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

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

F. 2001 — 532 [C — 2001/14032]

**23 JANVIER 2001. — Arrêté royal fixant
les redevances aériennes de route**

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "Eurocontrol", faite à Bruxelles le 13 décembre 1960, approuvée par la loi du 12 mars 1962 et son Protocole modificatif, fait à Bruxelles le 12 février 1981, approuvé par la loi du 16 novembre 1984;

Vu l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route, fait à Bruxelles le 12 février 1981 et approuvé par la loi du 16 novembre 1984;

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

Vu l'arrêté royal du 16 décembre 1985 fixant les redevances aériennes de route, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 18 septembre 1997;

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

Vu l'urgence;

**MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR**

N. 2001 — 532 [C — 2001/14032]

**23 JANUARI 2001. — Koninklijk Besluit houdende vaststelling
van de "en route"-luchtvaartheffingen**

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart "Eurocontrol", opgemaakt te Brussel op 13 december 1960, goedgekeurd door de wet van 12 maart 1962 en het Protocol tot wijziging ervan, opgemaakt te Brussel op 12 februari 1981, goedgekeurd door de wet van 16 november 1984;

Gelet op de Multilaterale Overeenkomst betreffende "en route"-heffingen, opgemaakt te Brussel op 12 februari 1981 en goedgekeurd door de wet van 16 november 1984;

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

Gelet op het koninklijk besluit van 16 december 1985 houdende vaststelling van de "en route"-luchtvaartheffingen, laatst gewijzigd bij koninklijk besluit van 18 september 1997;

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

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Considérant la nécessité de mettre en œuvre sans délai les décisions n^{os} 43 à 60 de la Commission élargie d'Eurocontrol relatives à la détermination des taux unitaires pour les périodes d'application commençant le 1^{er} janvier 1998, le 1^{er} janvier 1999 et le 1^{er} janvier 2000, ainsi que les Conditions d'application du système des redevances de route et Annexes, étant donné que le produit de ces redevances contribue à rembourser les dépenses faites par la Régie des Voies aériennes et Belgocontrol;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

- par "Eurocontrol", l'organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, instituée par la convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne, faite à Bruxelles le 13 décembre 1960, amendée par le protocole fait à Bruxelles le 12 février 1981;

- par "Etat contractant", un Etat partie à l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route, fait à Bruxelles le 12 février 1981;

- par "redevance", la rémunération des coûts des installations et services de navigation aérienne de route et de l'exploitation du système des redevances de route.

Art. 2. Eurocontrol est chargée au nom de l'Etat belge, de percevoir les redevances de route et d'en poursuivre le recouvrement.

Les redevances de route sont perçues conformément aux Conditions d'application du système d'Eurocontrol des redevances de route et ses annexes.

L'Annexe B au présent arrêté reprend les différences, en vigueur du 1^{er} janvier au 31 décembre 1999, par rapport à l'Annexe A du présent arrêté portant les Conditions d'application et ses annexes. L'Annexe C au présent arrêté reprend les différences, en vigueur du 1^{er} janvier au 31 décembre 1998, par rapport à l'Annexe B du présent arrêté reprenant les différences, en vigueur du 1^{er} janvier au 31 décembre 1999, par rapport à l'Annexe A du présent arrêté.

Art. 3. Le taux unitaire de redevance, pour la période d'application commençant le 1^{er} janvier 1998, est de 78,46 écus, basé sur un taux de change de 40,46577 francs belges pour 1 écu, pour la période d'application commençant le 1^{er} janvier 1999, de 74,87 écus, basé sur un taux de change de 40,54495 francs belges pour 1 écu, et, pour la période d'application commençant le 1^{er} janvier 2000, de 59,82 euro, basé sur un taux de change de 40,3399 francs belges pour 1 euro.

Art. 4. Les intérêts de retard sont fixés, pour la période d'application commençant le 1^{er} janvier 1998, à 7,73 % par an, pour la période d'application commençant le 1^{er} janvier 1999, à 6,75 % par an, et, pour la période d'application commençant le 1^{er} janvier 2000, à 7,82 % par an.

Art. 5. L'arrêté royal du 16 décembre 1985 fixant les redevances aériennes de route modifié par les arrêtés royaux du 9 décembre 1986, 11 décembre 1987, 15 décembre 1988, 24 mars 1989, 22 décembre 1989, 31 décembre 1990, 24 décembre 1991, 27 août 1992, 27 août 1993, 9 février 1994, 5 juillet 1994, 23 janvier 1995, 14 septembre 1995, 15 septembre 1995, 8 janvier 1996, 28 mars 1996, 7 octobre 1996 et 18 septembre 1997, est abrogé.

Art. 6. Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 23 janvier 2001.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Mme I. DURANT

Overwegende de noodzaak om onverwijld de beslissingen nrs. 43 tot en met 60 van de Uitgebreide Commissie van Eurocontrol inzake de bepaling van de tarieven per eenheid voor de tijdvakken aanvangend op 1 januari 1998, 1 januari 1999 en 1 januari 2000 in toepassing te brengen, alsmede de Toepassingsvoorschriften van het systeem van en route-heffingen en Bijlagen, aangezien de opbrengst van deze heffingen bijdraagt tot de terugbetaling van de door de Regie der Luchtwegen en Belgocontrol gedane kosten;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

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

- "Eurocontrol", de Europese organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart gesticht door het internationaal verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de luchtvaart, opgemaakt te Brussel op 13 december 1960, gewijzigd door het protocol opgemaakt te Brussel op 12 februari 1981;

- "Overeenkomstsluitende Staat", een Staat die partij is bij de Multilaterale Overeenkomst betreffende "en route"-heffingen opgemaakt te Brussel op 12 februari 1981;

- "heffing", de vergoeding van de kosten voor de installaties en diensten voor het "en route"-luchtverkeer en de werking van het "en route"-heffingsstelsel.

Art. 2. Eurocontrol is ermee belast namens de Belgische Staat de "en route"-heffingen te innen en de invordering ervan te vervolgen.

De "en route"-heffingen worden geïnd overeenkomstig de Toepassingsvoorschriften van het Eurocontrolstelsel van "en route"-heffingen en zijn bijlagen.

Bijlage B van dit besluit herneemt de verschillen, in werking van 1 januari tot 31 december 1999, met Bijlage A van dit besluit houdende de Toepassingsvoorschriften en zijn bijlagen. Bijlage C van dit besluit herneemt de verschillen, in werking van 1 januari tot 31 december 1998, met Bijlage B van dit besluit houdende verschillen, in werking van 1 januari tot 31 december 1999, met Bijlage A van dit besluit.

Art. 3. Het tarief per eenheid van de heffing bedraagt voor het tijdvak aanvangend op 1 januari 1998 78,46 ecu's uitgaande van een wisselkoers van 40,46577 Belgische frank voor 1 ecu, voor het tijdvak aanvangend op 1 januari 1999 74,87 ecu's uitgaande van een wisselkoers van 40,54495 Belgische frank voor 1 ecu en voor het tijdvak aanvangend op 1 januari 2000 59,82 euro uitgaande van een wisselkoers van 40,3399 Belgische frank voor 1 euro.

Art. 4. De interest bij te late betaling bedraagt op jaarbasis voor het tijdvak aanvangend op 1 januari 1998 7,73 %, voor het tijdvak aanvangend op 1 januari 1999 6,75 % en voor het tijdvak aanvangend op 1 januari 2000 7,82 %.

Art. 5. Het koninklijk besluit van 16 december 1985 houdende vaststelling van de "en route"-luchtvaartheffingen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 9 december 1986, 11 december 1987, 15 december 1988, 24 maart 1989, 22 december 1989, 31 december 1990, 24 december 1991, 27 augustus 1992, 27 augustus 1993, 9 februari 1994, 5 juli 1994, 23 januari 1995, 14 september 1995, 15 september 1995, 8 januari 1996, 28 maart 1996, 7 oktober 1996 en 18 september 1997 wordt opgeheven.

Art. 6. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 23 januari 2001.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Mevr. I. DURANT

Annexe A
portant les conditions d'application
du système de redevances de route

Article 1^{er}. 1. Une redevance est perçue pour chaque vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments (vol IFR), en conformité avec les procédures prises en application des Normes et Pratiques recommandées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence des Etats contractants, telles qu'elles sont énumérées dans l'Annexe 1. En outre, dans les Régions d'information de vol relevant de sa compétence, un Etat contractant peut décider qu'une redevance soit perçue pour tout vol effectué conformément aux règles de vol à vue (vol VFR). Les vols effectués en partie conformément aux règles de vol à vue et en partie conformément aux règles de vol aux instruments (vols mixtes VFR/IFR) dans les Régions d'information de vol relevant de la compétence d'un Etat contractant donné sont soumis, pour la totalité de la distance parcourue dans lesdites Régions d'information de vol, à la redevance perçue dans cet Etat pour les vols IFR.

2. La redevance constitue la rémunération des coûts encourus par les Etats contractants au titre des installations et services de navigation aérienne de route et de l'exploitation du système de redevances de route, ainsi que des coûts encourus par EUROCONTROL pour l'exploitation du système.

3. Les redevances engendrées dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence d'un Etat contractant peuvent être soumises à la taxe à la valeur ajoutée (TVA). EUROCONTROL peut, dans ce cas, percevoir ladite taxe dans les conditions et selon les modalités convenues avec l'Etat concerné.

4. La redevance est due par la personne qui exploitait l'aéronef au moment où le vol a eu lieu. Au cas où l'identité de l'exploitant n'est pas connue, le propriétaire de l'aéronef est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité.

Art. 2. Pour chaque vol pénétrant dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de plusieurs Etats contractants, une redevance (R) unique est perçue qui est égale à la somme des redevances engendrées par ce vol dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de chaque Etat contractant :

$$R = \sum_n r_i$$

La redevance individuelle (r_i) pour les vols dans l'espace aérien relevant de la compétence d'un Etat contractant est calculée conformément aux dispositions de l'Article 3.

Art. 3. Pour l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence d'un Etat contractant donné (i), la redevance pour un vol est calculée suivant la formule :

$$r_i = t_i \times N_i$$

dans laquelle (r_i) est la redevance, (t_i) le taux unitaire de redevance et (N_i) le nombre d'unités de service correspondant audit vol. Les taux unitaires peuvent le cas échéant être fixés séparément pour les vols VFR et IFR.

Art. 4. Pour un vol donné, le nombre d'unités de service désigné par (N_i), visé à l'article précédent, est obtenu par l'application de la formule ci-dessous :

$$N_i = d_i \times p$$

où (d_i) est le coefficient distance correspondant à l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de l'Etat contractant (i) et (p) le coefficient poids de l'aéronef intéressé.

Art. 5. 1. Le coefficient distance (d_i) est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre :

- l'aérodrome de départ situé à l'intérieur de l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de l'Etat contractant (i) ou le point d'entrée dans cet espace,

et

- l'aérodrome de première destination situé à l'intérieur dudit espace aérien, ou le point de sortie de cet espace.

Bijlage A
houdende toepassingsvoorschriften
voor het systeem van "en route"-heffingen

Artikel 1. 1. Voor elke vlucht die volgens de instrumentvliegvoorschriften (IFR-vlucht) overeenkomstig de procedures ter uitvoering van de Normen en Aanbevolen werkwijzen van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart-organisatie wordt uitgevoerd in het luchtruim van de onder de bevoegdheid der Overeenkomstsluitende Staten vallende vluchtinformatiegebieden zoals vermeld in Bijlage 1, wordt een heffing geïnd. Voorts kan een Overeenkomstsluitende Staat besluiten dat in de onder zijn bevoegdheid vallende vluchtinformatiegebieden een heffing wordt geïnd voor elke overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften uitgevoerde vlucht (VFR-vlucht). In de onder de bevoegdheid van een bepaalde Overeenkomstsluitende Staat ressorterende vluchtinformatiegebieden worden deels volgens de zichtvliegvoorschriften en deels volgens de instrumentvliegvoorschriften uitgevoerde vluchten (gemengde VFR/IFR-vluchten) voor de gehele binnen genoemde vluchtinformatiegebieden gevlogen afstand onderworpen aan in die Staat voor IFR-vluchten geïnde heffingen.

2. De heffing vormt de vergoeding van de kosten welke door de Overeenkomstsluitende Staten voor de installaties en diensten voor het "en route"-luchtverkeer en de exploitatie van het systeem van "en route"-heffingen zijn gemaakt, alsmede van de door EUROCONTROL voor de werking van het systeem gemaakte kosten.

3. De heffingen die ontstaan zijn in het luchtruim van de onder de bevoegdheid van een Overeenkomstsluitende Staat ressorterende vluchtinformatiegebieden kunnen onderworpen worden aan belasting op de toegevoegde waarde (BTW). EUROCONTROL kan in dat geval bedoelde belasting innen onder de voorwaarden en volgens de modaliteiten overeengekomen met de betrokken Staat.

4. De heffing is verschuldigd door de persoon die het luchtvaartuig exploiteerde op het tijdstip waarop de vlucht werd uitgevoerd. Indien de identiteit van de exploitant niet bekend is, wordt de eigenaar van het luchtvaartuig geacht de exploitant te zijn tenzij hij aantoonde welke andere persoon de exploitant was.

Art. 2. Voor elke vlucht waarbij het luchtruim in de onder de bevoegdheid van verschillende Overeenkomstsluitende Staten ressorterende vluchtinformatiegebieden wordt binnengevlogen, wordt een enkele heffing (R) geïnd gelijk aan de som van de heffingen die met betrekking tot die vlucht ontstaan in het luchtruim van de onder de bevoegdheid van elke Overeenkomstsluitende Staat ressorterende vluchtinformatiegebieden :

$$R = \sum_n r_i$$

De afzonderlijke heffing (r_i) voor de vluchten in het onder de bevoegdheid van een Overeenkomstsluitende Staat ressorterend luchtruim wordt berekend overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.

Art. 3. Voor het luchtruim in de onder de bevoegdheid van een Overeenkomstsluitende Staat ressorterende vluchtinformatiegebieden (i) wordt de heffing per vlucht berekend volgens de formule :

$$r_i = t_i \times N_i$$

waarin (r_i) de heffing is, (t_i) het tarief per eenheid van de heffing en (N_i) het aantal met bovendoelde vlucht overeenkomende heffingseenheden. De tarieven per eenheid van heffing kunnen, waar dienstig afzonderlijk voor VFR- en IFR-vluchten vastgesteld worden.

Art. 4. Het in het voorgaande artikel bedoelde en als (N_i) aangeduide aantal heffingseenheden voor een bepaalde vlucht wordt verkregen met behulp van de formule :

$$N_i = d_i \times p$$

waarin de factor (d_i) de afstand vertegenwoordigt overeenkomend met het luchtruim van de onder de bevoegdheid van de Overeenkomstsluitende Staat (i) ressorterende vluchtinformatiegebieden en de factor (p) het gewicht van het betrokken luchtvaartuig voorstelt.

Art. 5. 1. De afstandsfactor (d_i) is gelijk aan het door honderd (100) gedeelde aantal kilometers langs grootcirkels tussen :

- het luchtvaartterrein van vertrek gelegen in het luchtruim van de onder de bevoegdheid van een Overeenkomstsluitende Staat ressorterende vluchtinformatiegebieden (i) of het punt waarop dit luchtruim wordt binnengevlogen,

en

- het luchtvaartterrein van eerste bestemming dat gelegen is in het genoemde luchtruim, of het punt waarop dit luchtruim wordt verlaten.

Les points d'entrée et de sortie sont les points auxquels la route décrite dans le plan de vol franchit les limites latérales dudit espace aérien. Ce plan de vol tient compte de tous les changements apportés par l'exploitant au plan de vol déposé initialement ainsi que de tous les changements approuvés par l'exploitant qui résultent des mesures de gestion des flux de trafic aérien.

2. Toutefois, pour les vols se terminant à l'aérodrome de départ de l'aéronef et au cours desquels aucun atterrissage n'a eu lieu (vols circulaires), et pour lesquels le point le plus éloigné de l'aérodrome se situe dans une Région d'information de vol de l'Etat contractant (i), le coefficient distance (d_i) est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre :

- l'aérodrome situé à l'intérieur de l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de l'Etat contractant (i) ou le point d'entrée dans cet espace

et

- le point le plus éloigné de l'aérodrome augmenté du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre :

- le point le plus éloigné de l'aérodrome

et

- l'aérodrome situé à l'intérieur de l'espace aérien considéré ou le point de sortie dans cet espace.

3. La distance à prendre en compte est diminuée de vingt (20) kilomètres pour tout décollage et pour tout atterrissage effectué sur le territoire d'un Etat contractant.

Art. 6. 1. Le coefficient poids est égal à la racine carrée du quotient par cinquante (50) du nombre exprimant la mesure de la masse maximum certifiée au décollage de l'aéronef, exprimée en tonnes métriques, telle qu'elle figure au certificat de navigabilité ou au manuel de vol ou dans tout autre document officiel équivalent, ainsi qu'il suit :

$$p = \sqrt{\frac{\text{Masse max. au décollage}}{50}}$$

Lorsque la masse maximum certifiée au décollage de l'aéronef n'est pas connue des organismes responsables du recouvrement de la redevance, le coefficient poids est établi sur base de la masse de la version la plus lourde du type de cet aéronef censée exister.

2. Lorsqu'il existe plusieurs masses maximales au décollage certifiées pour un même aéronef, le coefficient poids est établi sur la base de la masse maximale au décollage la plus élevée autorisée pour cet aéronef par son Etat d'immatriculation.

3. Toutefois, pour un exploitant qui a déclaré aux organismes responsables du recouvrement de la redevance qu'il dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient poids pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur base de la moyenne des masses maxima au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué tous les ans au moins.

4. Pour le calcul de la redevance, le coefficient poids est exprimé par un nombre comportant deux décimales.

Art. 7. 1. Le taux unitaire de redevance est établi en euro.

2. A moins que l'Etat intéressé n'en décide autrement, le taux unitaire de redevance pour un Etat contractant n'ayant pas l'euro pour monnaie nationale est recalculé mensuellement sur la base du taux de change mensuel moyen entre l'euro et la monnaie nationale pour le mois précédant celui au cours duquel le vol a eu lieu. Le taux de change appliqué est la moyenne mensuelle du taux croisé à la clôture, calculée par Reuters sur la base du taux journalier à l'achat (taux BID).

Art. 8. 1. Les vols suivants sont exonérés du paiement de la redevance :

a. les vols mixtes VFR/IFR ne sont exonérés que dans l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence du ou des Etat(s) contractant(s) où ils sont effectués exclusivement en VFR et où il n'est pas perçu de redevance pour les vols VFR;

De punten waarop het luchtruim wordt binnengevlogen of verlaten zijn de punten waarop de in het vliegplan beschreven route de zijdelingse begrenzingen van het bovengenoemde luchtruim snijdt. In dit vliegplan zijn alle door de exploitant aan het oorspronkelijk ingediende vliegplan aangebrachte wijzigingen verwerkt, evenals alle door de exploitant goedgekeurde wijzigingen die voortvloeien uit maatregelen voor het beheer van luchtverkeersstromen.

2. Voor vluchten welke zonder tussenlanding eindigen op het luchtvaartterrein van vertrek (rondvluchten) en waarvoor het verste punt vanaf het luchtvaartterrein in een vluchtinformatiegebied van een Overeenkomstsluitende Staat (i) is gelegen, wordt de afstandsfactor (d_i) verkregen door deling door honderd (100) van het aantal kilometers langs grootcirkels tussen :

- het luchtvaartterrein in het luchtruim van de vluchtinformatiegebieden ressorterend onder de bevoegdheid van de Overeenkomstsluitende Staat (i) of het punt waarop bedoeld luchtruim wordt binnengevlogen

en

- het punt dat het verst van het luchtvaartterrein is verwijderd vermeerderd met het aantal kilometers langs grootcirkels tussen :

- het verst van het luchtvaartterrein verwijderde punt

en

- het luchtvaartterrein binnen dat luchtruim, dan wel het punt waarop bedoeld luchtruim wordt verlaten.

3. Bij elke start of landing op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Staat wordt de in aanmerking te nemen afstand met twintig (20) kilometer verminderd.

Art. 6. 1. De factor gewicht is gelijk aan de vierkantswortel van het quotiënt dat wordt verkregen door het maximaal toegelaten startgewicht van het luchtvaartuig, uitgedrukt in metrieke tonnen, volgens het bewijs van luchtwaardigheid van het luchtvaartuig, het vliegerhandboek of elk ander gelijkwaardig officieel document, te delen door vijftig (50), als volgt :

$$p = \sqrt{\frac{\text{maximaal startgewicht}}{50}}$$

Indien het maximum toegelaten startgewicht van het luchtvaartuig niet bekend is bij de voor de inning van de heffing verantwoordelijke instanties, zal de faktor gewicht berekend worden op basis van het gewicht van de zwaarst bekende uitvoering van het onderhavige type.

2. Indien voor een luchtvaartuig verschillende maximum toegelaten startgewichten bestaan, wordt de factor gewicht vastgesteld op basis van het hoogst toegelaten maximum startgewicht dat door de Staat waar het is geregistreerd is toegestaan.

3. Indien een exploitant echter de voor de inning van de heffing verantwoordelijke instanties heeft medegedeeld dat de vloot waarover hij beschikt twee of meer luchtvaartuigen omvat die verschillende uitvoeringen zijn van een zelfde type, dient het gemiddelde van de maximale startgewichten van al zijn luchtvaartuigen van dat type als grondslag voor de berekening van de factor gewicht voor elk luchtvaartuig van dat type. De berekening van deze factor per type luchtvaartuig en per exploitant vindt ten minste ieder jaar plaats.

4. Voor de berekening van de heffing wordt de factor gewicht uitgedrukt in een getal met twee decimalen.

Art. 7. 1. Het tarief per eenheid van heffing wordt vastgesteld in euro.

2. Tenzij door de betrokken Staat anders wordt besloten, wordt het tarief per eenheid van heffing voor een Overeenkomstsluitende Staat wiens nationale valuta niet de euro is, maandelijks herberekend door gebruikmaking van de gemiddelde maandelijks wisselkoers van de euro ten opzichte van de nationale valuta voor de maand voorafgaand aan die gedurende welke de vlucht plaats vindt. De gezegde wisselkoersen zijn het maandelijks gemiddelde van de "Closing Cross Rates" zoals door Reuters berekend op basis van de dagelijkse "BID"-koersen.

Art. 8. 1. De volgende vluchten zijn van betaling van heffing vrijgesteld :

a. gemengde VFR/IFR-vluchten worden slechts vrijgesteld in het luchtruim van de onder de bevoegdheid van de Overeenkomstsluitende Staat of Staten ressorterende vluchtinformatiegebieden waar uitsluitend volgens VFR wordt gevlogen en waar geen heffing voor VFR-vluchten wordt opgelegd;

b. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximum autorisée au décollage est inférieure à deux (2) tonnes métriques;

c. les vols effectués exclusivement pour le transport, en mission officielle, du monarque régnant ou de sa famille proche, des chefs d'Etat et de gouvernement ainsi que des ministres. Ces vols devront, dans tous les cas, être justifiés par l'indication du caractère spécial du vol sur le plan de vol;

d. les vols de recherche et de sauvetage autorisés par un organisme SAR compétent.

2. En outre, en ce qui concerne les Régions d'information de vol relevant de sa compétence, un Etat contractant peut décider d'exonérer du paiement de la redevance :

a. les vols militaires de tout Etat;

b. les vols d'entraînement effectués exclusivement en vue d'obtenir un brevet de pilote ou une qualification pour les équipages de conduite, lorsqu'une mention spécifique en est faite dans le plan de vol. Ces vols doivent être effectués dans le seul espace aérien de l'Etat intéressé. Ces vols ne doivent réaliser aucun transport de passagers et/ou de marchandises, ou mise en place ou convoyage d'aéronef;

c. les vols effectués exclusivement en vue de vérifier et de tester les équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol à la navigation aérienne, à l'exclusion des vols de mise en place par les aéronefs visés;

d. les vols se terminant à l'aérodrome de départ de l'aéronef et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a eu lieu (vols circulaires).

Art. 9. Le montant de la redevance est payable au siège d'EUROCONTROL, conformément aux Conditions de paiement qui figurent dans l'Annexe 2. La monnaie de compte utilisée est l'euro.

Art. 10. Les Conditions d'application du système de redevances de route et les taux unitaires sont publiés par les Etats contractants.

Annexe 1

Régions d'information de vol

Etats contractants

République Fédérale d'Allemagne

Région supérieure d'information de vol Berlin
Région supérieure d'information de vol Hanovre
Région supérieure d'information de vol Rhin
Région d'information de vol Brême
Région d'information de vol Düsseldorf
Région d'information de vol Francfort
Région d'information de vol Munich
Région d'information de vol Berlin

République d'Autriche

Région d'information de vol Vienne

Royaume de Belgique-Grand Duché de Luxembourg

Région supérieure d'information de vol Bruxelles
Région d'information de vol Bruxelles

République de Bulgarie

Région d'information de vol Sofia
Région d'information de vol Varna

République de Chypre

Région d'information de vol Nicosie

République de Croatie

Région d'information de vol Zagreb
Région supérieure d'information de vol Zagreb

Royaume du Danemark

Région d'information de vol Copenhague

Royaume d'Espagne

Région supérieure d'information de vol Madrid
Région d'information de vol Madrid
Région supérieure d'information de vol Barcelone
Région d'information de vol Barcelone
Région supérieure d'information de vol Iles Canaries
Région d'information de vol Iles Canaries

b. vluchten welke worden uitgevoerd door luchtvaartuigen waarvan het maximaal toegelaten startgewicht minder dan twee (2) metrieke tonnen bedraagt;

c. vluchten welke uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op officiële dienstreis van regerende vorsten en zijn/haar naaste familieleden, staatshoofden, regeringsleiders en ministers. In alle gevallen dienen deze vluchten gerechtvaardigd te worden door de vermelding van hun bijzondere aard op het vliegplan;

d. door een bevoegd SAR-orgaan toegestane opsporings- en reddingsvluchten.

2. Wat betreft de onder zijn bevoegdheid vallende vluchtinformatiegebieden kan een Staat bovendien besluiten de volgende vluchten niet aan heffing te onderwerpen :

a. militaire vluchten van enige Staat;

b. opleidingsvluchten welke uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het verkrijgen van een vliegbrevet of van een aantekening voor stuurhutpersoneel, en wanneer dit gestaafd is door een desbetreffende opmerking in het vliegplan. De vluchten mogen uitsluitend in het luchtruim van de betrokken Staat uitgevoerd worden. De vluchten mogen niet dienen voor vervoer van passagiers en/of vracht noch voor positiebepaling of transporteren van het vliegtuig;

c. vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd ter controle of beproeving van uitrustingen die als grondhulpnavigatiemiddelen gebruikt worden of daartoe bestemd zijn, met uitsluiting van positioneringsvluchten door het betrokken luchtvaartuig;

d. vluchten welke zonder enige tussenlanding eindigen op het vluchtaarterrein vanwaar het vliegtuig is opgestegen (rondvluchten).

Art. 9. Het bedrag van de heffing is betaalbaar op de zetel van EUROCONTROL, overeenkomstig de in Bijlage 2 vervatte betalingsvoorwaarden. Als rekenmunt wordt de euro gebruikt.

Art. 10. De toepassingsvoorschriften voor het Systeem van "en route"-heffingen en de tarieven per eenheid worden door de Overeenkomstsluitende Staten gepubliceerd.

Bijlage 1

Vluchtinformatiegebieden

Overeenkomstsluitende Staten

Bondsrepubliek Duitsland

Hoger Vluchtinformatiegebied Berlin
Hoger Vluchtinformatiegebied Hannover
Hoger Vluchtinformatiegebied Rhein
Vluchtinformatiegebied Bremen
Vluchtinformatiegebied Düsseldorf
Vluchtinformatiegebied Frankfurt
Vluchtinformatiegebied München
Vluchtinformatiegebied Berlin

Republiek Oostenrijk

Vluchtinformatiegebied Wien

Koninkrijk België - Groothertogdom Luxemburg

Hoger Vluchtinformatiegebied Brussel
Vluchtinformatiegebied Brussel

Republiek Bulgarije

Vluchtinformatiegebied Sofia
Vluchtinformatiegebied Varna

Republiek Cyprus

Vluchtinformatiegebied Nicosia

Republiek Kroatië

Vluchtinformatiegebied Zagreb
Hoger Vluchtinformatiegebied Zagreb

Koninkrijk Denemarken

Vluchtinformatiegebied København

Koninkrijk Spanje

Hoger Vluchtinformatiegebied Madrid
Vluchtinformatiegebied Madrid
Hoger Vluchtinformatiegebied Barcelona
Vluchtinformatiegebied Barcelona
Hoger Vluchtinformatiegebied Islas Canarias
Vluchtinformatiegebied Islas Canarias

République française

Région supérieure d'information de vol France

Région d'information de vol Paris

Région d'information de vol Brest

Région d'information de vol Bordeaux

Région d'information de vol Marseille

Région d'information de vol Reims

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord

Région supérieure d'information de vol Scottish

Région d'information de vol Scottish

Région supérieure d'information de vol Londres

Région d'information de vol Londres

République hellénique

Région supérieure d'information de vol Athènes

Région d'information de vol Athènes

République de Hongrie

Région d'information de vol Budapest

Irlande

Région supérieure d'information de vol Shannon

Région d'information de vol Shannon

Région de transition océanique de Shannon

délimitée par les coordonnées ci-après : 51° Nord 15° Ouest, 51° Nord 8° Ouest, 48° 30' Nord 8° Ouest, 49° Nord 15° Ouest, 51° Nord 15° Ouest au niveau de vol 55 et au-dessus

République italienne

Région supérieure d'information de vol Milan

Région d'information de vol Milan

Région supérieure d'information de vol Rome

Région d'information de vol Rome

Région supérieure d'information de vol Brindisi

Région d'information de vol Brindisi

L'ancienne République yougoslave de Macédoine

Région d'information de vol Skopje

République de Malte

Région d'information de vol Malte

Principauté de Monaco

p.m.

(Région d'information de vol de Marseille)

Royaume de Norvège

Région supérieure d'information de vol Oslo

Région supérieure d'information de vol Stavanger

Région supérieure d'information de vol Trondheim

Région supérieure d'information de vol Bodø

Région d'information de vol Oslo

Région d'information de vol Stavanger

Région d'information de vol Trondheim

Région d'information de vol Bodø

Région d'information de vol océanique Bodø

Royaume des Pays-Bas

Région d'information de vol Amsterdam

République portugaise

Région supérieure d'information de vol Lisbonne

Région d'information de vol Lisbonne

Région d'information de vol Santa Maria

Roumanie

Région d'information de vol Bucarest

République slovaque

Région d'information de vol Bratislava

République de Slovénie

Région d'information de vol Ljubljana

Royaume de Suède

Région supérieure d'information de vol Malmö

Région supérieure d'information de vol Stockholm

Région supérieure d'information de vol Sundsvall

Région d'information de vol Malmö

Région d'information de vol Stockholm

Région d'information de vol Sundsvall

Franse Republiek

Hoger Vluchtinformatiegebied France

Vluchtinformatiegebied Paris

Vluchtinformatiegebied Brest

Vluchtinformatiegebied Bordeaux

Vluchtinformatiegebied Marseille

Vluchtinformatiegebied Reims

Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland

Hoger Vluchtinformatiegebied Scottish

Vluchtinformatiegebied Scottish

Hoger Vluchtinformatiegebied London

Vluchtinformatiegebied London

Griekse Republiek

Hoger Vluchtinformatiegebied Athinaï

Vluchtinformatiegebied Athinaï

Republiek Hongarije

Vluchtinformatiegebied Budapest

Ierland

Hoger Vluchtinformatiegebied Shannon

Vluchtinformatiegebied Shannon

Atlantisch overgangsgebied Shannon

begrensd door de volgende coördinaten : 51° Noord 15° West, 51° Noord 8° West, 48° 30' Noord 8° West, 49° Noord 15° West, 51° Noord 15° West op vluchtniveau 55 en daarboven

Italiaanse Republiek

Hoger Vluchtinformatiegebied Milano

Vluchtinformatiegebied Milano

Hoger Vluchtinformatiegebied Roma

Vluchtinformatiegebied Roma

Hoger Vluchtinlichtingen Brindisi

Vluchtinformatiegebied Brindisi

De voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië

Vluchtinformatiegebied Skopje

Republiek Malta

Vluchtinformatiegebied Malta

Vorstendom Monaco

p.m.

(Vluchtinformatiegebied Marseille)

Koninkrijk Noorwegen

Hoger Vluchtinformatiegebied Oslo

Hoger Vluchtinformatiegebied Stavanger

Hoger Vluchtinformatiegebied Trondheim

Hoger Vluchtinformatiegebied Bodø

Vluchtinformatiegebied Oslo

Vluchtinformatiegebied Stavanger

Vluchtinformatiegebied Trondheim

Vluchtinformatiegebied Bodø

Atlantisch Vluchtinformatiegebied Bodø

Koninkrijk der Nederlanden

Vluchtinformatiegebied Amsterdam

Portugese Republiek

Hoger vluchtinformatiegebied Lisboa

Vluchtinformatiegebied Lisboa

Vluchtinformatiegebied Santa Maria

Roemenië

Vluchtinformatiegebied Bucharest

Slowaakse Republiek

Vluchtinformatiegebied Bratislava

Republiek Slovenië

Vluchtinformatiegebied Ljubljana

Koninkrijk Zweden

Hoger Vluchtinformatiegebied Malmö

Hoger Vluchtinformatiegebied Stockholm

Hoger Vluchtinlichtingen Sundsvall

Vluchtinformatiegebied Malmö

Vluchtinformatiegebied Stockholm

Vluchtinformatiegebied Sundsvall

Confédération suisse

Région supérieure d'information de vol Suisse

Région d'information de vol Suisse

République tchèque

Région d'information de vol Praha

République de Turquie

Région d'information de vol Ankara

Région d'information de vol Istanbul

Annexe 2

Conditions de paiementCLAUSE 1

1. Les montants facturés sont payables au Siège d'EUROCONTROL à Bruxelles.

2. EUROCONTROL considère toutefois comme libérateurs les paiements effectués à ses comptes auprès des établissements bancaires désignés par les organes compétents du système de redevances de route dans les Etats contractants ou les autres Etats.

3. Le montant de la redevance est dû à la date de réalisation du vol. Le paiement doit être reçu par EUROCONTROL dans les 30 jours suivant la date de facturation, au plus tard à la date d'exigibilité indiquée sur la facture.

CLAUSE 2

1. Hormis le cas prévu au paragraphe 2 de la présente clause, les montants des redevances doivent être acquittés en euro.

2. Au cas où le paiement est effectué à l'établissement bancaire désigné situé dans un Etat contractant, les usagers ressortissants de cet Etat peuvent s'acquitter en monnaie nationale convertible dudit Etat des montants des redevances qui leur sont facturés.

3. S'il est fait usage de la faculté visée au paragraphe qui précède, la conversion en monnaie nationale des montants en euro s'effectue au taux de change journalier de la date de valeur et du lieu de paiement, pour les transactions commerciales.

CLAUSE 3

Le paiement est réputé reçu par EUROCONTROL à la date de valeur à laquelle le montant dû a été crédité sur un compte bancaire désigné par EUROCONTROL. La date de valeur est celle à laquelle EUROCONTROL peut utiliser les fonds.

CLAUSE 4

1. Les paiements doivent être assortis d'une indication des références, dates et montants en euro des factures réglées et des notes de crédit déduites. La nécessité d'indiquer les montants en euro des factures vaut également pour les usagers utilisant la possibilité de payer en monnaie nationale.

2. Lorsqu'un paiement n'est pas accompagné des indications visées au paragraphe 1^{er} ci-dessus pour permettre son affectation à une (des) facture(s) spécifique(s), EUROCONTROL affectera le paiement :

- d'abord aux intérêts et ensuite
- aux plus anciennes des factures impayées.

CLAUSE 5

1. Toute réclamation relative à une facture doit être adressée à EUROCONTROL par écrit ou par moyen électronique préalablement agréé par EUROCONTROL. La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à EUROCONTROL, fixée à 60 jours à compter de la date de la facture, est indiquée sur cette dernière.

2. La date de dépôt des réclamations est la date de leur réception par EUROCONTROL.

3. Les réclamations, dont l'objet doit être clairement précisé, doivent être accompagnées des documents appropriés à l'appui.

4. L'introduction d'une réclamation par un usager n'autorise pas celui-ci à porter le montant contesté en déduction de la facture en cause, à moins qu'EUROCONTROL ne l'y ait autorisé.

5. Si EUROCONTROL et un usager sont débiteur et créancier l'un de l'autre, aucun paiement compensatoire ne peut être effectué sans l'accord préalable d'EUROCONTROL.

Zwitserse Bondsstaat

Hoger Vluchtinformatiegebied Zwitserland

Vluchtinformatiegebied Zwitserland

Tsjechische Republiek

Vluchtinformatiegebied Praha

Republiek Turkije

Vluchtinformatiegebied Ankara

Vluchtinformatiegebied Istanbul

Bijlage 2

BetalingsvoorwaardenCLAUSULE 1

1. De in rekening gebrachte bedragen zijn betaalbaar op de Zetel van EUROCONTROL te Brussel.

2. EUROCONTROL zal niettemin betaling op haar rekeningen bij een door de bevoegde organen van het systeem van "en route"-heffingen aangewezen bankinstellingen in een Overeenkomstsluitende Staat of andere Staat als deugdelijke kwijting beschouwen.

3. Het bedrag van de heffing is verschuldigd op de datum waarop de vlucht geschiedt. De uiterste valutadatum waarop de betaling door EUROCONTROL moet zijn ontvangen wordt op de factuur vermeld en is 30 dagen na de factuurdatum.

CLAUSULE 2

1. Behoudens het geval voorzien in onderstaand lid 2 dienen de bedragen van de heffing te worden voldaan in euro.

2. Gebruikers die onderdaan zijn van een Overeenkomstsluitende Staat kunnen, ingeval de betaling geschiedt aan de in hun Staat aangewezen bankinstelling, de hun aangerekende heffingen in nationale converteerbare valuta voldoen.

3. Indien gebruik wordt gemaakt van de in het voorgaande lid bedoelde faciliteit, worden de euro-bedragen in nationale valuta omgerekend tegen de dagkoers welke op de valutadatum en plaats van betaling voor handelstransacties geldt.

CLAUSULE 3

De betaling wordt geacht door EUROCONTROL te zijn ontvangen op de valutadatum waarop het verschuldigde bedrag op een daartoe door EUROCONTROL aangeduide bankrekening werd gecrediteerd. De valutadatum is de datum waarop EUROCONTROL de fondsen kan gebruiken.

CLAUSULE 4

1. Bij de betalingen dienen de referenties, data en bedragen in euro van de betaalde rekeningen en de afgetrokken creditnota's vermeld te worden. De factuurbedragen in euro moeten eveneens vermeld worden door de gebruikers die zich van de mogelijkheid tot betaling in nationale valuta bedienen.

2. Wanneer een betaling niet van de in het bovenstaande lid 1 genoemde aanduidingen vergezeld gaat, kan EUROCONTROL haar met het oog op de toerekening aan één of meer bepaalde facturen bestemmen voor :

- ten eerste de interesten en vervolgens
- de oudste van de onbetaalde rekeningen.

CLAUSULE 5

1. Elke klacht inzake een rekening dient schriftelijk of via een voorafgaandelijk door EUROCONTROL goedgekeurde elektronische weg aan EUROCONTROL te worden gericht. De uiterste datum waarop klachten door EUROCONTROL moeten zijn ontvangen is vastgesteld op 60 dagen na factuurdatum en wordt op de rekening vermeld.

2. Als datum van indiening van de klachten geldt de datum waarop zij door EUROCONTROL worden ontvangen.

3. De klachten, waarvan het onderwerp duidelijk moet worden uiteengezet, dienen vergezeld te gaan van relevante bewijsstukken.

4. Een gebruiker wordt door indiening van een klacht niet gemachtigd om het betwiste bedrag in mindering op de desbetreffende rekening te brengen tenzij EUROCONTROL machtiging hiertoe heeft verleend.

5. Ingeval EUROCONTROL en een gebruiker wederzijds schuldeaar en schuldeiser zouden zijn, vindt zonder voorafgaande instemming van EUROCONTROL geen schuldvergelijking plaats.

CLAUSE 6

1. Toute redevance qui n'a pas été acquittée à la date d'exigibilité, est majorée d'un intérêt de retard à un taux, décidé par les organes compétents et publié par les Etats contractants, conformément aux dispositions de l'article 10 des Conditions d'application. Cet intérêt, dit de retard, est un intérêt simple, calculé au jour le jour sur le montant restant dû.

2. Cet intérêt est calculé et facturé en euro.

CLAUSE 7

Lorsque le débiteur ne s'est pas acquitté de la somme due, celle-ci peut faire l'objet d'un recouvrement forcé.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 janvier 2001.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Annexe B reprenant les différences, en vigueur du 1^{er} janvier au 31 décembre 1999, par rapport à l'Annexe A du présent arrêté

1. L'article 5.2. des Conditions d'application reprises à l'Annexe A du présent arrêté était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 5. 2. La distance à prendre en compte est diminuée de vingt (20) kilomètres pour tout décollage et pour tout atterrissage effectué sur le territoire d'un Etat contractant ».

2. L'article 6.2. de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 6. 2. Toutefois, pour un exploitant qui a déclaré aux organismes responsables du recouvrement de la redevance qu'il dispose de plusieurs aéronefs correspondant à des versions différentes d'un même type, le coefficient poids pour chaque aéronef de ce type utilisé par cet exploitant est déterminé sur base de la moyenne des masses maxima au décollage de tous ses aéronefs de ce type. Le calcul de ce coefficient par type d'aéronef et par exploitant est effectué tous les ans au moins. »

3. L'article 6.3. de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 6.3. Pour le calcul de la redevance, le coefficient poids est exprimé par un nombre comportant deux décimales. »

4. L'article 8.1.b., c. et d. de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 8.1.b. les vols se terminant à l'aérodrome de départ de l'aéronef et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a eu lieu (vols circulaires);

c. les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximum autorisée au décollage est inférieure à deux (2) tonnes métriques;

d. les vols effectués exclusivement pour le transport, en mission officielle, du monarque régnant ou de sa famille proche, des chefs d'Etat et de gouvernement ainsi que des ministres. Ces vols devront, dans tous les cas, être justifiés par l'indication du caractère spécial du vol sur le plan de vol;

e. les vols de recherche et de sauvetage autorisés par un organisme SAR compétent. »

5. L'article 8.2.c. et d. de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 8. 2.c. les vols effectués exclusivement en vue de vérifier et de tester les équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol à la navigation aérienne. »

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 janvier 2001.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

CLAUSULE 6

1. Elke heffing die op de vervalddag niet is voldaan wordt verhoogd met een interest tegen een door de bevoegde organen vastgestelde en door de Overeenkomstsluitende Staten bekendgemaakte rentevoet, overeenkomstig artikel 10 van de Toepassingsvoorschriften. De nalatigheidsinterest genoemde interest is de eenvoudige interest die dagelijks op het openstaande bedrag wordt berekend.

2. De interest wordt berekend en gefactureerd in euro.

CLAUSULE 7

Wanneer de schuldenaar het te betalen bedrag niet heeft voldaan, kan dit in rechte worden ingevorderd.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 23 januari 2001.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Bijlage B houdende verschillen, in werking van 1 januari tot 31 december 1999, met Bijlage A van dit besluit

1. Artikel 5.2. van de Toepassings-voorwaarden vermeld in Bijlage A tot dit besluit werd vervangen als volgt :

« Art. 5. 2. Bij elke start of landing op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Staat wordt de in aanmerking te nemen afstand met twintig (20) kilometer verminderd ».

2. Artikel 6.2. van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 6. 2. Indien een exploitant echter de voor de inning van de heffing verantwoordelijke instanties heeft medegedeeld dat de vloot waarover hij beschikt twee of meer luchtvaartuigen omvat die verschillende uitvoeringen zijn van een zelfde type, dient het gemiddelde van de maximale startgewichten van al zijn luchtvaartuigen van dat type als grondslag voor de berekening van de factor gewicht voor elk luchtvaartuig van dat type. De berekening van deze factor per type luchtvaartuig en per exploitant vindt ten minste ieder jaar plaats. »

3. Artikel 6.3. van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 6.3. Voor de berekening van de heffing wordt de factor gewicht uitgedrukt in een getal met twee decimalen. »

4. Artikel 8.1.b., c. en d. van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 8.1.b. vluchten welke zonder enige tussenlanding eindigen op het luchtvaartterrein vanwaar het luchtvaartuig is opgestegen (rondvluchten);

c. vluchten welke worden uitgevoerd door luchtvaartuigen waarvan het maximaal toegelaten startgewicht minder dan twee (2) metrieke tonnen bedraagt;

d. vluchten welke uitsluitend worden uitgevoerd voor het vervoer op officiële dienstreis van regerende vorsten en zijn/haar naaste familieleden, staatshoofden, regeringsleiders en ministers. In alle gevallen dienen deze vluchten gerechtvaardigd te worden door de vermelding van hun bijzondere aard op het vliegplan;

e. door een bevoegd SAR-orgaan toegestane opsporings- en reddingsvluchten. »

5. Artikel 8.2.c. en d. van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 8.2.c. vluchten welke uitsluitend worden uitgevoerd voor het controleren of beproeven van uitrustingen die op de grond als navigatiehulpmiddelen gebruikt worden of moeten dienen. »

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 23 januari 2001.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Annexe C reprenant les différences, en vigueur du 1^{er} janvier au 31 décembre 1998, par rapport à l'Annexe B du présent arrêté

L'article 5 des Conditions d'application reprises à l'Annexe A du présent arrêté était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 5. 1. Le coefficient distance (d_i) est égal au quotient par cent (100) du nombre mesurant la distance orthodromique exprimée en kilomètres entre :

- l'aérodrome de départ situé à l'intérieur de l'espace aérien des Régions d'information de vol relevant de la compétence de l'Etat contractant (i) ou le point d'entrée dans cet espace,

et

- l'aérodrome de première destination situé à l'intérieur dudit espace aérien, ou le point de sortie de cet espace.

Les points d'entrée et de sortie sont les points auxquels la route décrite dans le plan de vol franchit les limites latérales dudit espace aérien. Ce plan de vol tient compte de tous les changements apportés par l'exploitant au plan de vol déposé initialement ainsi que de tous les changements approuvés par l'exploitant qui résultent des mesures de gestion des flux de trafic aérien.

2. La distance à prendre en compte est diminuée d'une tranche forfaitaire de vingt (20) kilomètres pour tout décollage et pour tout atterrissage effectué sur le territoire d'un Etat contractant. »

2. L'article 7.1. de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 7. 1. Sauf décision contraire d'un Etat contractant, le taux unitaire de redevance est recalculé mensuellement en appliquant le taux de change mensuel moyen entre l'écu et la monnaie nationale pour le mois précédent celui au cours duquel le vol a eu lieu. »

3. L'article 7.2. de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 7.2. Le taux de change appliqué est la moyenne mensuelle du « taux croisé à la clôture », calculée par Reuters sur la base du taux BID journalier. »

4. L'article 8.2.b. de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 8. 2. b. les vols d'entraînement effectués exclusivement en vue d'obtenir un brevet de pilote ou une qualification pour les personnels navigants, lorsqu'une mention spécifique en est faite dans le plan de vol. Ces vols doivent être effectués dans le seul espace aérien de l'Etat intéressé. Ces vols ne doivent comporter aucun transport de passagers ou mise en place ou convoyage d'aéronef; ».

5. L'article 8.2.c. de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 8.2.c. les vols effectués exclusivement en vue de vérifier et de tester les équipements utilisés ou devant être utilisés comme aides au sol à la navigation aérienne; ».

6. L'article 9 de ces mêmes Conditions d'application était remplacé par la disposition suivante :

« Art. 9. Le montant de la redevance est payable au siège d'EUROCONTROL, conformément aux Conditions de paiement qui figurent dans l'Annexe 1. La monnaie de compte utilisée est l'écu. »

7. La clause 5.1. des Conditions de paiement figurant en Annexe 2 aux mêmes Conditions d'application était remplacée par la disposition suivante :

« Clause 5.1. Toute réclamation relative à une facture doit être adressée à EUROCONTROL par écrit. La date limite à laquelle la réclamation doit parvenir à EUROCONTROL, fixée à 60 jours à compter de la date de la facture, est indiquée sur cette dernière. »

8. Dans l'ensemble des Conditions d'application et ses Annexes, le terme «euro» était remplacé par «ecu».

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 23 janvier 2001.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Mme I. DURANT

Bijlage C houdende verschillen, in werking van 1 januari tot 31 december 1998, met Bijlage B van dit besluit

1. Artikel 5 van de Toepassingsvoorwaarden vermeld in Bijlage A tot dit besluit werd vervangen als volgt :

« Art. 5. 1. De afstandsfactor (d_i) is gelijk aan het door honderd (100) gedeelde aantal kilometers langs grootcirkels tussen :

- het luchtvaartterrein van vertrek gelegen in het luchtruim van de onder de bevoegdheid van een Overeenkomstsluitende Staat ressorterende vluchtinformatiegebieden (i) of het punt waarop dit luchtruim wordt binnengevlogen,

en

- het luchtvaartterrein van eerste bestemming dat gelegen is in het genoemde luchtruim, of het punt waarop dit luchtruim wordt verlaten.

De punten waarop het luchtruim wordt binnengevlogen of verlaten zijn de punten waarop de in het vliegplan beschreven route de zijdelingse begrenzingen van het bovengenoemde luchtruim snijdt. In dit vliegplan zijn alle door de exploitant aan het oorspronkelijk ingediende vliegplan aangebrachte wijzigingen verwerkt, evenals alle door de exploitant goedgekeurde wijzigingen die voortvloeien uit maatregelen voor het beheer van luchtverkeersstromen.

2. Bij elke start of landing op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Staat wordt de in aanmerking te nemen afstand met twintig (20) kilometer verminderd. »

2. Artikel 7.1. van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 7. 1. Tenzij anders door een Overeenkomstsluitende Staat besloten, wordt het tarief per eenheid van heffing maandelijks herberekend met toepassing van de gemiddelde maandelijke wisselkoers van de ecu t.o.v. de nationale munt voor de maand voorafgaand aan die waarin de vlucht werd uitgevoerd. »

3. Artikel 7.2. van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 7.2. De gebezigde wisselkoers is het maandelijks gemiddelde van de « Closing Cross Rate » zoals door Reuters berekend op basis van de dagelijkse « BID »-koers. »

4. Artikel 8.2.b. van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 8.2.b. opleidingsvluchten welke uitsluitend worden uitgevoerd met het oog op het verkrijgen van een vliegbrevet of van een aantekening voor cockpit-boordpersoneel, en wanneer dit gestaafd is door een desbetreffende opmerking in het vliegplan. De vluchten mogen uitsluitend in het luchtruim van de betrokken Staat uitgevoerd worden. De vluchten mogen niet dienen voor vervoer van passagiers en/of vracht noch voor positiebepaling of transporteren van het vliegtuig; ».

5. Artikel 8.2.c. van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 8.2.c. vluchten die uitsluitend worden uitgevoerd ter controle of beproeving van uitrustingen die als grond-hulpnavigatiemiddelen gebruikt worden of daartoe bestemd zijn; ».

6. Artikel 9 van dezelfde Toepassingsvoorschriften werd vervangen als volgt :

« Art. 9. Het bedrag van de heffing is betaalbaar op de zetel van EUROCONTROL, overeenkomstig de in Bijlage 1 vervatte betalingsvoorwaarden. Als rekenmunt wordt de ecu gebruikt. »

7. De clause 5.1. van de Betalingsvoorwaarden, die voorkomt in Bijlage 2 van dezelfde Toepassingsvoorschriften, werd vervangen als volgt :

« Clause 5.1. Klachten inzake facturen dienen schriftelijk aan EUROCONTROL te worden gericht. De uiterste datum waarop klachten door EUROCONTROL moeten zijn ontvangen, wordt op de factuur aangeduid en is 60 dagen vanaf de factuurdatum. »

8. In heel de tekst van de Toepassingsvoorschriften en zijn Bijlagen werd het begrip »euro» vervangen door «ecu».

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 23 januari 2001.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Mevr. I. DURANT