

Bijlage bij het koninklijk besluit van 25 augustus 1998

### Beheerscontract

Tussen :

1. de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de Minister van Vervoer, hierna « de Staat » genoemd,

en

2. « Brussels Airport Terminal Company, naamloze vennootschap met zetel te Vooruitgangstraat 80, 1030 Brussel, vertegenwoordigd door het ad hoc comité opgericht overeenkomstig artikel 2 van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, hierna « B.I.A.C. » genoemd,

Overwegende dat op de datum waarop dit beheerscontract in werking treedt, de naamloze vennootschap « Brussels Airport Terminal Company » zal worden omgevormd tot een naamloze vennootschap van publiek recht beheerst door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en de naam « Brussels International Airport Company », afgekort « B.I.A.C. », zal aannemen;

Overwegende dat krachtens artikel 180 van voornoemde wet van 21 maart 1991, B.I.A.C. belast is met de volgende opdrachten van openbare dienst :

1° het ontvangen, laten instappen, laten uitstappen en overbrengen van passagiers en hun bagage op de luchthaven Brussel-Nationaal;

2° het uitoefenen van activiteiten van luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid op de grond op de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchtvaartinspectie;

3° het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen en exploiteren van de grondinstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan, met inbegrip van de parkings voor voertuigen, de toegangswegen, de banen en de aprons, voor zover deze activiteiten betrekking hebben op :

— grondinstallaties die nodig zijn voor het landen, stationeren en opstijgen van luchtvaartuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal, of  
— de activiteiten bedoeld in 1°;

Overwegende dat in uitvoering van artikel 3, § 2, van voornoemd koninklijk besluit van 2 april 1998 en artikel 3 van de voornoemde wet van 21 maart 1991, dit beheerscontract de voorwaarden beoogt te regelen waaronder B.I.A.C. haar opdrachten van openbare dienst dient te vervullen,

Wordt het volgende overeengekomen :

#### HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

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

1° de « A.C.I. » : Airport Council International;

2° de « A.I.P. » : het handboek « Aeronautical Information Publication » uitgegeven door Belgocontrol;

3° het « koninklijk besluit van 2 april 1998 » : het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, gewijzigd door het koninklijk besluit van 17 juli 1998;

4° « Belgocontrol » : het autonoom overheidsbedrijf ontstaan uit de omvorming van de Regie der Luchtwegen;

5° de « C.E.A.C. » : de Europese Commissie voor de Burgerluchtvaart, opgericht krachtens Aanbeveling nr. 28 aangenomen door de Conferentie voor de Coördinatie van het luchtvervoer gehouden te Straatsburg in april 1954;

6° de « Overeenkomst van Chicago » : de Overeenkomst betreffende de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 te Chicago, goedgekeurd door de wet van 30 april 1947;

7° het « C.R.C. » : het Comité voor regulering en coördinatie, opgericht binnen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur door artikel 39 van het koninklijk besluit van 2 april 1998;

8° « I.A.T.A. » : de Internationale Organisatie van het Luchtvervoer, een coöperatieve naar Canadees recht, gevestigd te Montreal;

9° de « wet van 21 maart 1991 » : de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, zoals gewijzigd;

10° de « Minister » : de Minister of Staatssecretaris bevoegd voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal;

11° de « opdrachten van openbare dienst » : de opdrachten van openbare dienst toevertrouwd aan B.I.A.C. door artikel 180 van de wet van 21 maart 1991;

Annexe à l'arrêté royal du 25 août 1998

### Contrat de gestion

Entre :

1. l'Etat belge, représenté par le Ministre des Transports, dénommé ci-après « l'Etat »,

et

2. « Brussels Airport Terminal Company », société anonyme dont le siège est établi rue du Progrès 80, 1030 Bruxelles, représentée par le comité ad hoc constitué conformément à l'article 2 de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, dénommée ci-après « B.I.A.C. »,

Considérant que, à la date d'entrée en vigueur du présent contrat de gestion, la société anonyme « Brussels Airport Terminal Company », en abrégé « B.A.T.C. », sera transformée en société anonyme de droit public régie par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques et prendra la dénomination « Brussels International Airport Company », en abrégé « B.I.A.C. »;

Considérant que, en vertu de l'article 180 de la loi du 21 mars 1991 précitée, B.I.A.C. est chargée des missions de service public suivantes :

1° l'accueil, l'embarquement, le débarquement et le transfert des passagers et de leurs bagages à l'aéroport de Bruxelles-National;

2° l'exercice d'activités d'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité au sol à l'aéroport de Bruxelles-National et dans ses dépendances, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique;

3° la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et l'exploitation des installations au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances, en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons, pour autant que ces activités se rapportent :

— à des installations au sol nécessaires à l'atterrissage, au stationnement et au décollage des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National, ou  
— aux activités visées au 1°;

Considérant que, en application de l'article 3, § 2, de l'arrêté royal du 2 avril 1998 précité et de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 précitée, le présent contrat de gestion vise à régler les conditions dans lesquelles B.I.A.C. exécutera ces missions de service public,

Il est convenu ce qui suit :

#### CHAPITRE Ier. — Dispositions générales

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

1° « l'A.C.I. » : l'Airport Council International;

2° « l'A.I.P. » : le manuel « Aeronautical Information Publication » publié par les soins de Belgocontrol;

3° « l'arrêté royal du 2 avril 1998 » : l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, modifié par l'arrêté royal du 17 juillet 1998;

4° « Belgocontrol » : l'entreprise publique autonome issue de la transformation de la Régie des voies aériennes;

5° la « C.E.A.C. » : la Commission européenne de l'Aviation civile, constituée en vertu de la Recommandation n° 28 adoptée par la Conférence de coordination des transports aériens tenue en avril 1954 à Strasbourg;

6° la Convention de Chicago » : la Convention relative à l'Aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago, approuvée par la loi du 30 avril 1947;

7° le « C.R.C. » : le Comité de régulation et de coordination créé au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure par l'article 39 de l'arrêté royal du 2 avril 1998;

8° « l'I.A.T.A. » : l'Association internationale du Transport aérien, coopérative de droit canadien établie à Montréal;

9° la « loi du 21 mars 1991 » : la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, telle que modifiée;

10° le « Ministre » : le Ministre ou le Secrétaire d'Etat compétent pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National;

11° les « missions de service public » : les missions de service public imparties à B.I.A.C. par l'article 180 de la loi du 21 mars 1991;

12° de « gecoördineerde bewegingen » : de opeenvolgende bewegingen van luchtvaartuigen voor lijnvluchten en geplande chartervluchten;

13° de « I.C.A.O. » : de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie opgericht door de Overeenkomst van Chicago;

14° de « A.C.I.-aanbevelingen » : de aanbevelingen van het Handboek van algemeen beleid (tweede uitgave, 1996) van de A.C.I.

§ 2. Behalve indien anders vermeld beperken de rechten en verbintenissen van de partijen krachtens dit beheerscontract zich tot de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan.

Art. 2. B.I.A.C. voert de opdrachten van openbare dienst uit met inachtneming van de beginselen van gelijkheid, continuïteit en veranderlijkheid, overeenkomstig de I.C.A.O.-normen. B.I.A.C. zal zich naar best vermogen inspannen om de opdrachten van openbare dienst uit te voeren volgens standaarden van kwaliteit en productiviteit ten minste vergelijkbaar met deze van de naburige grote Europese luchthavens, door voortdurend de verhouding prijs/kwaliteit trachten te verbeteren en door in de mate van het mogelijke de I.C.A.O.-aanbevelingen en, in voorkomend geval, deze van de A.C.I. toe te passen.

HOOFDSTUK II. — *Taken van openbare dienst en minimum dienstverlening*

Art. 3. § 1. B.I.A.C. zet de infrastructuur en de grondoperaties in die nodig zijn voor :

1° het ontvangen, laten instappen, laten uitstappen en overbrengen van de passagiers en hun bagage;

2° het uitoefenen van de activiteiten van luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid op de grond, met uitsluiting van de taken van algemene politie, luchtvaartinspectie en militaire taken;

3° het landen, het stationeren en het opstijgen van de passagiers- of vrachtluchtvaartuigen en zakenvluchtvaartuigen onder optimale voorwaarden inzake veiligheid en efficiëntie.

§ 2. De prestaties bedoeld in § 1 omvatten onder andere :

1° de logistieke taken die bestaan uit het ontwerpen, bestuderen, coördineren en controleren van de infrastructuur en de grondoperaties;

2° de operationele taken die bestaan uit, enerzijds, het bouwen, inrichten, onderhouden en exploiteren van de infrastructuur en, anderzijds, het uitvoeren van de dienstprestaties;

3° het financieren van de werken.

§ 3. De infrastructuur en het beheer van de grondoperaties bedoeld in § 1 bevatten de nodige elementen om een dienst « Very Important Person » (V.I.P.) aan te bieden aan de personen vermeld op de lijst opgenomen als Bijlage 1 bij dit beheerscontract.

§ 4. B.I.A.C. past de nieuwe infrastructuur aan aan de behoeften van gehandicapten. Bovendien stelt B.I.A.C. een programma op waarbij, in overleg met de erkende gehandicaptenverenigingen, de bestaande infrastructuur geleidelijk wordt aangepast aan die behoeften.

§ 5. B.I.A.C. stelt aan het Ministerie van Binnenlandse Zaken de nodige infrastructuur ter beschikking voor de ontvangst van niet-toegelaten personen (« inadmissible persons » of « INADS » in de zin van bijlage 9 bij de Overeenkomst van Chicago) aan de « airside » van de terminal.

Art. 4. B.I.A.C. stelt alles in het werk om uiterlijk op 31 december 2000 de inhoud en de nadere regels van een gewaarborgde minimum dienstverlening te bepalen teneinde de continuïteit van de opdrachten van openbare dienst op een afdoende wijze te verzekeren. Dit voorstel maakt het voorwerp uit van een addendum bij dit beheerscontract.

Art. 5. § 1. Tijdens bouwwerken of renovatiewerken aan de infrastructuur zal B.I.A.C. zich naar best vermogen inspannen om de luchthaven zonder onderbreking verder te laten functioneren met zo min mogelijk hinder voor de gebruikers en de passagiers.

§ 2. Bovendien verbindt B.I.A.C. zich ertoe om tijdens bouwwerken of renovatiewerken aan de infrastructuur in elk geval :

1° op ieder ogenblik de veiligheid van het « airside »-verkeer te waarborgen;

2° op ieder ogenblik de veiligheid van de passagiers te waarborgen;

3° de bepalingen van dit beheerscontract inzake daden van terrorisme, aanvallen en vandalisme na te leven;

4° de bepalingen van dit beheerscontract inzake milieu na te leven in de mate dat de toepassing ervan de uitvoering van de taken bedoeld in 1° tot 3° niet in het gedrang brengt;

5° de continuïteit van de militaire operaties te waarborgen na coördinatie met de Minister van Landsverdediging.

Art. 6. B.I.A.C. verbindt zich ertoe om, in samenspraak met de betrokken overheden, binnen het kader van haar eigen bevoegdheden, de nodige middelen aan te wenden ter voorkoming van daden van

12° les « mouvements coordonnés » : les mouvements d'aéronefs consécutifs à des vols réguliers et à des vols charters planifiés;

13° « l'O.A.C.I. » : l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, instituée par la Convention de Chicago;

14° les « Recommandations A.C.I. » : les recommandations du Manuel de politique générale (deuxième édition, 1996) de l'A.C.I.

§ 2. Sauf mention contraire, les droits et obligations des parties en vertu du présent contrat de gestion se limitent à l'aéroport de Bruxelles-National et à ses dépendances.

Art. 2. B.I.A.C. exécutera les missions de service public dans le respect des principes d'égalité, de continuité et d'adaptabilité, conformément aux normes de l'O.A.C.I. Elle fera ses meilleurs efforts en vue d'exécuter les missions de service public à des niveaux de qualité et de productivité au moins comparables à ceux des grands aéroports européens voisins, en recherchant constamment à en améliorer le rapport coût/qualité et en appliquant, dans la mesure du possible, les recommandations de l'O.A.C.I. et, le cas échéant, celles de l'A.C.I.

CHAPITRE II. — *Tâches de service public et service minimum*

Art. 3. § 1<sup>er</sup>. B.I.A.C. met en oeuvre les infrastructures et les opérations au sol qui sont nécessaires :

1° à l'accueil, à l'embarquement, au débarquement et au transfert des passagers et de leurs bagages;

2° à l'exercice des activités d'inspection aéroportuaire et au maintien de la sécurité au sol, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique et des tâches militaires;

3° à l'atterrissage, au stationnement et au décollage d'aéronefs de passagers ou de marchandises et d'aéronefs d'affaires dans des conditions de sécurité et d'efficacité optimales.

§ 2. Les prestations visées au § 1<sup>er</sup> comportent entre autres :

1° les tâches logistiques comprenant la conception, l'étude, la coordination et le contrôle des infrastructures et des opérations au sol;

2° les tâches opérationnelles comprenant, d'une part, la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des infrastructures et, d'autre part, l'exécution des prestations de service;

3° le financement des travaux.

§ 3. L'infrastructure et la gestion des opérations au sol visées au § 1<sup>er</sup> comprennent les éléments nécessaires afin d'offrir le service « Very Important Person » (V.I.P.) aux personnes dont la liste figure en Annexe 1 au présent contrat de gestion.

§ 4. B.I.A.C. adapte les nouvelles infrastructures aux besoins des handicapés. B.I.A.C. établit en outre un programme d'adaptation progressive des infrastructures existantes à ces besoins en concertation avec les associations reconnues des handicapés.

§ 5. B.I.A.C. met à la disposition du Ministère de l'Intérieur les infrastructures nécessaires à l'accueil des personnes non admissibles (« inadmissible persons » ou « INADS » au sens de l'annexe 9 à la Convention de Chicago) du côté « airside » de l'aérogare.

Art. 4. B.I.A.C. met tout en oeuvre pour définir, au plus tard le 31 décembre 2000, le contenu et les modalités d'un service minimum garanti en vue d'assurer de manière suffisante la continuité des missions de service public. Cette proposition fera l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion.

Art. 5. § 1<sup>er</sup>. Durant les travaux de construction ou de rénovation d'infrastructures, B.I.A.C. fera ses meilleurs efforts en vue de faire fonctionner l'aéroport de manière continue et avec le moins d'inconvénients possible pour les usagers et les passagers.

§ 2. Par ailleurs, durant les travaux de construction ou de rénovation d'infrastructures, B.I.A.C. s'engage en tout état de cause à :

1° assurer à tout moment la sécurité du trafic « airside »;

2° assurer à tout moment la sécurité des passagers;

3° respecter les dispositions du présent contrat de gestion en matière d'actes de terrorisme, d'attaques et de vandalisme;

4° respecter les dispositions du présent contrat de gestion en matière d'environnement, dans la mesure où leur application n'entrave pas la mise en oeuvre des tâches visées aux 1° à 3°;

5° assurer la continuité des opérations militaires après coordination avec le Ministre de la Défense nationale.

Art. 6. B.I.A.C. s'engage, en coordination avec les autorités publiques concernées, à mettre en oeuvre, dans le cadre de ses compétences propres, les moyens nécessaires à la prévention des actes de terrorisme,

terrorisme, aanvallen en vandalisme alsook om, binnen de perken van de internationale verplichtingen terzake, de bescherming van de gebruikers, passagiers en hun bagage, personeelsleden van de ondernemingen en goederen die toebehoren aan die ondernemingen, te verbeteren.

Art. 7. § 1. B.I.A.C. verbindt zich ertoe om de noodplannen van de luchthaven Brussel-Nationaal in overleg met de bevoegde overheden na te leven en te verbeteren.

Deze noodplannen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken die het advies inwint van de Provinciegouverneur en de Burgemeesters van de gemeenten op wiens grondgebied de luchthaven gelegen is.

B.I.A.C. eerbiedigt de criteria van veiligheid en opleiding inzake brandgevaar op de tarmac van de luchthaven die ten minste evenwaardig zijn aan de criteria die gelden voor de luchthavens van categorie 9 volgens de I.C.A.O.-normen.

Van zodra de luchthaven wordt ingedeeld in I.C.A.O.-categorie 10, moet B.I.A.C. de normen van deze categorie van luchthavens toepassen.

§ 2. B.I.A.C. verstrekt kosteloos aan het Bestuur van de Luchtvaart de statistische gegevens die voldoen aan de specificaties van de I.C.A.O. en Eurostat inzake luchtvaartuigbewegingen op de luchthaven. Deze gegevens mogen door het Bestuur enkel voor niet-commerciële doeleinden worden aangewend.

§ 3. B.I.A.C. verbindt zich ertoe om met het Bestuur van de Luchtvaart samen te werken en, indien er luchtvaartuigen of militaire voertuigen bij betrokken zijn, met de Minister van Landsverdediging, bij het onderzoek naar luchtvaartincidenten en -ongevallen en bij de controle van de luchthaveninfrastructuur.

§ 4. B.I.A.C. verbindt zich ertoe om deel te nemen aan de uitvoering van het concept « gate-to-gate » zoals gedefinieerd door de Lidstaten van de C.E.A.C. Dit concept beoogt een globale benadering uitgaande van een continue overgang tussen de fasen van een vlucht, met name de « gate », het verkeersterrein, de rolbanen, de landings- en opstijgingsbanen, de naderingszone van de luchthaven en de aangrenzende luchtwegen.

Art. 8. § 1. B.I.A.C. en Belgocontrol zullen overeenkomsten aangaan betreffende aangelegenheden van gemeenschappelijk belang teneinde de continuïteit en de coördinatie van hun respectieve opdrachten van openbare dienst te verzekeren.

§ 2. B.I.A.C. verstrekt aan Belgocontrol, binnen de zeven dagen vanaf het tijdstip waarop zij beschikbaar zijn, de inlichtingen betreffende de luchtvaartuigbewegingen aangegeven in Bijlage 2 bij dit beheerscontract.

Art. 9. B.I.A.C. verbindt zich ertoe om haar investeringen uit te voeren conform de nationale en internationale normen inzake luchthaveninfrastructuur. De werking van de installaties en de bescherming van de veiligheid van personen blijven op ieder ogenblik gewaarborgd. De constructies worden opgericht volgens de regels van de kunst.

Art. 10. § 1. B.I.A.C. staat in voor de luchthaveninspectie en de veiligheid aan de grond volgens de normen en regels die op nationaal en internationaal vlak van kracht zijn.

§ 2. Ingeval overheden afhankelijk van de Staat specifieke veiligheidsmaatregelen zouden opleggen die strenger zijn dan deze bepaald in de normen en regels bedoeld in § 1, zal de Staat de nodige investeringen voor zijn rekening nemen rekening houdend met de A.C.I.-aanbevelingen inzake de financiering van de luchthavenveiligheid.

Art. 11. § 1. B.I.A.C. pleegt overleg met de bevoegde overheden, inzonderheid op gemeentelijk en provinciaal vlak, met het oog op het optimaliseren van de prestaties inzake brandveiligheid en -bestrijding.

§ 2. Onverminderd nieuwe reglementaire criteria uitgevaardigd door de overheden bedoeld in § 1, ziet B.I.A.C. erop toe dat de benodigde tijd voor eerste interventie in geval van brand in de gebouwen bestemd voor de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst, niet meer bedraagt dan vijf minuten, voor ieder punt van de gebouwen, en dit met inzet van adequaat personeel en materieel.

Te dien einde zorgt B.I.A.C. ervoor dat minstens volgend brandbestrijdingsmaterieel, specifiek voor brandbestrijding in gebouwen, permanent gebruiksklaar aanwezig is in de voorpost van de brandweer (CCOT) : een halfzware autopomp, een ladderwagen met een aangepaste ladder, een commandowagen en een parkingblusvoertuig.

Te dien einde zorgt B.I.A.C. ervoor dat er op ieder ogenblik, dus 24 uur op 24, een permanentie van ten minste 6 goed opgeleide voltijdse brandweermannen aanwezig is voor de brandbestrijding in de

des attaques et du vandalisme ainsi qu'à améliorer la protection des usagers, des passagers et de leurs bagages, des membres du personnel des entreprises et des marchandises appartenant à celles-ci dans les limites des obligations internationales en la matière.

Art. 7. § 1<sup>er</sup>. B.I.A.C. s'engage à respecter et à améliorer les plans d'urgence de l'aéroport de Bruxelles-National en concertation avec les autorités compétentes.

Ces plans d'urgence sont soumis pour approbation au Ministre de l'Intérieur, qui recueille l'avis du Gouverneur de la Province et des Bourgmestres des communes sur lesquelles l'aéroport est situé.

B.I.A.C. respecte les critères de sécurité et de formation en matière d'incendie sur le tarmac de l'aéroport qui sont au moins équivalents à ceux qui prévalent pour les aéroports de catégorie 9 selon les normes de l'O.A.C.I.

A partir du moment où l'aéroport est classé en catégorie 10 selon les normes O.A.C.I., B.I.A.C. applique les normes O.A.C.I. valables pour cette catégorie d'aéroports.

§ 2. B.I.A.C. fournit gratuitement à l'Administration de l'Aéronautique les données statistiques répondant aux spécifications de l'O.A.C.I. et d'Eurostat en matière de mouvements d'aéronefs sur l'aéroport. Ces données ne pourront être utilisées par l'Administration qu'à des fins non commerciales.

§ 3. B.I.A.C. s'engage à collaborer avec l'Administration de l'Aéronautique et, en cas d'implication d'aéronefs ou de véhicules militaires, avec le Ministère de la Défense nationale, à la réalisation d'enquêtes sur les incidents et accidents d'aéronefs ainsi qu'au contrôle des infrastructures aéroportuaires.

§ 4. B.I.A.C. s'engage à participer à la mise en oeuvre du concept de « gate-to-gate » défini par les Etats membres de la C.E.A.C. Ce concept vise une approche globale impliquant une transition continue entre toutes les phases d'un vol, comprenant le « gate », l'aire de trafic, les voies de circulation, la piste d'atterrissage et de décollage, la zone d'approche de l'aéroport et les voies aériennes attenantes.

Art. 8. § 1<sup>er</sup>. B.I.A.C. et Belgocontrol concluront des conventions portant sur des matières d'intérêt commun en vue d'assurer la continuité et la coordination de leurs missions de service public respectives.

§ 2. B.I.A.C. fournit à Belgocontrol, dans les sept jours de leur disponibilité, les informations concernant les mouvements des aéronefs figurant en Annexe 2 au présent contrat de gestion.

Art. 9. B.I.A.C. s'engage à réaliser ses investissements en conformité avec les normes nationales et internationales en matière d'infrastructures aéroportuaires. Le maintien en service des installations et la protection de la sécurité des personnes sont garantis à tout moment. Les constructions sont érigées selon les règles de l'art.

Art. 10. § 1<sup>er</sup>. B.I.A.C. assure l'inspection aéroportuaire et la sécurité au sol selon les normes et règles en vigueur au niveau national et international.

§ 2. Au cas où des autorités dépendant de l'Etat imposeraient des mesures spécifiques de sécurité plus sévères que celles prévues dans les normes et règles visées au § 1<sup>er</sup>, l'Etat prendra à sa charge les investissements nécessaires en tenant compte des Recommandations A.C.I. en matière de financement de la sécurité aéroportuaire.

Art. 11. § 1<sup>er</sup>. B.I.A.C. se consulte avec les autorités compétentes, notamment au niveau communal et provincial, en vue d'optimiser les performances en matière de protection et de lutte contre l'incendie.

§ 2. Sans préjudice de nouveaux critères réglementaires édictés par les autorités visées au § 1<sup>er</sup>, B.I.A.C. veille à ce que le délai de première intervention en cas d'incendie dans les bâtiments affectés à l'exercice des missions de service public ne dépasse pas cinq minutes, pour chaque endroit des bâtiments, et ce, avec un effectif et le matériel adéquats.

B.I.A.C. doit veiller à ce que le matériel de lutte contre l'incendie suivant, spécifique pour la lutte contre l'incendie dans les bâtiments, soit présent et utilisable en permanence dans l'avant-poste des pompiers (CCOT) : une autopompe mi-lourde, une voiture-échelle avec échelle adaptée, un véhicule du commandant, un véhicule d'intervention sur les parkings.

B.I.A.C. veille, pour ce faire, à ce qu'à chaque instant, donc 24h/24h, une permanence d'au moins 6 pompiers plein temps bien formés soit présente pour la lutte contre l'incendie dans les bâtiments. Ces

gebouwen. Deze brandweermannen dienen minimaal over het brevet van brandweerman, behaald in een erkend provinciaal opleidingscentrum voor de brandweer, te beschikken, zoals voorzien in het koninklijk besluit van 19 maart 1997. Alle leden van de brandweerdienst dienen, naargelang van hun hiërarchisch niveau, in de in dit koninklijk besluit voorziene opleidingen te slagen.

B.I.A.C. dient te voldoen aan bovenvermelde verplichtingen inzake personeel en materieel uiterlijk 1 jaar na de ondertekening van het beheerscontract.

Voor de controle op de naleving van de in dit artikel voorziene verplichtingen is de brandweerinspectie van het Ministerie van Binnenlandse Zaken bevoegd.

Indien niet wordt voldaan aan deze verplichtingen binnen 3 maand na een ingebrekestelling door de Minister van Binnenlandse Zaken, kan de Minister beslissen dat de territoriaal bevoegde brandweerdienst instaat voor de in dit artikel opgesomde verplichtingen, op kosten van B.I.A.C.

§ 3. B.I.A.C. ziet erop toe dat iedere persoon die betrokken is bij de noodplannen, een voortgezette opleiding krijgt die aangepast is aan de opdrachten die hem worden toevertrouwd, en dit in overleg met de bevoegde overheden.

§ 4. B.I.A.C. houdt permanent een ambulance met dokter en verplegend personeel ter beschikking.

§ 5. B.I.A.C. draagt zorg voor het onderhoud van het brandbestrijdingsmateriaal zodat het gebruiksklaar blijft.

#### HOOFDSTUK III. — *Capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal*

Art. 12. § 1. Met behoud onder alle omstandigheden van het huidige veiligheidsniveau, waarborgt B.I.A.C. de opgegeven capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal op een niveau van 64 gecoördineerde bewegingen per uur. Afhankelijk van de verdeling tussen vertrekkende en aankomende vluchten, kan B.I.A.C. deze capaciteit met de huidige luchthaveninfrastructuur opvoeren tot 68 gecoördineerde bewegingen per uur.

§ 2. Zonder afbreuk te doen aan de veiligheidsdoelstellingen bedoeld in de artikelen 6, 10 en 11 en ten laatste tegen 31 december 2000, bepaalt B.I.A.C. in samenwerking met Belgocontrol de aanpassingen aan procedures en/of infrastructuur die nodig zijn om de opgegeven capaciteit voor het gebruik van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal op te voeren tot 80 gecoördineerde bewegingen per uur met behoud van het huidige veiligheidsniveau. Deze aanpassingen worden aan de Minister van Landsverdediging medegedeeld. Voor zover zij invloed kunnen hebben op de infrastructuur van de Minister van Landsverdediging of op het luchtruim bestemd voor militaire operaties, vormen deze aanpassingen het voorwerp van overleg met de Minister van Landsverdediging. B.I.A.C. kondigt de uitvoering van het weerhouden programma uiterlijk op 31 december 2001 aan. De aspecten van dit programma die afbreuk doen aan de infrastructuur die toebehoort aan het Ministerie van Landsverdediging of aan het luchtruim bestemd voor militaire operaties mogen niet worden uitgevoerd zonder de toestemming van de Minister van Landsverdediging. Deze toestemming wordt geacht te zijn gegeven 30 dagen na mededeling van genoemd programma aan het Ministerie van Landsverdediging.

§ 3. Afhankelijk van de volgens § 2 gedane keuzen wijzigt B.I.A.C., in voorkomend geval, de programmering van haar investeringen, onverminderd de beslissingen van de bevoegde overheden.

Art. 13. De capaciteitswaarden bepaald in artikel 12 worden enkel gewaarborgd onder normale exploitatievoorwaarden. B.I.A.C. kan genoodzaakt zijn de opgegeven capaciteit van de luchthaven Brussel-Nationaal tijdelijk te verminderen ingevolge externe factoren zoals de uitvoering van belangrijke werken of beperkingen opgelegd door de autoriteiten verantwoordelijk voor de luchtverkeersleiding.

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

Art. 14. B.I.A.C. verbindt zich ertoe om, in overleg met het Raadgevend comité van de gebruikers, de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers inzake veiligheid, beschikbaarheid en onderhoud van de installaties en de ontvangst voortdurend te verbeteren. B.I.A.C. draagt er zorg voor dat de methoden volgens welke zij de opdrachten van openbare dienst uitvoert, evolueren in functie van de technische en economische omgeving en de reële behoeften van de gebruikers.

Art. 15. B.I.A.C. is als enige verantwoordelijk ten opzichte van de Staat voor de goede uitvoering van de opdrachten van openbare dienst.

pompiers doivent au moins être en possession du brevet de pompier obtenu dans un centre de formation provincial reconnu pour pompiers, tel que prévu par l'arrêté royal du 19 mars 1997. Tous les membres du service incendie doivent, selon leur niveau hiérarchique, réussir les formations prévues dans cet arrêté.

B.I.A.C. doit satisfaire aux obligations précitées en matière de personnel et de matériel au plus tard un an après la signature du contrat de gestion.

Pour le contrôle du respect des obligations prévues par cet article, l'inspection incendie du Ministère des Affaires intérieures est compétente.

Si ces obligations n'ont pas été remplies dans les 3 mois, après une mise en demeure par le Ministre de l'Intérieur, le Ministre peut décider que le service incendie territorialement compétent est responsable pour les obligations énumérées dans cet article, aux frais de B.I.A.C.

§ 3. B.I.A.C. veille à ce que toute personne concernée par les plans d'alarme reçoive une formation continuée, adéquate aux missions qui lui sont confiées, et ce, en concertation avec les autorités compétentes.

§ 4. B.I.A.C. assure en permanence la disponibilité d'une ambulance accompagnée d'un médecin et de son personnel infirmier.

§ 5. B.I.A.C. prend soin de l'entretien des équipements de lutte contre l'incendie de manière à préserver leur opérationnalité.

#### CHAPITRE III. — *Capacité de l'aéroport de Bruxelles-National*

Art. 12. § 1<sup>er</sup>. En maintenant en toute circonstance le niveau de sécurité actuel, B.I.A.C. garantit la capacité déclarée des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National de 64 mouvements coordonnés par heure. En fonction de la répartition entre les départs et les arrivées, B.I.A.C. pourra porter cette capacité à 68 mouvements coordonnés par heure avec l'infrastructure aéroportuaire actuelle.

§ 2. Sans préjudice des objectifs de sécurité visés aux articles 6, 10 et 11 et au plus tard pour le 31 décembre 2000, B.I.A.C. définit, en collaboration avec Belgocontrol, les adaptations procédurales et/ou d'infrastructure nécessaires à porter la capacité déclarée d'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National à 80 mouvements coordonnés par heure avec maintien du niveau de sécurité actuel. Les adaptations définies sont communiquées au Ministre de la Défense nationale. Dans la mesure où elles sont susceptibles d'avoir une incidence sur les infrastructures appartenant au Ministère de la Défense nationale ou sur l'espace aérien réservé aux opérations militaires, ces adaptations font l'objet d'une concertation avec le Ministre de la Défense nationale. B.I.A.C. annonce la mise en oeuvre du programme retenu au plus tard pour le 31 décembre 2001. Les aspects de ce programme qui portent atteinte aux infrastructures appartenant au Ministère de la Défense nationale ou à l'espace aérien réservé aux opérations militaires ne peuvent être mis en oeuvre sans l'accord du Ministre de la Défense nationale. Cet accord est réputé acquis 30 jours après la communication dudit programme au Ministre de la Défense nationale.

§ 3. En fonction des choix opérés en vertu du § 2, B.I.A.C. modifie, le cas échéant, la programmation de ses investissements, sans préjudice des décisions des autorités compétentes.

Art. 13. Les valeurs de capacité prévues à l'article 12 ne sont garanties que pour des conditions normales d'exploitation. B.I.A.C. pourra être contrainte de réduire temporairement la capacité déclarée de l'aéroport de Bruxelles-National en raison de facteurs exogènes tels que l'exécution de travaux significatifs ou des limitations imposées par les autorités responsables du contrôle aérien.

#### CHAPITRE IV. — *Qualité du service et relations avec les usagers*

Art. 14. B.I.A.C. s'engage, en concertation avec le Comité consultatif des usagers, à améliorer en permanence la qualité du service offert aux usagers en ce qui concerne la sécurité, la disponibilité et l'entretien des installations et l'accueil. Elle veille à ce que les méthodes selon lesquelles elle exécute les missions de service public évoluent en fonction de l'environnement technique et économique et des besoins réels des usagers.

Art. 15. B.I.A.C. reste seule responsable vis-à-vis de l'Etat de la bonne exécution des missions de service public.

Art. 16. § 1. De efficiëntie van het luchthavenbeheer wordt gemeten aan de hand van een reeks kwaliteitsindicatoren die ten minste volgende elementen omvatten :

- 1° wachttijden bij de controle van passagiers en handbagage;
- 2° wachttijden bij het inchecken;
- 3° wachttijden bij het afhalen van de ruimbagage;
- 4° de tevredenheidsgraad bij het aanmeren van luchtvaartuigen;
- 5° de beschikbaarheidsgraad van banen en rolbanen;
- 6° het aantal en de aard van de ongevallen en incidenten op het tarmac.

De analyse van deze kwaliteitsindicatoren zal geschieden in statistisch representatieve termen.

§ 2. B.I.A.C. zal ten laatste tegen 31 december 1999 een rapport opstellen over de efficiëntie van het luchthavenbeheer. Na de voltooiing van dit eerste rapport zullen de partijen de doelstellingen vastleggen voor de overige jaren die door dit beheerscontract worden gedekt. Deze doelstellingen dienen te worden bepaald uitgaande van een « benchmarking », aan de hand van alle pertinente indicatoren, ten opzichte van de luchthavens van Frankfurt, Amsterdam, London Heathrow en Paris Charles de Gaulle. Een analyse- en evaluatieverslag zal elk jaar op 31 mei aan de Minister worden overgemaakt. De doelstellingen zelf worden ingeschreven in een addendum bij dit beheerscontract.

Art. 17. B.I.A.C. verstrekt aan haar voltallig personeel een continue operationele opleiding en besteedt hieraan jaarlijks een bedrag dat overeenstemt met ten minste 2,5 procent van haar loonmassa.

*HOOFDSTUK V. — Tarifiering,  
financiële betrekkingen met de Staat en ondernemingsplan*

Art. 18. § 1. B.I.A.C. heft voor elke landing en elke opstijging een vergoeding waarvan het bedrag gelijk is aan het produkt van de formule  $T \times P \times W \times K$ , waarin :

- T het eenheidstarief 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 het tijdstip waarop de landing of de opstijging plaatsheeft, enerzijds, en de geluidscategorie waartoe het luchtvaartuig behoort, anderzijds.

De vergoeding voor elke landing of opstijging bedraagt minimum 400 frank. Het eenheidstarief (T) van de vergoeding is vastgesteld op maximum 68,5 frank. De piekcoëfficiënt (P) bedraagt 1. Deze coëfficiënt bedraagt 1,5 tijdens de volgende perioden :

- van maandag tot en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur (lokale tijd) en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd);
- tussen 1 uur en 5 uur (lokale tijd).

Het gewicht (W) bedraagt maximum 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 en met vrijdag, tussen 8 uur en 11 uur en tussen 17 uur en 20 uur (lokale tijd);
- tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd).

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

Geluidscategorie van het luchtvaartuig	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd)	Landing of opstijging uitgevoerd tussen 23 uur en 6 uur (lokale tijd)	Catégorie acoustique de l'aéronef	Atterrissage ou décollage effectué entre 6 heures et 23 heures (heure locale)	Atterrissage ou décollage effectué entre 23 heures et 6 heures (heure locale)
1	1,30	2,00	1	1,30	2,00
2	1,20	1,60	2	1,20	1,60
3	1,00	1,40	3	1,00	1,40
4	0,9	1,20	4	0,9	1,20
5	0,85	1,00	5	0,85	1,00

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

Art. 16. § 1<sup>er</sup>. L'efficacité de la gestion aéroportuaire est mesurée par un ensemble d'indicateurs de qualité comprenant au moins :

- 1° le temps d'attente au contrôle des passagers et des bagages à mains;
- 2° le temps d'attente à l'enregistrement;
- 3° le temps d'attente à la récupération des bagages de soutes;
- 4° le taux de satisfaction d'accostage des aéronefs;
- 5° le niveau de disponibilité des pistes et taxiways;
- 6° le nombre et la nature des accidents et incidents sur le tarmac.

L'analyse de ces indicateurs de qualité se fera en termes statistiquement représentatifs.

§ 2. B.I.A.C. établira pour le 31 décembre 1999 au plus tard un rapport sur l'efficacité de la gestion aéroportuaire. Au terme de ce premier rapport, les parties fixeront les objectifs à atteindre pour les années ultérieures couvertes par le présent contrat de gestion. Ces objectifs seront déterminés à partir d'un « benchmarking », basé sur l'ensemble des indicateurs pertinents, par rapport aux aéroports de Francfort, Amsterdam, Londres Heathrow et Paris Charles de Gaulle. Un rapport d'analyse et d'évaluation sera présenté au Ministre le 31 mars de chaque année. Les objectifs eux-mêmes seront inclus dans un avenant au présent contrat de gestion.

Art. 17. B.I.A.C. assure à l'entière responsabilité de son personnel une formation opérationnelle continue et y consacre un montant annuel équivalent à au moins 2,5 pour-cent de sa masse salariale.

*CHAPITRE V. — Tarification, relations financières avec l'Etat  
et plan d'entreprise*

Art. 18. § 1<sup>er</sup>. B.I.A.C. perçoit 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, d'une part, du moment où a lieu l'atterrissage ou le décollage et, d'autre part, de la catégorie acoustique à laquelle appartient l'aéronef.

La redevance pour chaque atterrissage et décollage s'élève à 400 francs minimum. Le tarif unitaire (T) de la redevance est fixé à 68,5 francs maximum. Le coefficient de pointe (P) s'élève à 1. Ce même coefficient s'élève à 1,5 durant les périodes suivantes :

- du lundi au vendredi inclus, entre 8 heures et 11 heures (heure locale) et entre 17 heures et 20 heures (heure locale);
- entre 1 heure et 5 heures (heure locale).

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).

Le coefficient de modulation (K) de la redevance 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.

De luchtvaartuigen worden ingedeeld in vijf geluidscategorieën. De methoden tot vaststelling van deze categorieën worden uiteengezet in Bijlage 3 bij dit beheerscontract. Elk luchtvaartuig waarvan de exploitant de documenten noodzakelijk voor de indeling ervan overmaakt aan B.I.A.C., 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 B.I.A.C. 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 3.

§ 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 hierna weergegeven tabel. De vermindering wordt toegepast op de passagiers- en volvrachtluchten die worden uitgevoerd tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd), voor zover zij niet worden uitgevoerd met toestellen die vallen onder « Chapter 2 » volgens bijlage 16 bij de Overeenkomst van Chicago.

	V	Procentuele vermindering			V	Pourcentage de réduction	
		0 ≤ P ≤ 500	500 < P ≤ 1000			0 ≤ P ≤ 500	500 < P ≤ 1000
Europese vluchten	V ≥ 10 5 ≤ V < 10	60% 30%	30% —	Vols européens	V ≥ 10 5 ≤ V < 10	60% 30%	30% —
Intercontinentale vluchten	V ≥ 5 3 ≤ V < 5	60% 60%	30% —	Vols intercontinentaux	V ≥ 5 3 ≤ 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 ten minste 20 weken tijdens het winterseizoen en gedurende ten minste 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 I.C.A.O. 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. 19. Voor luchtvaartuigen die door de Minister opgelegde vluchten uitvoeren met het oog op de training van de bemanning, en voor 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 18 met 80 procent verminderd, zonder lager te mogen zijn dan het in artikel 18, § 1, bepaalde minimum. 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. 20. De vergoeding voor het stationeren van een luchtvaartuig is vastgesteld op een vast bedrag van 229 frank, vermeerderd met 6 frank per 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. 21. § 1. De vergoeding voor het gebruik van de ten behoeve van de passagiers aangebrachte installaties bedraagt 533 frank per vertrekkende passagier, ook wanneer deze nog dezelfde dag een terugvlucht uitvoert. De vergoeding verschuldigd door de passagier wordt door tussenkomst van de exploitant van het luchtvaartuig geheven en het bedrag ervan wordt afzonderlijk op het vervoerbewijs vermeld.

§ 2. De in § 1 bedoelde vergoeding is niet verschuldigd voor :

- 1° kinderen onder de twee jaar;
- 2° a) de transit-passagiers 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;
- b) de transfer-passagiers die na een landing hun lichteis 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 artikel 24.

Les aéronefs sont classés en cinq catégories acoustiques. Les méthodes permettant de déterminer ces catégories sont exposées dans l'Annexe 3 au présent contrat de gestion. Tout aéronef dont l'exploitant fournit à B.I.A.C. 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 B.I.A.C. 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 3.

§ 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 spécifiés 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 2 » selon l'annexe 16 à la Convention de Chicago.

« 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'O.A.C.I.

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. 19. Pour les aéronefs qui effectuent des vols imposés par le Ministre en vue de l'entraînement de l'équipage et pour les aéronefs qui effectuent des vols d'essai en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la restitution du certificat de navigabilité, les redevances visées à l'article 18 sont réduites de 80 pour-cent, sans pouvoir être inférieures au minimum prévu à l'article 18, § 1<sup>er</sup>. 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. 20. La redevance pour le stationnement d'un aéronef est fixée à un taux fixe de 229 francs, majoré de 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 ininterrompues pour les autres aéronefs. La redevance n'est pas due pour la période entre 23 heures et 6 heures (heure locale).

Art. 21. § 1<sup>er</sup>. La redevance due pour l'utilisation des installations aménagées à l'intention des passagers est fixée à 533 francs par passager partant, même si celui-ci effectue un vol retour le même jour. La redevance due par le passager est perçue par l'intermédiaire de l'exploitant de l'aéronef et son montant fait l'objet d'une mention spéciale sur le titre de transport.

§ 2. La redevance visée au § 1<sup>er</sup> 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 à l'article 24.

Art. 22. § 1. Voor het inschepen of ontschepen van passagiers door middel van loopbruggen mag B.I.A.C. bij elk vertrek en bij elke aankomst een vergoeding heffen van maximum 1.203 frank per vaste loopbrug en van maximum 1.582 frank per telescopische loopbrug.

§ 2. Indien een luchtvaartuig tussen 6 uur en 23 uur (lokale tijd) langer dan zes uur wordt gestationeerd op een standplaats die is uitgerust met een loopbrug zonder dat deze voor het inschepen of ontschepen van passagiers wordt gebruikt, is de exploitant van het luchtvaartuig een vergoeding verschuldigd van 500 frank per uur vanaf het begin van de stationering, zonder dat het totale bedrag van deze vergoeding meer mag bedragen dan het dubbele van de in § 1 bepaalde bedragen.

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

Passagiers (maximum)	Loopbrug (per beweging)	Koellucht en elektriciteit (per kwartier, minimum vier)	Passagers (maximum)	Passerelle (par mouvement)	Air préconditionné et électricité (par quart d'heure, avec un minimum de quatre)
< 100	1.144 frank	311 frank	< 100	1.144 francs	311 francs
< 160	2.289 frank	311 frank	< 160	2.289 francs	311 francs
< 240	3.433 frank	496 frank	< 240	3.433 francs	496 francs
> 240	4.577 frank	682 frank	> 240	4.577 francs	682 francs

Art. 23. De vergoedingen voor het bevoorraden van luchtvaartuigen met brandstof bedragen 0,20 frank per liter aan boord geladen brandstof en 30.000 frank per jaar per vast of verplaatsbaar bevoorradingsstelsel.

Art. 24. Van de vergoedingen bedoeld in de artikelen 18, 20, 21 en 22 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 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. 25. § 1. Het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door Belgische militaire luchtvaartuigen is vrijgesteld van de vergoedingen bedoeld in artikel 18. 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 behoorlijk vastgestelde wederkerigheid.

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

Art. 26. § 1. Het gewicht van het luchtvaartuig dat tot grondslag dient voor het berekenen van de vergoedingen bedoeld in de artikelen 18 en 20, 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 de vergoedingen bedoeld in de artikelen 18, 20 en 22, wordt elk gedeelte van een ton gerekend voor een volle ton, elk gedeelte van een dag voor een volle dag en elk gedeelte van een uur voor een vol uur.

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

Art. 27. De vergoedingen bedoeld in de artikelen 18, 20, 21 en 22, §§ 1 en 3, kunnen worden gekoppeld aan het in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakte indexcijfer van de consumptieprijzen van de maand december 1996. Deze eventuele aanpassing wordt uitgevoerd op 1 januari van ieder jaar naar evenredigheid van het indexcijfer van de voorafgaande maand december. De aldus verkregen bedragen worden afgerond op de hogere of de lagere frank of, wat de in artikel 21 bedoelde vergoeding betreft, op het hoger of het lager tiental. De aangepaste bedragen worden slechts toegepast vanaf 1 april die erop volgt.

Art. 22. § 1<sup>er</sup>. Pour l'embarquement ou le débarquement des passagers au moyen de passerelles, B.I.A.C. peut percevoir lors de chaque départ et de chaque arrivée une redevance maximale de 1.203 francs par passerelle fixe et de 1.582 francs par passerelle télescopique.

§ 2. 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 500 francs par heure à compter du début du stationnement, sans que le montant total de cette redevance ne puisse dépasser le double des montants fixés au § 1<sup>er</sup>.

§ 3. Par dérogation au § 1<sup>er</sup>, 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 termes de passagers, selon le tableau ci-dessous :

Art. 23. Les redevances dues pour le ravitaillement des aéronefs en carburant sont fixées à 0,20 franc par litre de carburant chargé à bord et à 30.000 francs par an par poste fixe ou mobile de distribution.

Art. 24. Est exonérée des redevances visées aux articles 18, 20, 21 et 22 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. 25. § 1<sup>er</sup>. Est exonérée des redevances visées à l'article 18 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<sup>er</sup>, des redevances moindres ou forfaitaires sont perçues pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires par des aéronefs d'Etat.

Art. 26. § 1<sup>er</sup>. Le poids de l'aéronef servant de base au calcul des redevances visées aux articles 18 et 20 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 18, 20 et 22, toute fraction de tonne est comptée comme une tonne entière, 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 contrat de gestion ne comprennent pas l'éventuelle taxe sur la valeur ajoutée.

Art. 27. Les redevances visées aux articles 18, 20, 21 et 22, §§ 1<sup>er</sup> et 3, peuvent être liées à l'indice des prix à la consommation publié au *Moniteur belge* du mois de décembre 1996. Cette adaptation éventuelle est effectuée le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année 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 visée à l'article 21, à la dizaine supérieure ou inférieure. Les montants adaptés ne sont d'application qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril suivant.

Art. 28. § 1. B.I.A.C. maakt haar nominale vergoedingen bekend in het *Belgisch Staatsblad* en in de A.I.P.

§ 2. B.I.A.C. zal in haar tariferingsbeleid en, in voorkomend geval, in het toepassen van kortingen volgens het volume van transacties of van promotietarieven, de principes van transparantie en niet-discriminatie eerbiedigen.

§ 3. De partijen zullen een nieuw stelsel van vergoedingen en indexatie vaststellen tegen 31 december 2000. Dit dient rekening te houden met de ontwikkeling van de luchthavenpraktijk en van de investeringsprogramma's inzake infrastructuur en milieu, met de dubbele verplichting tot behoud van :

- het concurrentievermogen ten opzichte van de luchthavens van Frankfurt, Amsterdam, London Heathrow en Paris Charles de Gaulle;
- een beboetingssysteem voor lawaaiervliegtuigen.

§ 4. B.I.A.C. licht Belgocontrol in over de toepassing van elke procedure tot wijziging van haar vergoedingsstelsel.

Art. 29. De opdrachten van openbare dienst geven geen aanleiding tot enige Staatssubsidie ten voordele van B.I.A.C. Deze laatste is de Staat geen enkele retributie of vergoeding verschuldigd uit hoofde van de opdrachten en rechten die haar zijn toegewezen door de wet van 21 maart 1991, de wet van 19 december 1997 tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal en de uitvoeringsbesluiten ervan of door dit beheerscontract.

Art. 30. § 1. De raad van bestuur van B.I.A.C. neemt een ondernemingsplan over vijf jaar aan dat de doelstellingen en de strategie van B.I.A.C. op middellange termijn bepaalt. Elk jaar actualiseert de Raad het ondernemingsplan en past het desgevallend aan aan de wijzigingen die zich hebben voorgedaan.

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

1° een analyse van de strategische omgeving van de onderneming, met inbegrip van de evolutie van de belangrijkste luchthavens van de buurlanden;

2° de formulering van de doelstellingen van de onderneming en van de middelen die dienen te worden ingezet overeenkomstig de hiernavolgende punten;

3° een analyse van de sterke en zwakke punten van de onderneming en van de lopende herstructurering van B.I.A.C.;

4° een beschrijving van de bestaande en toekomstige situatie inzake verkeer van vliegtuigen, passagiers en vracht, de capaciteit van de luchthaven en de toegankelijkheid ervan, commerciële activiteiten, nieuwe producten en het beheer van de dochterondernemingen;

5° een beschrijving van de menselijke en materiële hulpmiddelen (met opgave van het investeringsplan en de lopende uitgaven) die moeten worden ingezet om de doelstellingen te verwezenlijken en om de voorgestelde strategie uit te voeren;

6° een financieel plan dat ten minste de economische hypothesen omvat, alsook een prefiguratie van de balansen en resultatenrekeningen en het thesauriebudget.

§ 3. De elementen van het ondernemingsplan die betrekking hebben op de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst, en elke wijziging van deze elementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister uiterlijk op 1 juli van het jaar dat voorafgaat aan het eerste boekjaar waarop het plan slaat, of van het jaar van wijziging, naargelang van het geval. Indien bepaalde elementen van het ondernemingsplan invloed kunnen hebben op de infrastructuur van de Minister van Landsverdediging of op het luchtruim bestemd voor militaire operaties, legt de Minister deze elementen onverwijld aan de Minister van Landsverdediging voor met het oog op het bekomen van zijn akkoord met betrekking tot deze elementen. De goedkeuring van de Minister wordt geacht te zijn gegeven bij ontstentenis van een stellingname van zijn kant vóór 1 oktober van het betreffende jaar. Het eerste ondernemingsplan zal aan de Minister worden voorgelegd binnen de twee maanden na de inwerkingtreding van dit beheerscontract en de goedkeuring ervan door de Minister wordt geacht te zijn gegeven bij ontstentenis van een stellingname van zijn kant binnen de 15 dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van het plan.

§ 4. Bij het opstellen van haar ondernemingsplan doet B.I.A.C. de bedragen en de aard van de investeringen ter bestrijding van geluidshinder, enerzijds, en inzake andere vormen van milieuhinder, anderzijds, duidelijk tot uiting komen in de geprogrammeerde jaarlijkse investeringen.

Art. 31. De raad van bestuur van B.I.A.C. keurt het jaarverslag bedoeld in artikel 23, § 5, van de wet van 21 maart 1991 goed en legt het aan de Minister voor ten laatste op 31 mei van elk jaar.

Art. 28. § 1<sup>er</sup>. B.I.A.C. publie ses redevances nominales au *Moniteur belge* et dans l'A.I.P.

§ 2. Dans sa politique tarifaire et, le cas échéant, dans l'application de réductions liées au volume d'affaires ou de tarifs de promotion, B.I.A.C. respectera les principes de transparence et de non discrimination.

§ 3. Les parties détermineront un nouveau système de redevances et d'indexation pour le 31 décembre 2000. Celui-ci devra tenir compte de l'évolution des pratiques aéroportuaires et des programmes d'investissements en matière d'infrastructure et d'environnement, sous la double contrainte du maintien :

- de la compétitivité par rapport aux aéroports de Francfort, Amsterdam, Londres Heathrow et Paris Charles de Gaulle;
- d'un système de pénalisation des avions bruyants.

§ 4. B.I.A.C. informe Belgocontrol de la mise en oeuvre de toute procédure visant à modifier son système de redevances.

Art. 29. Les missions de service public ne donnent lieu à aucune subvention de l'Etat en faveur de B.I.A.C. Celle-ci n'est redevable à l'Etat d'aucune rétribution ou indemnité en raison des missions et droits qui lui sont conférés par la loi du 21 mars 1991, la loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National et ses arrêtés d'exécution ou le présent contrat de gestion.

Art. 30. § 1<sup>er</sup>. Le conseil d'administration de B.I.A.C. adopte un plan d'entreprise quinquennal fixant les objectifs et la stratégie à moyen terme de B.I.A.C. Chaque année, le conseil actualise le plan d'entreprise et, le cas échéant, l'adapte aux changements intervenus.

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

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

2° la formulation des objectifs de l'entreprise et des moyens à mettre en oeuvre conformément aux points ci-dessous;

3° une analyse des points forts et des points faibles de l'entreprise et de la restructuration en cours de B.I.A.C.;

4° une description de la situation actuelle et future en matière de trafic des aéronefs, de passagers et de fret, de capacité de l'aéroport et de ses accès, d'activités commerciales, de nouveaux produits et de gestion des filiales;

5° une description des ressources humaines et matérielles (avec indication du plan d'investissement et des dépenses courantes) à mettre en oeuvre en vue de répondre aux objectifs et d'exécuter la stratégie proposée;

6° un plan financier comprenant au moins les hypothèses économiques, une préfiguration des bilans et comptes de résultats et le budget de trésorerie.

§ 3. Les éléments du plan d'entreprise qui concernent l'exécution des missions de service public et toute modification de ces éléments sont soumis à l'approbation du Ministre au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet de l'année précédant le premier exercice visé par le plan ou de l'année de modification, selon le cas. Si certains éléments du plan d'entreprise sont susceptibles d'avoir une incidence sur les infrastructures appartenant au Ministère de la Défense nationale ou sur l'espace aérien réservé aux opérations militaires, le Ministre soumet sans délai ces éléments au Ministre de la Défense nationale afin de recueillir son accord sur ceux-ci. L'approbation du Ministre sera réputée acquise à défaut de prise de position de sa part avant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année en question. Le premier plan d'entreprise sera soumis au Ministre dans les deux mois de l'entrée en vigueur du présent contrat de gestion et son approbation par le Ministre sera réputée acquise à défaut de prise de position de sa part dans les 15 jours de la réception du plan.

§ 4. Lors de la confection de son plan d'entreprise, B.I.A.C. fait clairement apparaître, dans les investissements annuels programmés, les montants et la nature des investissements, d'une part, en matière de lutte contre les nuisances sonores et, d'autre part, en matière d'autres nuisances environnementales.

Art. 31. Le conseil d'administration de B.I.A.C. adopte et soumet au Ministre le rapport annuel visé à l'article 23, § 5, de la loi du 21 mars 1991 au plus tard le 31 mai de chaque année.



HOOFDSTUK VI. — *Vermindering van hinder*

Art. 32. § 1. De Staat verbindt zich ertoe om overleg te plegen met B.I.A.C. alvorens in het kader van haar reglementaire bevoegdheid inzake luchtvaart maatregelen te treffen die er specifiek op gericht zijn de hinder veroorzaakt door de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal te verminderen.

§ 2. B.I.A.C. draagt zorg voor een adequaat beleid van informatie-verstrekking aan en dialoog met de gemeenten die rechtstreeks te maken hebben met de hinder veroorzaakt door de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 3. Teneinde de geluidshinder te verminderen verbindt B.I.A.C. zich ertoe om onderzoek te verrichten naar de beste oriëntering van de luchtverkeersstromen en om de passende luchthaveninstallaties aan te schaffen.

§ 4. Binnen de grenzen van haar bevoegdheden zal B.I.A.C. zich naar best vermogen inspannen om het lawaai veroorzaakt door het vliegtuigverkeer aan de grond in de mate van het mogelijke te beperken door een aangepast beheer van het verkeer, door het uitvoeren of laten uitvoeren van de nodige infrastructuurwerken en door het uitwerken van de nodige procedures.

§ 5. B.I.A.C. verbindt zich ertoe om binnen de kortst mogelijke termijn een rioleringsstelsel te installeren dat onafhankelijk is van de naburige stadsriolen teneinde het regen- en afvalwater afkomstig van de luchthaven Brussel-Nationaal te collecteren.

§ 6. Voor het bestrijden van ijsvorming op de start- en landingsbanen zal B.I.A.C. produkten gebruiken die het minst schadelijk zijn voor het milieu, in acht genomen de veiligheidsvereisten.

§ 7. In geval van werkzaamheden aan de grondinfrastructuur zal B.I.A.C. zich naar best vermogen inspannen om de milieuhinder veroorzaakt door deze werkzaamheden te beperken.

Art. 33. § 1. B.I.A.C. controleert en evalueert de geluidsniveaus die door de luchtvaartuigen bij het landen en opstijgen worden veroorzaakt, en stelt elk jaar een kaart van de geluidscontouren op. Zij verbindt zich ertoe om, binnen de grenzen van haar bevoegdheden, onderhandelingen aan te vangen met de autoriteiten die bevoegd zijn voor stedenbouwkunde om, tegelijk met de uitvoering van het programma bedoeld in artikel 12, § 2, de geluidsgrenzen te bepalen die in de toekomst moeten worden gerespecteerd, en de stedenbouwkundige beperkingen te bepalen die in de verschillende zones moeten worden opgelegd.

§ 2. Binnen de grenzen van haar bevoegdheden verbindt B.I.A.C. zich ertoe om ten laatste op 31 december 2000 deel te nemen aan het communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 1836/93 van de Raad van 29 juni 1993 inzake de vrijwillige deelneming van bedrijven uit de industriële sector aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem.

Art. 34. § 1. Op de luchthaven Brussel-Nationaal is het voor vliegtuigen ingedeeld als « Chapter 2 » volgens de criteria van bijlage 16 bij de Overeenkomst van Chicago (tweede uitgave, 1988) verboden te landen of op te stijgen tussen 23 uur en 7 uur (lokale tijd).

§ 2. Zijn van dit verbod uitgesloten :

1° de opstijgingen en landingen van luchtvaartuigen die leden vervoeren van de Belgische Koninklijke Familie, de Belgische Regeringen, buitenlandse koninklijke families en Staatshoofden of buitenlandse Regeringsleiders, voorzitters en commissarissen van de Europese Unie, met officiële opdracht;

2° de opstijgingen en landingen met betrekking tot zendingen in geval van rampen of medische bijstand;

3° de opstijgingen en landingen met betrekking tot militaire zendingen;

4° de opstijgingen en landingen uitgevoerd in uitzonderlijke omstandigheden zoals :

a) bij vluchten tijdens dewelke er onmiddellijk gevaar dreigt voor het leven of de gezondheid zowel van mensen als dieren;

b) bij vluchten die naar de luchthaven Brussel-Nationaal worden omgeleid om meteorologische of andere redenen.

§ 3. B.I.A.C. mag uitzonderlijk en op uitdrukkelijk gemotiveerd verzoek van de betrokken luchtvaartmaatschappij de opstijging of landing toestaan van een toestel dat verboden is krachtens § 1.

Art. 35. Ten laatste tegen 31 december 1999 zal B.I.A.C. een stelsel van geluidsquota invoeren teneinde de geluidshinder die door de luchtvaartmaatschappijen 's nachts wordt teweeggebracht, te beheersen en het geluid afkomstig van luchtvaartuigen te beperken. Vóór 1 januari 2000 en na overleg met het Raadgevend comité van de gebruikers, bepaalt de Minister de maximum hoeveelheid lawaai die

CHAPITRE VI. — *Réduction des nuisances*

Art. 32. § 1<sup>er</sup>. L'Etat s'engage à se concerter avec B.I.A.C. avant de prendre, dans le cadre de son pouvoir réglementaire en matière de trafic aérien, des mesures visant spécifiquement à réduire les nuisances occasionnées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 2. B.I.A.C. veille à mener une politique adéquate d'information et de dialogue avec les communes directement concernées par les nuisances occasionnées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 3. En vue de réduire les nuisances sonores, B.I.A.C. s'engage à rechercher les meilleures orientations de flux de trafic aérien et à acquérir les installations aéroportuaires adéquates.

§ 4. Dans les limites de ses compétences, B.I.A.C. fera ses meilleurs efforts pour réduire tant que faire se peut le bruit généré par le trafic d'aéronefs au sol, en mettant en oeuvre une gestion appropriée du trafic, en réalisant ou faisant réaliser les infrastructures nécessaires et en mettant au point les procédures nécessaires.

§ 5. B.I.A.C. s'engage à installer dans les meilleurs délais un système d'égouttage indépendant des systèmes urbains avoisinants, afin de collecter les eaux de pluies et les eaux usées en provenance de l'aéroport de Bruxelles-National.

§ 6. Pour le dégivrage des pistes d'atterrissage et de décollage, B.I.A.C. utilise des produits qui sont les moins dommageables pour l'environnement compte tenu des impératifs de sécurité.

§ 7. En cas de travaux concernant les infrastructures au sol, B.I.A.C. fera ses meilleurs efforts pour limiter les nuisances environnementales occasionnées par ces travaux.

Art. 33. § 1<sup>er</sup>. B.I.A.C. contrôle et évalue les niveaux de bruit causé par les aéronefs au décollage et à l'atterrissage et établit chaque année une carte des contours de bruit. Elle s'engage, dans les limites de ses compétences, à entamer avec les autorités compétentes en matière d'urbanisme des négociations afin de déterminer, conjointement avec la mise en oeuvre du programme visé à l'article 12, § 2, les limites de bruit à respecter à l'avenir et les restrictions urbanistiques à imposer dans les différentes zones.

§ 2. Dans les limites de ses compétences et de ses missions, B.I.A.C. s'engage à participer au plus tard pour le 31 décembre 2000 au système communautaire de management environnemental et d'audit conformément au Règlement (CEE) n° 1836/93 du Conseil du 29 juin 1993 permettant la participation volontaire des entreprises du secteur industriel à un système communautaire de management environnemental et d'audit.

Art. 34. § 1<sup>er</sup>. A l'aéroport de Bruxelles-National, le décollage et l'atterrissage des aéronefs classés « Chapter 2 » selon les critères de l'annexe 16 à la Convention de Chicago (deuxième édition, 1988) sont interdits entre 23 heures et 7 heures (heure locale).

§ 2. Sont exclus de cette interdiction :

1° les décollages et atterrissages des aéronefs transportant des membres de la Famille royale belge, des Gouvernements belges, des familles royales étrangères, des chefs d'Etats ou des chefs de Gouvernements étrangers, des présidents et commissaires de l'Union européenne, en mission officielle;

2° les décollages et atterrissages en rapport avec des missions en cas de sinistre ou d'assistance médicale;

3° les décollages et atterrissages en rapport avec des missions militaires;

4° les décollages et atterrissages s'effectuant dans des circonstances exceptionnelles telles que :

a) lors de vols pour lesquels il y a un danger immédiat pour la vie ou la santé, tant des hommes que des animaux;

b) lorsque des vols sont déviés vers l'aéroport de Bruxelles-National pour des raisons météorologiques ou autres.

§ 3. B.I.A.C. peut, à titre exceptionnel et sur demande explicitement justifiée par la compagnie aérienne concernée, autoriser le décollage ou l'atterrissage d'un appareil interdit en vertu du § 1<sup>er</sup>.

Art. 35. Au plus tard pour le 31 décembre 1999, B.I.A.C. mettra en oeuvre la nuit un système de quota de bruit en vue de gérer la pollution sonore produite par les compagnies aériennes et de limiter le bruit produit par les aéronefs. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et après consultation du Comité consultatif des usagers, le Ministre détermine la quantité maximale de bruit autorisée par saison. Sur base de la même procédure,

per seizoen is toegelaten. Volgens dezelfde procedure zal de maximum toegelaten hoeveelheid geluid worden herzien bij elke vernieuwing van het beheerscontract tussen de Staat en B.I.A.C.

#### HOOFDSTUK VII. — *Duur, sancties en vrijwaringsclausule*

Art. 36. B.I.A.C. dekt zich volgens de beste praktijken van de sector in tegen de financiële gevolgen van de burgerlijke aansprakelijkheid die zij kan oplopen bij de uitvoering van de taken en werken bedoeld in dit beheerscontract, evenals voor het risico van brand en aanverwante gevaren betreffende de luchthavengebouwen en -installaties waarvan zij de eigendom of het gebruik heeft. Zij vrijwaart de Staat voor elk verhaal van derden uit dien hoofde.

Art. 37. In geval van gebrekkige uitvoering door B.I.A.C. van de verbintenissen bepaald in dit beheerscontract, welke zij niet heeft rechtgezet binnen de redelijke termijn die daarvoor wordt gesteld in de ingebrekestelling door de Staat, kan de Minister, op het einde van elk betrokken boekjaar, aan B.I.A.C., voor elke type van tekortkoming de betaling opleggen van een vergoeding die niet hoger mag zijn dan 1 procent van de totale opbrengst van de vergoedingen bedoeld in de artikelen 18 tot 23 voor het voorgaande boekjaar. Het totale bedrag van de vergoedingen betaald door B.I.A.C. gedurende eenzelfde jaar mag niet hoger zijn 3 procent van voornoemde totale opbrengst.

Art. 38. Indien gebeurtenissen van overmacht dit beheerscontract volledig of gedeeltelijk onuitvoerbaar zouden maken of de verwezenlijking van de gestelde objectieven zouden verhinderen, zullen de Staat en B.I.A.C. onverwijld overleg plegen om de oorzaken ervan te onderzoeken en de maatregelen om daaraan te verhelpen te bepalen.

Art. 39. Dit beheerscontract wordt gesloten voor een duur van vijf jaar die aanvangt op de datum van de inwerkingtreding ervan. Het kan worden gewijzigd inzonderheid naar aanleiding van een eventuele herziening van de opdrachten van openbare dienst of van de beursintrodactie van de aandelen van B.I.A.C. met toepassing van artikel 4 van de wet van 9 juli 1998 tot bekrachtiging van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, genomen met toepassing van de wet van 19 december 1997 tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal.

#### HOOFDSTUK VIII. — *Slotbepaling*

Art. 40. Onverminderd de eventuele latere nieuwe onderhandeling van de overeenkomsten en gebruiken en niettegenstaande elke andersluidende bepaling, doet dit beheerscontract geen afbreuk aan de overeenkomsten en gebruiken die B.A.T.C., de R.L.W. of de Minister binden aan de Minister van Landsverdediging of de krijgsmacht.

De lijst van deze overeenkomsten en gebruiken zal worden opgesteld op tegenspraak tussen B.I.A.C. V en de Minister van Landsverdediging en zal worden opgenomen in een aanhangsel aan dit contract dat vóór 31 maart 1999 zal worden gesloten. In geval van onenigheid over de inhoud van deze lijst zal deze worden opgesteld in onderlinge overeenstemming tussen de Minister en de Minister van Landsverdediging. Het opstellen van deze lijst kan niet als gevolg hebben dat ten laste van B.I.A.C. nieuwe verplichtingen worden ingevoerd vergeleken met deze bepaald door de bestaande overeenkomsten of gebruiken op de datum van inwerkingtreding van dit beheerscontract.

Gedaan te Brussel, op 14 augustus 1998, in twee originele exemplaren, waarvan elke partij erkent een exemplaar te hebben ontvangen.

Brussels Airport Terminal Company, Pierre KLEES	De Belgische Staat, Michel DAERDEN Minister van Vervoer
--	---

Mark DUYCK  
Eric KIRSCH  
Denis TILLIER  
Jean-Claude TINTIN

#### Bijlage 1

##### Lijst van de personen die genieten van de V.I.P.-dienst

1. Leden van Belgische en buitenlandse koninklijke families.
2. Staats- en Regeringshoofden.
3. Belgische en buitenlandse Ministers, Vice-Ministers, Adjunct-Ministers en Staatssecretarissen.
4. Ministers van Staat.
5. Leden van de Europese Commissie, de Voorzitter van het Europese Parlement, de Voorzitter van Raad van Europa, de Voorzitter van het Comité van de Gewesten.

la quantité maximale de bruit autorisée sera revue lors de chaque renouvellement du contrat de gestion entre l'Etat et B.I.A.C.

#### CHAPITRE VII. — *Durée, sanctions et clause de sauvegarde*

Art. 36. — B.I.A.C. se garantit selon les meilleures pratiques du secteur contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant lui incomber du fait de l'exécution des tâches et travaux visés au présent contrat de gestion, ainsi que contre le risque d'incendie et les périls connexes relatifs aux constructions et installations aéroportuaires dont elle a la propriété ou l'usage. Elle garantit l'Etat contre tout recours de tiers de ce chef.

Art. 37. — En cas d'exécution défailante par B.I.A.C. des obligations prévues par le présent contrat de gestion, à laquelle celle-ci n'a pas remédié dans les délais raisonnables impartis dans une mise en demeure de la part de l'Etat, le Ministre peut, à la fin de chaque exercice concerné, imposer à B.I.A.C., pour chaque type de manquement, le paiement d'une indemnité ne pouvant excéder 1 pour-cent du produit total des redevances visées aux articles 18 à 23 pour l'exercice précédent. Le montant total des indemnités payées par B.I.A.C. au cours d'une année n'excèdera pas 3 pour-cent dudit produit total.

Art. 38. — Si des événements de force majeure rendaient tout ou partie du présent contrat de gestion inapplicable ou empêchaient d'atteindre les objectifs impartis, l'Etat et B.I.A.C. se concerteraient sans délai pour en examiner les causes et définir les mesures à prendre pour y remédier.

Art. 39. — Le présent contrat de gestion est conclu pour une durée de cinq ans prenant cours à la date de son entrée en vigueur. Il pourra être modifié notamment à l'occasion d'une éventuelle révision des missions de service public ou de la mise en bourse des actions de B.I.A.C. en application de l'article 4 de la loi du 9 juillet 1998 portant confirmation de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National pris en application de la loi du 19 décembre 1997 visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National.

#### CHAPITRE VIII. — *Disposition finale*

Art. 40. Sans préjudice de leur éventuelle renégociation ultérieure et nonobstant toute disposition contraire, le présent contrat de gestion ne porte pas préjudice aux conventions et usages qui lient B.A.T.C., la R.V.A. ou le Ministre au Ministre de la Défense nationale ou aux forces armées.

La liste de ces conventions et usages sera établie contradictoirement entre B.I.A.C. et le Ministre de la Défense nationale et figurera dans un avenant au présent contrat de gestion qui sera conclu avant le 31 mars 1999. En cas de désaccord sur le contenu de cette liste, celle-ci sera établie de commun accord par le Ministre et le Ministre de la Défense nationale. L'établissement de cette liste ne peut avoir pour effet d'instaurer à charge de B.I.A.C. des obligations nouvelles par rapport à celles prévues par les conventions ou usages existants à la date d'entrée en vigueur du présent contrat de gestion.

Fait à Bruxelles, le 14 août 1998, en deux exemplaires originaux, chaque partie reconnaissant avoir reçu un exemplaire.

Brussels Airport Terminal Company, Pierre KLEES	L'Etat belge, Michel DAERDEN Ministre des Transports
--	--

Mark DUYCK  
Eric KIRSCH  
Denis TILLIER  
Jean-Claude TINTIN

#### Annexe 1

##### Liste des personnes bénéficiant du service V.I.P.

1. Membres de familles royales belge et étrangères.
2. Chefs d'Etat et de Gouvernement.
3. Ministres, Vice-Ministres, Ministres adjoints, Ministres délégués et Secrétaires d'Etat belges et étrangers.
4. Ministres d'Etat.
5. Membres de la Commission européenne, Président du Parlement européen, Président du Conseil de l'Europe, Président du Comité des Régions.

6. De Secretaris-generaal van de N.A.T.O., de Adjunct-Secretaris-generaal van de N.A.T.O., de Generaal van de SHAPE.
7. Voorzitters van parlementaire vergaderingen.
8. De Stafchefs.
9. De Gouverneurs van de Belgische provincies.
10. Buitenlandse ambassadeurs in België.
11. De Voorzitters van de Akkoorden van de A.C.P.-landen.
12. De voorzitters van belangrijke internationale instellingen.
13. Parlementaire delegaties van het Europese Parlement.
14. De Burgemeester van Brussel.

Bijlage 2

**Lijst van de inlichtingen door B.I.A.C. aan Belgocontrol te verstrekken in uitvoering van artikel 8, § 2**

1. datum
2. richting van de vlucht
3. inschrijving
4. vluchtnummer
5. uur van aankomst en vertrek
6. code exploitant
7. hoogst toegelaten startgewicht (« maximum take off weight »)
8. geluidscategorie
9. I.C.A.O.-hoofdstuk
10. inschrijvingsnummer
11. per seizoen, de lijst van de bestemmingen die in aanmerking komen voor kortingen.

Bijlage 3

**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. Deze 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.

LAT-parameter

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

APP-parameter

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

TKO-parameter  
1 of 2 motoren

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

6. Secrétaire général de l'OTAN, Secrétaire général adjoint de l'OTAN, Général du SHAPE.
7. Présidents d'assemblées parlementaires.
8. Chefs d'Etat major.
9. Gouverneurs des provinces belges.
10. Ambassadeurs étrangers en Belgique.
11. Présidents des Accords Afrique, Caraïbes, Pacifique.
12. Présidents d'importantes institutions internationales.
13. Délégations parlementaires du Parlement européen.
14. Bourgmestre de Bruxelles.

Annexe 2

**Liste des informations à fournir par B.I.A.C. à Belgocontrol en application de l'article 8, § 2**

1. date
2. sens du vol
3. immatriculation
4. numéro de vol
5. heures d'arrivée et de départ
6. code exploitant
7. poids maximum autorisé au décollage (« maximum take off weight »)
8. catégorie bruit
- 9 chapitre O.A.C.I.
10. numéro d'immatriculation
11. par saison, la liste des destinations pouvant donner lieu à des ristournes

Annexe 3

**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.

Paramètre LAT

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

Paramètre APP

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

Paramètre TKO  
1 ou 2 moteurs

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

TKO-parameter 3 motoren				Paramètre TKO 3 moteurs			
gewicht	0 - 28,6 ton	28,6 - 385 ton	385 ton en meer	poids	0 - 28,6 tonnes	28,6 - 385 tonnes	385 tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 69,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 104		TKO = 89	TKO = 69,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 104
TKO-parameter 4 motoren en meer				Paramètre TKO 4 moteurs et plus			
gewicht	0 - 20,2 ton	20,2 - 385 ton	385 ton en meer	poids	0 - 20,2 tonnes	20,2 - 385 tonnes	385 tonnes et plus
	TKO = 89	TKO = 71,65 + 13,29 log MTOWTON	TKO = 106		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 vijf categorieën als volgt bepaald :

Categorie 1 :

$PRED + 12dB < TOTNOISE$

Categorie 2 :

$PRED + 4dB < TOTNOISE \leq PRED + 12dB$

Categorie 3 :

$PRED - 4dB < TOTNOISE \leq PRED + 4dB$

Categorie 4 :

$PRED - 12dB < TOTNOISE \leq PRED - 4dB$

Categorie 5 :

$PRED - 12dB \geq TOTNOISE$

#### 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, dit 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 en 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.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 25 augustus 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer,  
M. DAERDEN

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 cinq catégories sont fixées comme suit :

Catégorie 1 :

$PRED + 12dB < TOTNOISE$

Catégorie 2 :

$PRED + 4dB < TOTNOISE \leq PRED + 12dB$

Catégorie 3 :

$PRED - 4dB < TOTNOISE \leq PRED + 4dB$

Catégorie 4 :

$PRED - 12dB < TOTNOISE \leq PRED - 4dB$

Catégorie 5 :

$PRED - 12dB \geq TOTNOISE$

#### 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'exploitant afin d'obtenir une valeur TOTNOISE réaliste.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 25 août 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,  
M. DAERDEN