

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

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2010 — 3886

[C — 2010/14248]

#### 6 NOVEMBER 2010. — Koninklijk besluit betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal

#### VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat we U ter handtekening voorleggen, regelt de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal. Het ontwerp is een omzetting van de Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap. Het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit vangt het koninklijk besluit van 12 november 1998 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsdiensten op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Artikel 6, § 1, X, 7° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen stelt dat de Gewesten bevoegd zijn voor :

« De uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal ».

Uit bovenstaande blijkt dat de federale overheid de volle bevoegdheid heeft over de uitbating van de luchthaven van Brussel-Nationaal. Het is dan ook de taak van de federale overheid om, in het kader van de bevoegdheid tot het exploiteren van de luchthaven Brussel-Nationaal, te zorgen voor de omzetting van de richtlijn 96/67/EG betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De gewestelijke Regeringen staan in voor de omzetting van de Europese Richtlijn 96/67/EG voor wat betreft de toepassing op de regionale luchthavens waarvoor de gewesten de volle bevoegdheid hebben inzake uitbating.

Het koninklijk besluit regelt de voorwaarden waaronder aan de verleners van grondafhandelingsdiensten toegang wordt verleend tot de markt van de grondafhandelingsdiensten op de luchthaven Brussel-Nationaal. Er zijn drie grote blokken : de grondafhandelingsdiensten ten behoeve van derden; het vrij verrichten van zelfafhandelingsdiensten en de dienstverlening via gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen.

In het ontwerp van koninklijk besluit legt de overheid ook de maatregelen vast voor het organiseren van een selectieprocedure voor dienstverleners van grondafhandelingsdiensten.

Bovenop de omzetting van de Europese richtlijn wensen we door een systeem van erkenning, keuring, periodiek onderhoud en inspectie de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen en de nodige preventie-maatregelen in te bouwen om het aantal ongevallen te wijten aan gebrekkig materieel ernstig te beperken.

Bespreking van de tekst :

Artikel 1 bepaalt het toepassingsgebied. Het toepassingsgebied is de luchthaven Brussel-Nationaal.

Artikel 2 bevat de definities. Er worden, in vergelijking met het koninklijk besluit van 12 november 1998 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsdiensten op de luchthaven Brussel-Nationaal, definities toegevoegd voor de algemene luchtvaart, de integrator, de deur tot deur' dienst, het rollend materieel en volvrachtluchtvaartuig, het Directoraat-generaal Luchtvaart, Directeur-generaal. Deze definities zullen bijdragen tot het vermijden van onnodige herhalingen van titels of instanties, een correcte interpretatie van de tekst van het besluit met betrekking tot de erkenning en een toepassing van de Europese richtlijn aan de nieuwe evoluties in de luchtvaart.

Bovendien werd voor de definitie van gebruiker van de luchthaven verduidelijkt dat het gaat om de luchthaven Brussel-Nationaal. Op die manier werd tegemoet gekomen aan de opmerking van de Raad van State in het advies 48.288/4.

De introductie van het integrator concept laat deze toe om grondafhandelingsdiensten te verichten voor post of vracht die het voorwerp uitmaakt van de « deur tot deur » dienst.

### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2010 — 3886

[C — 2010/14248]

#### 6 NOVEMBRE 2010. — Arrêté royal réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National

#### RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que nous présentons à votre signature, règle l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National. Le projet est une transposition de la Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Le présent projet d'arrêté royal remplace l'arrêté royal du 12 novembre 1998 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National.

L'article 6, § 1, X, 7° de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles stipule que les Régions sont compétentes pour :

« l'équipement et l'exploitation des aéroports et des aérodromes publics, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National ».

De ce qui précède, il apparaît que l'autorité fédérale a la pleine compétence sur l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. C'est donc également la tâche de l'autorité fédérale, dans le cadre de ses compétences, de veiller à la transposition de la Directive 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale pour l'aéroport de Bruxelles-National.

Les Gouvernements régionaux sont responsables de la transposition de la Directive européenne 96/67/CE pour ce qui concerne l'application sur les aéroports régionaux pour lesquels les Régions ont la pleine compétence en matière d'exploitation.

L'arrêté royal règle les conditions auxquelles les prestataires de services d'assistance en escale reçoivent l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National. Il y a 3 grandes parties : l'assistance en escale aux tiers, le libre exercice de l'auto-assistance en escale et la fourniture de services via des infrastructures centralisées.

Dans le projet d'arrêté royal, l'autorité fixe également les mesures pour l'organisation d'une procédure de sélection pour des prestataires de services d'assistance en escale.

En plus de la transposition de la Directive européenne, nous souhaitons via un système d'agrément, d'approbation, d'entretien périodique et d'inspection de la qualité, augmenter la qualité de la fourniture de services et inclure les mesures de prévention nécessaires pour limiter sérieusement le nombre d'accidents attribuable à du matériel défectueux.

Discussion du texte :

L'article 1<sup>er</sup> détermine le champ d'application. Le champ d'application est l'aéroport de Bruxelles-National.

L'article 2 contient les définitions. Les définitions d'aviation générale, d'intégrateur, de service « porte à porte », de matériel roulant, de Direction générale Transport aérien, de Directeur général et d'aéronef tout cargo sont ajoutées par rapport à l'arrêté royal du 12 novembre 1998 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National. Ces définitions contribueront à éviter les répétitions superflues de titres ou d'instances, à interpréter correctement le texte de l'arrêté relatif à l'agrément et à appliquer la Directive européenne aux nouvelles évolutions dans l'aviation.

De plus, la définition d'utilisateur de l'aéroport explicite que cela porte sur l'aéroport de Bruxelles-National. La remarque du Conseil d'Etat dans l'avis 48.288/4 est ainsi rencontrée.

L'introduction du concept d'intégrateur permet à celui-ci de procurer des services en escale concernant du courrier ou du fret qui fait l'objet du service « porte à porte ».

Artikel 3 dat de scheiding van de activiteiten behandelt werd in vergelijking met het koninklijk besluit van 12 november 1998 niet gewijzigd behalve een aanpassing van de term grondafhandeling naar grondafhandelingsdiensten in de Nederlandse tekst en in de Franse tekst werd de suggestie van de Raad van State in de tekst overgenomen.

Artikel 4 behandelt de oprichting en de rol van het gebruikerscomité. De tekst van het koninklijk besluit van 12 november 1998 werd aangevuld met een derde paragraaf waardoor het Directoraat-generaal Luchtvaart als waarnemer wordt uitgenodigd op elke vergadering. Die aanpassing zal het Directoraat-generaal versterken in de uitoefening van haar toezichtstaak.

Artikel 5 voorziet in de reglementering van de grondafhandelingsdiensten ten behoeve van derden. De categorieën waarvoor het aantal toegestane dienstverleners wordt beperkt tot twee wordt in twee paragrafen opgedeeld.

Paragraaf 2 betreft brandstof en olielevering.

Paragraaf 3 maakt in tegenstelling tot het koninklijk besluit van 12 november 1998 een opsplitsing tussen afhandeling van vliegtuigen die passagiers vervoeren en vliegtuigen die vracht vervoeren.

Er is immers een grote vraag van de vliegtuigmaatschappijen die actief zijn in de cargovluchten om te kunnen beschikken over een meer gespecialiseerde afhandeling van hun activiteit.

Artikel 6 bereidt een verdere liberalisering voor de toekomst voor.

Indien op het ogenblik van de bekendmaking van de aanbesteding in het publicatieblad van de EU in de twee voorafgaande jaren het gemiddeld aantal passagiers substantieel verhoogd is, wordt voorzien in een bijkomende dienstverlener voor afhandeling van passagiersvluchten en dat is ook het geval bij een substantiële volumeverhoging van de cargo tonnage voor de afhandeling van cargovluchten.

Artikel 7, § 1, die artikel 6.3, eerste lid van de Europese richtlijn omzet, wordt behouden.

Sedert de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 12 november 1998, hebben we een aantal gevallen gekend waarbij de dienstverleners voor derden, welke op grond van de procedure voorzien in het koninklijk besluit waren geselecteerd, toch niet in staat waren om tijdelijk en voor een bepaalde periode, de afhandelingsdiensten te verlenen. Om de dienstverlening aan de gebruikers van de luchthaven en aan de passagiers zoveel als mogelijk te garanderen machtigt artikel 7, § 2, de luchthavenbeheerder om zelf of bij wijze van een door hem aangestelde derde grondafhandelingsdiensten te verlenen tijdens de periode waarop de dienstverleners voor derden, de afhandelingsdiensten tijdelijk niet kunnen verlenen.

De dienstverlening door de luchthavenbeheerder of een door hem aangestelde derde is bijkomend onderworpen aan het verkrijgen van ofwel een voorlopige of definitieve erkenning ofwel het akkoord van de Directeur-generaal. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de opmerking van de Raad van State terzake.

In artikel 7, § 3, wordt het principe bevestigd dat elke luchthavengebruiker, ongeacht het deel van de luchthaven dat aan hem is toegewezen, voor elke categorie grondafhandelingsdiensten waarvoor een beperking van het aantal verleners geldt, de keuze gegarandeerd wordt tussen minstens twee verleners. Op die manier wordt tegemoet gekomen aan de opmerking die de Raad van State hierover formuleerde in haar advies.

Artikel 8 voorziet in de reglementering betreffende de zelfafhandeling. De tekst van de eerste paragraaf van het koninklijk besluit van 12 november 1998 is behouden. In de tweede paragraaf werd, naar analogie met grondafhandelingsdiensten voor derden, de opsplitsing van de platformafhandeling voor passagiersvliegtuigen en volvracht-luchtvaartuigen, op dezelfde wijze doorgevoerd. Bovendien werd, zoals opgemerkt door de Raad van State, de bevoegdheid om het aantal gebruikers dat zelfafhandeling mag verrichten expliciet toegewezen aan de Minister en niet meer aan de luchthavenbeheerder. Bij zelfafhandelingsdiensten wordt het mogelijk om zelf het vervoer van de bemanning tussen het luchtvaartuig en het luchthavengebouw uit te voeren. Daartoe is een nieuwe paragraaf drie ingevoegd. Een tweede aanpassing aan de gewijzigde marktomstandigheden wordt gerealiseerd door een nieuwe paragraaf 4 te voorzien die zelfafhandeling toestaat voor integrators.

De definiëring van integrators is voorzien in artikel 2, 8°.

Naar analogie met de regeling voor grondafhandelingsdiensten voor derden, werd een paragraaf 5 ingevoegd die het een gebruiker van de luchthaven toestaat om, tijdens de periode dat de dienstverleners van grondafhandelingsdiensten voor derden niet in staat zijn om de grondafhandelingsdiensten te verlenen, vrij zelfafhandelingsdiensten uit te oefenen. De procedure daartoe is identiek als die voor de luchthavenbeheerder of een door hem aangewezen derde.

Artikel 9 voorziet in de reglementering betreffende de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen.

L'article 3 qui traite de la séparation des activités n'a pas été modifié par rapport à l'arrêté royal du 12 novembre 1998 hormis une adaptation du terme « grondafhandeling » en « grondafhandelingsdiensten » dans la version néerlandaise et la reprise de la suggestion du Conseil d'Etat dans la version française.

L'article 4 traite de l'établissement et du rôle du Comité d'usagers. Le texte de l'arrêté du 12 novembre 1998 a été complété avec un troisième paragraphe par lequel la Direction générale Transport aérien est invitée en tant qu'observateur à chaque réunion. Cette adaptation renforcera la Direction générale dans l'exercice de sa mission de supervision.

L'article 5 prévoit la réglementation des services d'assistance en escale aux tiers. Les catégories pour lesquelles le nombre de prestataires de services est limité à deux sont divisées en deux paragraphes.

Paragraphe 2 concerne le carburant et l'huile.

Paragraphe 3 fait, par opposition à l'arrêté royal du 12 novembre 1998, une séparation entre le traitement des avions qui transportent des passagers et les avions qui transportent du fret.

Il y a en effet une grande demande des compagnies aériennes actives dans les vols cargo pour pouvoir disposer d'un acheminement plus spécialisé dans leurs activités.

Article 6 prépare une plus grande libéralisation est préparée pour le futur.

Un prestataire de service supplémentaire est prévu pour le traitement des vols passagers si au moment de la publication de l'appel d'offres au Journal officiel de l'Union européenne pendant deux ans préalables lorsque le nombre moyen de passagers augmente substantiellement. C'est également le cas pour le traitement des vols cargo lorsque le tonnage augmente de manière substantielle.

L'article 7, § 1<sup>er</sup>, qui transpose l'article 6.3, premier paragraphe de la Directive européenne est maintenu.

Depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 12 novembre 1998, nous avons connu plusieurs événements pour lesquels les prestataires de services aux tiers, qui avaient été sélectionnés selon la procédure prévue dans l'arrêté royal, n'étaient temporairement pas en mesure de fournir des services d'assistance en escale pendant une période déterminée. Afin de garantir autant que possible la fourniture de services aux usagers de l'aéroport et aux passagers, l'article 7, § 2, autorise l'entité gestionnaire elle-même ou un tiers qu'elle désigne à fournir des services d'assistance en escale, pendant la période où les prestataires de services aux tiers ne sont temporairement pas en mesure de fournir les services d'assistance en escale.

La prestation de services par l'entité gestionnaire ou un tiers qu'elle désigne est de plus sujette à l'obtention d'un agrément provisoire ou définitif ou à l'accord du Directeur général. Ainsi, il est répondu à la remarque du Conseil d'Etat sur ce point.

Dans l'article 7, § 3, le principe selon lequel chaque usager de l'aéroport, quelle que soit la partie de l'aéroport qui lui est affectée, doit bénéficier, pour chaque catégorie de service d'assistance en escale sujette à limitation, d'un choix effectif entre au moins deux prestataires de services d'assistance en escale. De cette manière, il est répondu à la remarque que le Conseil d'Etat a formulée dans son avis.

L'article 8 prévoit la réglementation pour l'auto-assistance. Le texte du premier paragraphe de l'arrêté royal du 12 novembre 1998 est conservé. Dans le deuxième paragraphe, par analogie avec l'assistance en escale aux tiers, la division entre l'assistance opérations en piste pour les vols passagers et pour les vols fret est effectuée de la même manière. De plus, comme remarqué par le Conseil d'Etat, la compétence de limiter le nombre de d'usagers qui peuvent effectuer de l'auto-assistance en escale est explicitement confiée au Ministre et plus à l'entité gestionnaire. Par l'auto-assistance, il devient possible d'effectuer soi-même le transport de l'équipage entre l'avion et les bâtiments de l'aéroport. Pour ce faire, il est inséré un nouveau paragraphe trois. Une deuxième adaptation aux conditions de marché modifiées a été réalisée par l'ajout d'un nouveau paragraphe 4 qui autorise l'auto-assistance pour les intégrateurs.

La définition des intégrateurs est prévue à l'article 2, 8°.

Par analogie avec la réglementation pour l'assistance en escale aux tiers, un paragraphe 5 a été ajouté pour permettre l'exercice de l'auto-assistance pendant la période où les prestataires de service d'assistance en escale ne sont pas en mesure d'effectuer les services d'assistance en escale. La procédure pour ce faire est identique à la procédure pour l'entité gestionnaire ou pour un tiers qu'elle désigne.

L'article 9 prévoit la réglementation en ce qui concerne les infrastructures centralisées.

Paragraaf 1 van artikel 9 wordt aangepast aan de opmerking van de Raad van State dat de federale overheid bevoegd is om het beheer van gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen voor te behouden. Om conformiteit te hebben met artikel 8, § 3, worden in de niet limitatieve opsomming van artikel 9, § 1, ook de bussen voor vervoer van passagiers tussen het vliegtuig en het luchthavengebouw opgenomen welke worden gebruikt bij ontstentenis van inschepingsbruggen en wordt verduidelijkt dat de brandstof distributie ook de brandstofopslag omvat.

Omdat de bussen voor vervoer van passagiers tussen het vliegtuig en het luchthavengebouw als gecentraliseerde infrastructuur zijn opgenomen, wordt in een tweede paragraaf de verwerving ervan door de luchthavenbeheerder binnen een periode van 5 jaar volgend op de inwerkingtreding van het besluit mogelijk gemaakt.

De derde paragraaf wordt niet gewijzigd.

Er wordt een vierde paragraaf toegevoegd waarbij de luchthavenbeheerder wordt verplicht om een vernieuwings- en onderhoudsprogramma voor de gecentraliseerde infrastructuur ter goedkeuring voor te leggen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart. De inspectie of auditing kan gedaan worden door het Directoraat-generaal Luchtvaart zelf ofwel door een derde in naam van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

In artikel 10, paragraaf 2 b), ii) wordt in de Franse tekst het woord 'dispositions' vervangen door het woord 'distorsions'.

Artikel 11 behandelt de selectie van de dienstverleners. De Europese Richtlijn stelt in artikel 11.1 dat de (federale) overheid bevoegd is om de nodige maatregelen te nemen voor het organiseren van een selectieprocedure voor dienstverleners waaraan toestemming wordt gegeven om op een luchthaven grondafhandelingsdiensten te verrichten. Artikel 11.1. stelt niet dat de (federale) overheid die selectieprocedure zelf zou moeten organiseren. Er wordt aan de richtlijn tegemoet gekomen door de federale overheid de voorwaarden te laten vaststellen waaraan de selectieprocedure moet voldoen. Daarom behoudt paragraaf 1 van artikel 11 dat de luchthavenbeheerder de selectieprocedure uitvoert en organiseert maar wordt verduidelijkt dat de luchthavenbeheerder een voorstel ter goedkeuring voorlegt aan de Directeur-generaal, overeenkomstig met de beginselen voorzien in artikel 11 van de Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996, betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap en de beginselen zoals ze verder in huidig artikel zijn bepaald, dat de nodige maatregelen bevat voor het organiseren van een selectieprocedure voor dienstverleners waaraan toestemming wordt verleend om op de luchthaven grondafhandelingsdiensten te verrichten, wanneer hun aantal in de in artikelen 5, 6 of in artikel 12 bedoelde gevallen wordt beperkt.

Bij ontstentenis van een beslissing binnen een termijn van 30 dagen volgend op de ontvangst van het voorstel, wordt dit geacht te zijn goedgekeurd.

Door de maatregelen voor het organiseren van de selectieprocedure te onderwerpen aan de goedkeuring van de Directeur-generaal wordt ook voldaan aan de opmerking van de Raad van State betreffende de taakomschrijving of de technische specificaties. Temeer dat in vergelijking met het koninklijk besluit van 12 november 1998 nu een hele reeks selectiecriteria uitdrukkelijk zijn opgenomen in het ontwerp van koninklijk besluit zelf. In punt a) werd de actuele benaming van het Publikatieblad van de Europese Unie aangepast om te voldoen aan de opmerking van de Raad van State terzake. In een derde paragraaf maakt een nieuwe redactie de tekst duidelijker en wordt ook het Directoraat-generaal Luchtvaart geïdentificeerd als de bevoegde overheid.

Punt e) verduidelijkt dat wanneer een dienstverlener vóór het einde van de periode waarvoor hij werd uitgekozen zijn activiteiten stopzet er een vervanger wordt gezocht op basis van dezelfde procedure. De optie voor de afstand van rechten werd weggelaten om te beantwoorden aan de opmerking van de Raad van State.

In de eerste paragraaf werden ook nog een punt f) en g) toegevoegd die respectievelijk de procedure regelen ingeval van overname van het handelsfonds van een geselecteerde dienstverlener en ingeval een geselecteerde dienstverlener geen aanvraag tot erkenning krijgt. In dat laatste geval wordt de luchthavenbeheerder hiervan in kennis gesteld en wordt het contract van rechtswege beëindigd zonder recht op schadeloosstelling en wordt overgegaan tot een nieuwe selectie voor het resterende deel van de selectieperiode.

Door paragraaf 3 van artikel 11 wordt het Directoraat-generaal Luchtvaart bestemmeling van de kennisgeving van de besluiten die de luchthavenbeheerder op grond van artikel 11 neemt.

In artikel 12 wordt toegevoegd dat een vertegenwoordiger van het Directoraat-generaal Luchtvaart wordt uitgenodigd voor het verplicht overleg.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 9 a été adapté suite à la remarque du Conseil d'État qui indique que l'autorité fédérale est compétente pour réserver la gestion des infrastructures centralisées. Pour être en conformité avec l'article 8, § 3, les bus pour le transport de passagers entre l'aéronef et l'aérogare utilisés comme alternative aux ponts d'embarquement ont été ajoutés à l'énumération non limitative de l'article 9, § 1<sup>er</sup>. Il est également précisé que la distribution de carburant comprend le stockage de carburant.

Étant donné que les bus pour le transport de passagers entre l'aéronef et l'aérogare sont repris comme infrastructure centralisée, leur acquisition par l'entité gestionnaire endéans une période de 5 ans suivant à l'entrée en vigueur est rendue possible.

Le troisième paragraphe n'est pas modifié.

Un paragraphe 4 a été ajouté imposant à l'exploitant de soumettre un programme de renouvellement et d'entretien pour les infrastructures centralisées pour approbation à la Direction générale Transport aérien. L'inspection ou l'audit peut être effectué par la Direction générale Transport aérien elle-même ou par un tiers au nom de la Direction générale Transport aérien.

Dans l'article 10, paragraphe 2 b), ii) le mot dispositions dans le texte français a été remplacé par le mot distorsions.

L'article 11 a trait à la sélection des prestataires. La Directive européenne stipule dans l'article 11.1 que l'autorité (fédérale) est compétente pour prendre les mesures nécessaires pour l'organisation d'une procédure de sélection des prestataires des services d'assistance en escale sur l'aéroport. L'article 11.1 ne stipule pas que l'autorité (fédérale) doit organiser la procédure de sélection elle-même. La Directive est prise en compte en laissant l'autorité fédérale fixer les conditions auxquelles la procédure de sélection doit se conformer. Pour cette raison, le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 11 maintient que l'entité gestionnaire effectue et organise la procédure de sélection mais il est précisé que l'entité gestionnaire soumet au Directeur général, pour approbation, une proposition conforme aux principes de l'article 11 de la Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté ainsi qu'aux principes définis dans le présent article, et comportant les mesures nécessaires pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article 5, 6 ou à l'article 12.

À défaut d'une décision dans un délai de 30 jours suivant la réception de la proposition, celle-ci est considérée comme approuvée.

En soumettant les mesures pour l'organisation de la procédure de sélection à l'approbation du Directeur général, il est répondu à la remarque du Conseil d'État relative au cahier des charges ou aux spécifications techniques. D'autant plus que comparaison avec l'arrêté royal du 12 novembre 1998, une série de critères de sélection sont explicitement repris dans le projet d'arrêté royal même. Au point a), la dénomination du Journal officiel de l'Union européenne a été adaptée conformément à la remarque du Conseil d'État en la matière. Dans un troisième paragraphe, la nouvelle formulation rend le texte plus clair et identifie la Direction générale Transport aérien comme l'autorité compétente.

Dans le point e), il est précisé que lorsqu'un prestataire de services qui cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure. La possibilité de cession des droits a été omise pour répondre à la remarque du Conseil d'État.

Des points f) et g) sont également ajoutés au premier paragraphe pour régler respectivement le cas de la reprise du fonds de commerce d'un prestataire sélectionné et le cas où un prestataire sélectionné ne reçoit pas l'agrément. Dans ce dernier cas, l'entité gestionnaire en est avisée et le contrat est terminé de plein droit sans droit à des dommages et intérêts et il est procédé à une nouvelle sélection pour la partie restante de la période de sélection en cours.

Par le paragraphe 3 de l'article 11, la Direction générale Transport aérien est informée des décisions de l'entité gestionnaire prises sur la base de l'article 11.

Dans l'article 12, il est ajouté qu'un représentant de la Direction générale Transport aérien est invité à la consultation obligatoire.

Artikel 13 voorziet de verplichting voor de verlener van grondafhandelingsdiensten om een onderhoudsprogramma te laten goedkeuren door het Directoraat-generaal Luchtvaart voor het materieel essentieel voor de verlening van grondafhandelingsdiensten voorafgaand aan de ingebruikname.

Voorbeelden van dergelijk materieel zijn schaarliften, bagagebanden, tractoren en rollend materieel voor het vervoer van bagage en vracht, stroomgeneratoren, tractoren voor het verplaatsen van vliegtuigen, opslag- en triersystemen voor vracht.

Dit onderhoudsprogramma kan door of namens het Directoraat-generaal Luchtvaart worden geauditeerd of geïnspecteerd. Die regeling is gelijkwaardig met die voor materieel van gecentraliseerde infrastructuur.

Artikel 14 regelt de erkenning van de verlener van grondafhandelingsdiensten. Een eerste paragraaf voert de voorwaarde in van het bezit van een erkenning voor de activiteit van een dienstverlener die grondafhandelingsdiensten levert of een gebruiker die aan zelfafhandeling doet op de luchthaven en dit 6 maanden na de inwerkingtreding van een besluit van de minister terzake. De voorlopige of definitieve erkenning wordt uitgereikt door het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Paragraaf 2 bepaalt de criteria en de procedure voor het verkrijgen van die erkenning.

Paragraaf 3 voorziet in welke gevallen een erkenning kan worden geweigerd, opgeschort of ingetrokken.

De voorwaarden voor de keuring, onderhoud en periodieke inspectie voor het rollend materieel gebruikt voor grondafhandelingsdiensten worden eveneens bepaald door de minister.

Artikel 15 over de gedragsregels wordt aan de opmerking van de Raad van State aangepast door het uitdrukkelijk leggen van de bevoegdheid bij de overheid.

De Directeur-generaal kan een beslissing nemen na advies van de luchthavenbeheerder en dit in tegenstelling tot hetzelfde artikel in het koninklijk besluit van 12 november 1998 die de bevoegdheid bij de luchthavenbeheerder legde.

De artikelen 16 en 17 werden niet gewijzigd.

In artikel 18 werd opnieuw de bevoegdheid uitdrukkelijk bij de overheid gelegd en weggenomen van de luchthavenbeheerder. Op die manier wordt tegemoet gekomen aan de opmerking van de Raad van State.

Het artikel 19 verwijderd de algemene luchtvaart uit het toepassingsveld van het artikel 5, §§ 2 en 3 en artikel 6 (beperking van het aantal dienstverleners) en van het artikel 8, § 2 (beperking van het aantal gebruikers die aan zelfafhandeling doen). Die uitsluiting is noodzakelijk om tegemoet te komen aan de specifieke karakter eigen aan de algemene luchtvaart (behandeling van afzonderlijke bagages van commerciële vluchten, gebruik van nette gebouwen), zonder dat die de doelstellingen van de Richtlijn overtreden.

Artikelen 20 en 21 bepalen dat het koninklijk besluit van 12 november 1998 wordt opgeheven en dat het koninklijk besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt met uitzonderingen van :

- de nieuwe bepalingen in artikel 8, namelijk paragraaf 3 (vervoer van de bemanning tussen het luchtvaartuig en het luchthavengebouw) en paragraaf 4 (de introductie van zelfafhandeling voor integratoren) treden in werking op 1 november 2011 (de dag waarop de nieuwe contracten die zullen verleend worden na de organisatie van de selectieprocedure in werking treden);

- de goedkeuring van de onderhoudsprogramma's voor de gecentraliseerde infrastructuur en voor het benodigde materieel dat essentieel is voor de levering van grondafhandelingsdiensten in landingsplaatzen, waarvoor een redelijke aanpassingstermijn nodig is aan de nieuwe reglementering, werd vastgelegd op 18 maanden.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,

Van Uwe Majesteit,

De zeer toegewijde en zeer trouwe dienaar,

De Eerste Minister,

Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

E. SCHOUPE

L'article 13 prévoit l'obligation pour le prestataire de services d'assistance en escale de faire approuver par la Direction générale Transport aérien un programme d'entretien pour le matériel essentiel pour la fourniture de services en escale préalable à la mise en service.

Exemples de tel matériel sont des élévateurs escamotables, des tapis diplodocus, des tracteurs, du matériel roulant pour le transport de bagage et fret, des générateurs d'électricité, des tracteurs pour le déplacement des avions, des systèmes de stockage et triage pour le fret.

Ce programme d'entretien peut être audité ou inspecté par ou au nom de la Direction générale Transport aérien. Ce règlement est équivalent à celui prévu pour le matériel des infrastructures centralisées.

L'article 14 règle l'agrément des prestataires de services d'assistance en escale. Le paragraphe premier introduit la condition de posséder un agrément pour l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale ou d'un usager qui effectue de l'auto-assistance sur l'aéroport et cela, 6 mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté ministériel. L'agrément définitif ou provisoire est délivré par la Direction générale Transport aérien.

Le paragraphe 2 détermine les critères et la procédure pour recevoir un agrément.

Le paragraphe 3 prévoit les cas pour lesquels l'agrément peut être refusé, suspendu ou retiré.

Les conditions d'agrément, d'entretien et d'inspection périodique pour le matériel roulant pour les services d'assistance en escale sont également déterminées par le Ministre.

L'article 15 sur les règles de conduite a été adapté suite aux remarques du Conseil d'Etat en désignant expressément l'administration comme compétente.

Le Directeur général peut prendre une décision après avis du gestionnaire de l'aéroport par opposition avec le même article dans l'arrêté royal du 12 novembre 1998 qui plaçait les compétences auprès du gestionnaire de l'aéroport.

Les articles 16 et 17 n'ont pas été modifiés.

Dans l'article 18, la compétence est à nouveau placée auprès de l'administration et retirée du gestionnaire de l'aéroport. De cette manière, la remarque du Conseil d'Etat est rencontrée.

L'article 19 exclut l'aviation générale et l'aviation d'affaires du champ d'application de l'article 5, §§ 2 à 3 et de l'article 6 (limitation du nombre de prestataires) et de l'article 8, § 2 (limitation du nombre d'usagers effectuant de l'auto-assistance). Cette exclusion est nécessaire pour répondre aux spécificités propres à l'aviation générale (traitement des bagages distincts des vols commerciaux, utilisation de bâtiments propres) sans que cela contrevienne aux objectifs de la Directive.

Les articles 20 et 21 stipulent que l'arrêté royal du 12 novembre 1998 est abrogé et que l'arrêté royal entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* à l'exception :

- des nouvelles dispositions de l'article 8, soit le paragraphe 3 (transport de l'équipage entre l'aéronef et l'aérogare) et le paragraphe 4 (introduction de l'auto-assistance pour les intégrateurs) qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2011 (le jour où les nouveaux contrats qui seront attribués après la période de sélection entreront en vigueur);

- l'approbation des programmes d'entretien pour les infrastructures centralisées et pour le matériel essentiel à la fourniture de services d'assistance en escale pour laquelle un délai raisonnable d'adaptation à la nouvelle réglementation a été fixé à 18 mois.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté,

les très respectueux et très fidèles serviteurs,

Le Premier Ministre,

Y. LETERME

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

E. SCHOUPE

**6 NOVEMBER 2010. — Koninklijk besluit  
betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt  
op de luchthaven Brussel-Nationaal**

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, op artikel 5 gewijzigd bij artikel 18 van de programmawet van 2 januari 2001;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 november 1998 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal;

Gelet op advies nr. 48.288/4 van de Raad van State, gegeven op 9 juni 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973,

Op de voordracht van de Eerste Minister en de Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Toepassingsgebied

**Artikel 1.** Dit besluit voorziet in de omzetting van de Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996, betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap.

Het is van toepassing op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Definities

**Art. 2.** Voor de toepassing van dit besluit hebben de termen en uitdrukkingen hieronder aangegeven volgende begripsomschrijvingen :

1° Minister : de Minister die bevoegd is voor de luchtvaart;

2° luchthavenbeheerder : de instantie die al dan niet in combinatie met andere activiteiten, aan de nationale wet of regelgeving de taak ontleent om de luchthaveninfrastructuur te beheren en de activiteiten van de verschillende op de luchthavens aanwezige ondernemingen te coördineren en te controleren.

Indien de luchthavenbeheerder onder toezicht of zeggenschap van een openbare overheid staat, dient deze instantie, in het kader van de wettelijke verplichtingen die op haar rusten, toe te zien op de toepassing van dit besluit;

3° gebruiker van de luchthaven : iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die vanaf of naar de luchthaven Brussel-Nationaal door de lucht passagiers, post en/of vracht vervoert;

4° algemene luchtvaart : andere luchtvaartactiviteiten dan geregelde luchtvaartdiensten of ongeregelde luchtvaarttransporten tegen betaling of krachtens een huurovereenkomst;

5° grondafhandelingsdiensten : de diensten die op de luchthaven van Brussel-Nationaal aan een gebruiker worden verleend, zoals beschreven in de bijlage;

6° zelfafhandeling : situatie waarbij een gebruiker zichzelf rechtstreeks één of meer categorieën afhandelingsdiensten verleent en met derden geen enkel contract, hoe ook genaamd, dat de verlening van dergelijke diensten tot doel heeft, afsluit.

Voor de toepassing van deze definitie worden gebruikers onderling niet als derden aangemerkt :

- als de één een meerderheidsbelang in de ander heeft;

of

- als eenzelfde entiteit in elk van beide een meerderheidsbelang heeft;

7° verlener van grondafhandelingsdiensten : iedere natuurlijke of rechtspersoon die aan derden één of meer categorieën grondafhandelingsdiensten verleent.

8° integrator : gebruiker van de luchthaven die 'deur tot deur' diensten levert en die voor de aan hem toebehorende luchtvaartuigen, voor de luchtvaartuigen waarover hij door middel van een huurovereenkomst of een financieringshuurovereenkomst beschikt, voor de luchtvaartuigen opererend onder dezelfde internationale franchise als voor de luchtvaartuigen van derde maatschappijen die op andere wijze in het vervoersconcept van de integrator zijn geïntegreerd, grondafhandelingsdiensten verricht;

9° 'deur tot deur' dienst : de door een overeenkomst geregelde dienst die het vervoer van post of vracht garandeert vanaf het beginpunt tot de eindbestemming;

**6 NOVEMBRE 2010. — Arrêté royal  
réglementant l'accès au marché de l'assistance  
en escale à l'aéroport de Bruxelles-National**

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, l'article 5 modifié par l'article 18 de la loi-programme du 2 janvier 2001;

Vu l'arrêté royal du 12 novembre 1998 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National;

Vu l'avis 48.288/4 du Conseil d'Etat, donné le 9 juin 2010, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973

Sur la proposition du Premier Ministre et du Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Champ d'application

**Article 1<sup>er</sup>.** Le présent arrêté transpose la Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

Il s'applique à l'aéroport de Bruxelles-National.

Définitions

**Art. 2.** Pour l'application du présent arrêté, les termes et les expressions énumérés ci-dessous reçoivent les définitions suivantes :

1° Ministre : le Ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions;

2° entité gestionnaire : l'entité qui conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale, la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport.

Si l'entité gestionnaire de l'aéroport est soumise à la tutelle ou au contrôle d'une autorité publique, celle-ci est tenue, dans le cadre des obligations légales qui sont les siennes, de veiller à l'application du présent arrêté;

3° usager de l'aéroport : toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National;

4° aviation générale : les activités de l'aviation autres que les services aériens réguliers et les transports aériens non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location;

5° services d'assistance en escale : les services rendus sur l'aéroport de Bruxelles-National à un usager tels que décrits en annexe;

6° auto-assistance en escale : situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services.

Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers :

- dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire;

ou

- dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue pas une même entité;

7° prestataire de services d'assistance en escale : toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

8° intégrateur : usager de l'aéroport qui offre des services 'porte à porte' et qui délivre des services d'assistance en escale pour les aéronefs qui lui appartiennent, pour les aéronefs dont il dispose suite à un contrat de location ou un contrat de location-financement, pour les aéronefs opérés sous la même franchise internationale et pour les aéronefs de compagnies tierces, qui sont intégrées d'une autre manière dans le concept de transport de l'intégrateur;

9° service 'porte à porte' : le service réglé par un contrat qui garantit le transport de courrier ou de fret du point de départ jusqu'à la destination;

10° rollend materieel : het rollend materieel gebruikt voor grondafhandelingsdiensten bedoeld in de bijlage.

11° Directoraat-generaal Luchtvaart : het directoraat-generaal binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer bevoegd voor de luchtvaart;

12° Directeur-generaal : de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart;

13° volvrachtluchtvaartuig : luchtvaartuig, dat geen passagiersluchtvaartuig is, dat goederen of bezittingen vervoert.

#### Scheiding van activiteiten

**Art. 3. § 1.** De luchthavenbeheerder, de gebruiker of de dienstverlener die grondafhandelingsdiensten verleent, dient een overeenkomstig de heersende handelspraktijk strikte boekhoudkundige scheiding aan te brengen tussen de aan de levering van deze diensten verbonden activiteiten en zijn overige activiteiten.

§ 2. Op de naleving van deze boekhoudkundige scheiding wordt toegezien door een onafhankelijke controleur die wordt aangesteld door de Minister. De door deze opdracht meegebrachte kosten worden verhaald op de in paragraaf 1 bedoelde dienstverleners. Deze controleur moet er eveneens op toezien dat er geen geldstroom vloeit tussen de activiteiten van de luchthavenbeheerder als luchthavenautoriteit en zijn grondafhandelingsdiensten.

#### Het gebruikerscomité

**Art. 4. § 1.** Er wordt een gebruikerscomité opgericht voor de luchthaven samengesteld uit vertegenwoordigers van de gebruikers of uit representatieve gebruikersorganisaties.

§ 2. Elke gebruiker heeft het recht in dit comité zitting te nemen of desgewenst zich daar te laten vertegenwoordigen door een organisatie die hij met deze taak belast.

§ 3 Het Directoraat-generaal Luchtvaart wordt als waarnemer uitgenodigd op elke vergadering

#### Grondafhandelingsdiensten ten behoeve van derden

**Art. 5. § 1.** Elke verlener van grondafhandelingsdiensten gevestigd in de Europese Unie heeft vrije toegang tot de markt voor de verlening van grondafhandelingsdiensten aan derden, onder voorbehoud van de beperkingen voorzien in paragrafen 2, 3 en 4.

§ 2. Het aantal toegestane dienstverleners wordt tot twee beperkt voor brandstof en olielivering.

§ 3. Het aantal toegestane dienstverleners wordt beperkt :

a) tot twee voor de categorieën afhandelingsdiensten :

- bagageafhandeling

- cateringtransport

- platformafhandeling van passagiersvliegtuigen uitgezonderd het vervoer van de bemanning tussen het vliegtuig en het luchthavengebouw

b) tot twee voor de categorieën afhandelingsdiensten :

- platformafhandeling van volvrachtvliegtuigen uitgezonderd het vervoer van de bemanning tussen het luchtvaartuig en het luchthavengebouw;

- vracht- en postafhandeling voor wat betreft de fysieke afhandeling van vracht en post tussen het luchthavengebouw en het vliegtuig, zowel bij aankomst en vertrek als bij transitvluchten.

**Art. 6.** Het aantal toegestane dienstverleners wordt beperkt :

a) tot drie voor de categorieën afhandelingsdiensten :

- bagageafhandeling;

- cateringtransport;

- platformafhandeling van passagiersvliegtuigen uitgezonderd het vervoer van de bemanning tussen het luchtvaartuig en het luchthavengebouw;

indien op het ogenblik van de bekendmaking van de aanbesteding in het publicatieblad van de EU in de twee jaren voorafgaand aan deze bekendmaking het gemiddeld aantal passagiers per jaar 24 miljoen heeft bereikt of overschreden,

en

b) tot drie voor de categorieën afhandelingsdiensten :

- platformafhandeling van volvrachtvliegtuigen uitgezonderd het vervoer van de bemanning tussen het luchtvaartuig en het luchthavengebouw

10° matériel roulant : le matériel roulant utilisé pour les services d'assistance en escale visés en annexe.

11° Direction générale Transport aérien : la direction générale au sein du SPF Mobilité et Transports chargée de la navigation aérienne;

12° Directeur général : le Directeur général de la Direction générale Transport aérien;

13° aéronef tout cargo : aéronef autre qu'un aéronef de passagers, qui, transporte des marchandises ou des biens.

#### Séparation des activités

**Art. 3. § 1<sup>er</sup>.** L'entité gestionnaire, l'utilisateur ou le prestataire de services qui fournit des services d'assistance en escale doit opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités.

§ 2. La réalité de cette séparation comptable est contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par le Ministre. Les frais afférents à cette mission sont à charge des fournisseurs de services visés au paragraphe 1<sup>er</sup>. Ce vérificateur contrôlera également l'absence de flux financiers entre l'activité de l'entité gestionnaire en tant qu'autorité aéroportuaire et son activité d'assistance en escale.

#### Comité d'usagers

**Art. 4. § 1<sup>er</sup>.** Il est créé un Comité des usagers de l'aéroport composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives de ces usagers.

§ 2. Tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou à son choix d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

§ 3. La Direction générale Transport aérien est invitée en tant qu'observateur à chaque réunion.

#### Assistance aux tiers

**Art. 5. § 1<sup>er</sup>.** Tout prestataire de services d'assistance en escale établi dans l'Union européenne a le libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers, sous réserve des limitations prévues aux paragraphes 2, 3 et 4.

§ 2. Le nombre de prestataires de services autorisés est limité à deux pour les services d'assistance en escale carburant et huile.

§ 3. Le nombre de prestataires de services autorisés est limité :

a) à deux pour les catégories de services d'assistance en escale :

- assistance bagages;

- transport du catering;

- assistance opérations en piste pour aéronefs pour passagers à l'exception du transport de l'équipage entre l'avion et l'aérogare;

b) à deux pour les catégories de services d'assistance en escale :

- assistance opérations en piste pour aéronefs tout cargo à l'exception du transport de l'équipage entre l'avion et l'aérogare;

- assistance fret et poste en ce qui concerne tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

**Art. 6.** Le nombre de prestataires de service autorisés est limité :

a) à trois pour les catégories de services d'assistance en escale :

- assistance bagages;

- transport du catering;

- assistance opérations en piste pour aéronefs pour passagers à l'exception du transport de l'équipage entre l'avion et l'aérogare;

si au moment de la publication de l'appel d'offres au Journal officiel de l'Union européenne le nombre moyen de passagers annuel à l'aéroport a atteint ou dépassé les 24 millions durant les deux années précédentes cette publication,

et

b) à trois pour les catégories de services d'assistance en escale :

- assistance opérations en piste pour aéronefs tout cargo à l'exception du transport de l'équipage entre l'avion et l'aérogare;

- vracht- en postafhandeling voor wat betreft de fysieke afhandeling van vracht en post tussen het luchthavengebouw en het vliegtuig, zowel bij aankomst en vertrek als bij transitvluchten;

indien op het ogenblik van de bekendmaking van de aanbesteding in het publicatieblad van de EU in de twee jaren voorafgaand aan deze bekendmaking het gemiddeld gewicht aan tonnage vracht per jaar 650.000 ton heeft bereikt of overschreden.

Voor de berekening van het gemiddeld gewicht aan tonnage vracht per jaar bedoeld in b) wordt de door de integrator gerealiseerde tonnage niet meegerekend.

**Art. 7. § 1.** Ten minste één van de toegestane dienstverleners mag niet rechtstreeks of onrechtstreeks onder zeggenschap vallen van de luchthavenbeheerder, noch van een gebruiker die meer dan 25 % van de op de luchthaven geregistreerde passagiers of vracht heeft vervoerd in de loop van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin die dienstverleners worden geselecteerd, noch van een entiteit die rechtstreeks of onrechtstreeks zeggenschap uitoefent over of onder de zeggenschap valt van de luchthavenbeheerder of van een dergelijke gebruiker.

§ 2 Wanneer de dienstverleners van grondafhandelingsdiensten voor derden die geselecteerd werden overeenkomstig artikel 11 niet in staat zijn de afhandelingsdiensten te verlenen tijdens een bepaalde periode, is de luchthavenbeheerder gemachtigd om zelf of bij wijze van een door hem aangestelde derde, tijdens bovenvermelde periode en onverminderd de bepalingen van artikel 5 §§ 2 en 3, van artikel 6 en van artikel 11 § 2, grondafhandelingsdiensten voor derden verrichten na het verkrijgen van een voorlopige of definitieve erkenning of na akkoord van de Directeur-generaal en volgens de voorwaarden door hem bepaald.

§ 3. Elke gebruiker van de luchthaven, ongeacht het deel van de luchthaven dat aan hem is toegewezen, dient voor elke categorie grondafhandelingsdiensten waarvoor de beperking geldt die hiervoor in artikel 5 §§ 2 of 3, in artikel 6 of in artikel 11, § 2 is opgenomen, de keuze te hebben tussen ten minste twee verleners van grondafhandelingsdiensten en dit onder de in paragraaf 1 en 2 en in artikelen 5 en 6 bepaalde voorwaarden.

#### Zelfafhandeling

**Art. 8. § 1.** Het vrij verrichten van zelfafhandelingsdiensten is gewaarborgd behoudens de beperkingen voorzien in paragraaf 2.

§ 2. Voor de volgende categorieën afhandelingsdiensten :

- bagageafhandeling;
- platformafhandeling van passagiersvliegtuigen;
- platformafhandeling van volvrachtvliegtuigen;
- brandstof en olielevering;

- vracht- en postafhandeling voor wat betreft de fysieke afhandeling van vracht en post tussen het luchthavengebouw en het vliegtuig, zowel bij aankomst en vertrek als bij transitvluchten;

- cateringtransport;

kan de Minister evenwel zelfhandeling tot twee gebruikers reserveren, mits deze op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria worden geselecteerd.

§ 3. In afwijking van de paragrafen 1 en 2, kan een gebruiker steeds zelf het vervoer van de bemanning tussen het luchtvaartuig en het luchthavengebouw uitoefenen.

§ 4. In afwijking van de paragrafen 1 en 2, kan een integrator steeds één of meer categorieën grondafhandelingsdiensten verzorgen voor zowel de aan hem toebehorende luchtvaartuigen, voor de luchtvaartuigen waarover hij door middel van een huurovereenkomst of een financieringshuurovereenkomst beschikt, voor de luchtvaartuigen opererend onder dezelfde internationale franchise als de luchtvaartuigen van derde maatschappijen die op andere wijze in het vervoersconcept van de integrator zijn geïntegreerd.

§ 5. Wanneer de dienstverleners van grondafhandelingsdiensten voor derden, die geselecteerd werden overeenkomstig artikel 11, niet in staat zijn de grondafhandelingsdiensten te verlenen tijdens een bepaalde periode mag, tijdens die periode en onverminderd de bepalingen van paragraaf 2, een gebruiker vrij zelfafhandelingsdiensten uitoefenen, mits het verkrijgen van een voorlopige of definitieve erkenning of na akkoord van de Directeur-generaal en volgens de voorwaarden door hem bepaald.

- assistance fret et poste en ce qui concerne tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion;

si au moment de la publication de l'appel d'offres au Journal officiel de l'Union européenne le tonnage moyen annuel total du cargo a atteint ou dépassé les 650.000 tonnes durant les deux années précédant cette publication.

Pour le calcul du tonnage moyen annuel du cargo visé au b) le tonnage réalisé par un intégrateur n'est pas compté.

**Art. 7. § 1<sup>er</sup>.** L'un au moins de ces prestataires autorisés ne peut être contrôlé directement ou indirectement ni par l'entité gestionnaire, ni par un usager ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires, ni par une entité contrôlant ou étant contrôlée directement ou indirectement par cette entité gestionnaire ou par un tel usager.

§ 2. Lorsque les prestataires de services d'assistance en escale pour tiers sélectionnés selon la procédure décrite à l'article 11 ne sont pas en mesure d'assurer les services d'assistance en escale pendant une période déterminée, l'entité gestionnaire elle-même ou un tiers qu'elle désigne, sans préjudice des dispositions de l'article 5 §§ 2 et 3, de l'article 6 et de l'article 11 § 2, est autorisée à effectuer des services d'assistance en escale pour tiers pendant la période susmentionnée après obtention d'un agrément provisoire ou définitif ou après accord du Directeur général et selon les conditions déterminées par lui.

§ 3. Chaque usager de l'aéroport, quelle que soit la partie de l'aéroport qui lui est affectée, doit bénéficier, pour chaque catégorie de services d'assistance en escale sujette à la limitation reprise à l'article 5 §§ 2 ou 3, à l'article 6 ou à l'article 11, § 2, d'un choix effectif entre au moins deux prestataires de services d'assistance en escale, selon les conditions prévues dans paragraphe 1<sup>er</sup> et 2 et dans les articles 5 et 6.

#### Auto-assistance

**Art. 8. § 1<sup>er</sup>.** Le libre exercice de l'auto-assistance en escale est garanti, sous réserve des limitations prévues au paragraphe 2.

§ 2. Pour les catégories de services d'assistance suivantes :

- assistance bagages;
- assistance opérations en piste pour avions de passagers;
- assistance opérations en piste pour avions tout cargo;
- assistance carburant et huile;

- assistance fret et poste en ce qui concerne tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion;

- transport du catering;

le Ministre peut réserver l'exercice de l'auto-assistance à deux usagers, à la condition que ceux-ci soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

§ 3. Par dérogation aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, un usager peut toujours effectuer le transport de l'équipage entre l'aéronef et l'aérogare.

§ 4. Par dérogation aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, un intégrateur peut à tout moment exercer une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale pour les aéronefs qui lui appartiennent, pour les aéronefs qu'il possède suite à un contrat de location ou un contrat de location-financement, pour les aéronefs opérés sous la même franchise internationale et pour les aéronefs de compagnies tierces, qui sont intégrées d'une autre manière dans le concept de transport de l'intégrateur.

§ 5. Lorsque les prestataires de services d'assistance en escale pour tiers sélectionnés selon la procédure décrite à l'article 11 ne sont pas en mesure d'assurer les services d'assistance en escale pendant une période déterminée, un usager peut pendant cette même période, et sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, exercer librement les services d'auto-assistance moyennant l'obtention d'un agrément provisoire ou définitif ou après accord du Directeur général et selon les conditions déterminées par lui.

## Gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen

**Art. 9. § 1.** In afwijking van de artikelen 5, 6, 7 en 8 kan aan de luchthavenbeheerder het beheer voorbehouden worden van de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen die bestemd zijn voor het verlenen van grondafhandelingsdiensten en die wegens hun complexiteit, kosten of gevolgen voor het milieu, niet kunnen worden verdeeld of opgesplitst, zoals de systemen voor het sorteren van bagage, ijzelbestrijding, waterzuivering of brandstof distributie met inbegrip van brandstofopslag, bussen voor vervoer van passagiers tussen het luchtvaartuig en het luchthavengebouw gebruikt als alternatief voor inschepingsbruggen. De luchthavenbeheerder kan het gebruik van deze infrastructuurvoorzieningen door de verleners van grondafhandelingsdiensten en door de gebruikers die voor zelfafhandeling zorgen, verplicht stellen.

§ 2. De luchthavenbeheerder kan bussen bedoeld in paragraaf 1 verwerven voor vervoer van passagiers tussen het luchtvaartuig en het luchthavengebouw binnen de periode van vijf jaar volgend op de inwerkingtreding van dit besluit.

§ 3. Deze infrastructuurvoorzieningen worden op transparante, objectieve en niet-discriminerende wijze beheerd en zodanig dat dit beheer geen belemmering vormt voor de toegang, binnen de voor de toepassing van dit besluit gestelde grenzen, van de verleners van grondafhandelingsdiensten en de gebruikers die voor zelfafhandeling zorgen.

§ 4. Voor de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen welke door de luchthavenbeheerder uitgebaut worden, legt deze een vernieuwings- en onderhoudsprogramma ter goedkeuring voor aan de Directeur-generaal.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart voert de audits en controles uit met betrekking tot dit programma volgens de nadere regels die door de Directeur-generaal worden bepaald.

## Afwijkingen

**Art. 10. § 1.** Wanneer het op de luchthaven door specifieke belemmeringen wat de beschikbare ruimte of capaciteit betreft, met name wegens overconcentratie en de bezettingsgraad van de oppervlakte, onmogelijk is de markt van de afhandelingsdiensten en/of de uitoefening van zelfafhandeling open te stellen tot het door dit besluit voorgeschreven niveau, kan de Minister besluiten :

a) het aantal dienstverleners voor een of meer andere categorieën grondafhandelingsdiensten dan die welke in artikel 5, paragrafen 2, 3 en in artikel 6 worden bedoeld, op een luchthaven in zijn totaliteit of een deel ervan te beperken; in dat geval gelden de bepalingen van artikel 5, paragrafen 2 en 3, van artikel 6 en van artikel 7, § 1;

b) een of meer van de in artikel 5, paragrafen 2 en 3 en in artikel 6, bedoelde categorieën grondafhandelingsdiensten voor één dienstverlener te reserveren op voorwaarde dat deze op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria worden gekozen;

c) voor andere categorieën dan bedoeld in artikel 8 paragrafen 2 en 3, zelfafhandeling voor een beperkt aantal gebruikers te reserveren, mits deze op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria worden gekozen;

d) zelfafhandeling voor de in artikel 8, paragrafen 2 en 3, bedoelde categorieën grondafhandelingsdiensten te verbieden of tot één gebruiker te beperken.

§ 2. Ieder uit hoofde van paragraaf 1 genomen afwijkingsbeslissing :

a) vermeldt de categorie(en) diensten waarvoor een afwijking wordt toegestaan en de specifieke belemmeringen wat de beschikbare ruimte of capaciteit betreft die de afwijking rechtvaardigen;

b) gaat vergezeld van een plan van passende maatregelen dat erop gericht is deze belemmeringen weg te nemen.

Voorts mag de afwijking :

- i) niet onnodig afbreuk doen aan de doelstellingen van dit besluit;
- ii) niet leiden tot concurrentievervalsingen tussen dienstverleners en/of gebruikers die zelfafhandeling verrichten;
- iii) geen grotere omvang hebben dan noodzakelijk;

## Infrastructures centralisées

**Art. 9. § 1<sup>er</sup>.** Par dérogation aux articles 5, 6, 7 et 8 la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication, telles que les systèmes de tri de bagages, de dégivrage, d'épuration des eaux ou de distribution de carburant y compris le stockage de carburant, les bus pour transport de passagers entre l'aéronef et l'aérogare utilisés comme alternative aux ponts d'embarquement, peut être réservée à l'entité gestionnaire. L'entité gestionnaire peut rendre obligatoire l'usage de ces infrastructures par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance.

§ 2. L'entité gestionnaire peut acquérir des bus visés au paragraphe 1<sup>er</sup> pour le transport de passagers entre l'aéronef et l'aérogare endéans une période de cinq ans suivant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

§ 3. La gestion de ces infrastructures est assurée d'une façon transparente, objective et non discriminatoire et, en particulier, ne fait pas obstacle à leur accès par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance, dans les limites prévues par le présent arrêté.

§ 4. Pour les infrastructures centralisées qui sont exploitées par l'entité gestionnaire, celle-ci soumet un programme de renouvellement et d'entretien au Directeur général pour approbation.

La Direction générale Transport aérien exécute les audits et contrôles relatif à ce programme selon les modalités définies par le Directeur général.

## Déroptions

**Art. 10. § 1<sup>er</sup>.** Lorsque, sur l'aéroport, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché des services d'assistance et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par le présent arrêté, le Ministre peut décider :

a) de limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autre que celles visées à l'article 5, paragraphes 2 et 3 et à l'article 6, dans l'ensemble ou une partie de l'aéroport; dans ce cas, les dispositions de l'article 5, paragraphes 2 et 3, de l'article 6 et de l'article 7, § 1<sup>er</sup> s'appliquent;

b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance visées à l'article 5, paragraphes 2 et 3 et à l'article 6 à condition que celles-ci sont choisies sur base des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires;

c) de réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers pour les catégories autres que celles visées à l'article 8, paragraphes 2 et 3, à la condition que ces usagers soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires;

d) d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 8, paragraphes 2 et 3.

§ 2. Toute décision de dérogation prise en application du paragraphe 1<sup>er</sup> :

a) précise la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient;

b) est accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

En outre, la dérogation ne doit pas :

- i) porter indûment préjudice aux objectifs du présent arrêté;
- ii) donner lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services et/ou usagers pratiquant l'auto-assistance;
- iii) être plus étendue que nécessaire;



c) de Minister stelt de Europese Commissie ten minste drie maanden voordat een afwijking die hij op grond van § 1 toekent van kracht wordt, van die afwijking en van de redenen welke die afwijking rechtvaardigen, in kennis.

§ 3. De door de Minister op grond van paragraaf 1 toegekende afwijkingen mogen niet langer dan drie jaar gelden, behalve de afwijkingen die krachtens paragraaf 1, b), zijn verleend. Uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van dat tijdvak moet de Minister over elk verzoek om afwijking een nieuw besluit nemen waarvoor eveneens de in dit artikel vermelde procedure geldt.

De op grond van paragraaf 1, b), toegekende afwijkingen mogen niet langer dan twee jaar gelden. Op basis van het bepaalde in paragraaf 1 kan de Minister evenwel de Commissie verzoeken om deze periode met nog eenmaal twee jaar te verlengen.

#### Selectie van dienstverleners

**Art. 11.** § 1. De luchthavenbeheerder legt de Directeur-generaal ter goedkeuring een voorstel voor, overeenkomstig de beginselen voorzien in artikel 11 van de Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996, betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap en de beginselen zoals ze verder in huidig artikel zijn bepaald, dat de nodige maatregelen bevat voor het organiseren van een selectieprocedure voor dienstverleners waaraan toestemming wordt verleend om op de luchthaven grondafhandelingsdiensten te verrichten, wanneer hun aantal in de in artikel 5, §§ 2 of 3, in artikel 6, of in artikel 8 bedoelde gevallen wordt beperkt.

Bij ontstentenis van een beslissing binnen een termijn van 30 dagen volgend op de ontvangst van het voorstel, wordt dit geacht te zijn goedgekeurd.

Bij de selectieprocedure dienen de volgende beginselen te worden nageleefd :

a) de taakomschrijving of de technische specificaties worden door de luchthavenbeheerder na voorafgaande raadpleging van het gebruikerscomité opgesteld. De volgende relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende selectiecriteria moeten in deze taakomschrijving of in deze technische specificaties voorzien zijn :

- een kwaliteitssysteem en veiligheidbeheerssysteem;
- waarborgen op het vlak van eerbied voor de verplichtingen in het domein van de veiligheid, de beveiliging en het milieu;
- economische en financiële waarborgen;
- het gebruikte personeel, de opleiding van het personeel en gebruikte materiaal;
- de sociale politiek en waarborgen inzake sociale wetgeving met inbegrip van de collectieve arbeidsovereenkomsten op het gebied van het behoud van de rechten van de werknemers ingevolge de overgang van ondernemingen krachtens overeenkomst en van de regeling van de rechten van de werknemers die overgenomen worden bij overname van activa na faillissement en van de afspraken, collectieve arbeidsovereenkomsten van de bevoegde paritaire comités waaronder de grondafhandelingsdiensten op de luchthaven Brussel-Nationaal ressorteren;
- waarborgen om hun materieel ten dienste te stellen van de gebruikers en/of de luchthavenbeheerder wanneer ze zelf niet in staat zijn om de overeengekomen grondafhandelingsdiensten te leveren volgens de voorwaarden vastgelegd in de taakomschrijving

b) er moet worden aanbesteed, welke aanbesteding in het Publikatieblad van de Europese Unie wordt bekendgemaakt en waarop iedere geïnteresseerde dienstverlener mag inschrijven;

c) de dienstverleners worden gekozen :

i) door de luchthavenbeheerder, na overleg met het gebruikerscomité waarbij noch ondernemingen die kandidaat zijn voor het toe te kennen dienstverleningscontract noch zelfafhandelende gebruikers aanwezig mogen zijn, indien de luchthavenbeheerder :

- geen soortgelijke grondafhandelingsdiensten verleent;
- rechtstreeks noch onrechtstreeks zeggenschap heeft over een onderneming die dergelijke diensten verleent, en;
- geen enkel belang in een dergelijke onderneming heeft;

c) le Ministre notifie à la Commission européenne au moins trois mois avant son entrée en vigueur toute dérogation qu'il octroie sur base du § 1<sup>er</sup> ainsi que les motifs qui la justifient.

§ 3. La durée des dérogations consenties par le Ministre en application du paragraphe 1<sup>er</sup> ne peut excéder trois années, sauf en ce qui concerne les dérogations accordées au titre du paragraphe 1<sup>er</sup>, b). Au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période, toute demande de dérogation doit faire l'objet d'une nouvelle décision du Ministre, laquelle sera également soumise à la procédure prévue par le présent article.

La durée des dérogations accordées en application du paragraphe 1<sup>er</sup>, b), ne peut excéder deux années. Cependant, sur la base des dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup>, le Ministre peut demander à la Commission que cette période soit prolongée une seule fois de deux ans.

#### Sélection des prestataires

**Art. 11.** § 1<sup>er</sup>. L'entité gestionnaire soumet au Directeur général, pour approbation, une proposition conforme aux principes de l'article 11 de la Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté ainsi qu'aux principes définis dans le présent article, et comportant les mesures nécessaires pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article 5, §§ 2 ou 3, à l'article 6 ou à l'article 8.

A défaut d'une décision dans un délai de 30 jours suivant la réception de la proposition, celle-ci est considérée comme approuvée.

Cette procédure de sélection doit respecter les principes suivants :

a) le cahier des charges et les spécifications techniques sont établis par l'entité gestionnaire après consultation préalable du Comité des usagers. Les critères de sélection pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires suivants doivent être prévus par ce cahier des charges ou ces spécifications techniques :

- le système qualité et le système de gestion de la sécurité;
- garanties en matière de respect des obligations dans les domaines de la sûreté, de la sécurité et de l'environnement;
- garanties économiques et financières;
- le personnel utilisé, la formation du personnel et le matériel mis en œuvre;
- la politique sociale et les garanties en matière de législation sociale y compris les conventions collectives de travail dans le domaine de maintien des droits des travailleurs en cas de changement de l'employeur du fait d'un transfert conventionnel d'entreprise et de la réglementation des droits des travailleurs repris en cas de reprise de l'actif après faillite et les accords, conventions collectives de travail des comités paritaires sous lesquels les services d'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National ressortent;

- garanties de mise à disposition de leur matériel aux usagers et/ou l'entité gestionnaire, lorsqu'ils ne sont pas en mesure de fournir les prestations d'assistance en escale convenus selon les conditions fixées dans le cahier des charges.

b) il doit être lancé un appel d'offres, publié au Journal officiel de l'Union européenne, auquel tout prestataire intéressé peut répondre;

c) les prestataires sont choisis :

i) par l'entité gestionnaire, après consultation du Comité des usagers dans lequel ni les soumissionnaires qui ont présenté leur candidature à l'adjudication du contrat de prestation de services ni les usagers pratiquant de l'auto-assistance ne peuvent être présents, si celle-ci :

- ne fournit pas de services similaires d'assistance en escale;
- ne contrôle, directement ou indirectement, aucune entreprise fournisseur de tels services, et;
- ne détient aucune participation dans une telle entreprise;

ii) door het Directoraat-generaal Luchtvaart, na overleg met het gebruikerscomité, en met de luchthavenbeheerder in de overige gevallen

d) de dienstverleners worden geselecteerd voor maximaal zeven jaar;

e) wanneer de dienstverlener zijn activiteit staakt voor het verstrijken van het tijdvak waarvoor hij is geselecteerd, wordt volgens dezelfde procedure tot vervanging overgegaan.

f) wanneer het handelsfonds van de geselecteerde dienstverlener voor het verstrijken van het tijdvak waarvoor hij is geselecteerd overgenomen of gecontroleerd wordt door een andere geselecteerde dienstverlener, wordt volgens dezelfde procedure tot selectie van een bijkomende dienstverlener overgegaan.

g) Wanneer de aanvraag tot erkenning van een geselecteerde verlener van grondafhandelingsdiensten wordt afgewezen zoals voorzien in het ministerieel besluit bedoeld in artikel 14, § 2, wordt de luchthavenbeheerder hiervan in kennis gesteld en wordt het contract van rechtswege beëindigd zonder recht op schadeloosstelling en wordt overgegaan tot een nieuwe selectie voor het resterend gedeelte van de lopende selectieperiode.

§ 2. Wanneer het aantal dienstverleners op grond van artikel 5, §§ 2 of § 3, van artikel 6, of van artikel 10 wordt beperkt, kan de luchthavenbeheerder zelf grondafhandelingsdiensten verlenen, zonder dat hij aan de in lid 1 vastgestelde selectieprocedure wordt onderworpen. De beheerder mag een dienstverlenende onderneming, zonder deze aan die procedure te onderwerpen, toestemming geven om op de desbetreffende luchthaven grondafhandelingsdiensten te verlenen :

- indien hij rechtstreeks of indirect zeggenschap over deze onderneming heeft;

of

- indien deze onderneming rechtstreeks of indirect zeggenschap over de beheerder heeft.

§ 3. De luchthavenbeheerder stelt het gebruikerscomité en het Directoraat-generaal Luchtvaart in kennis van de overeenkomstig dit artikel genomen besluiten.

#### Overleg

**Art. 12.** Er wordt een procedure van verplicht overleg over de toepassing van deze richtlijn ingesteld tussen de luchthavenbeheerder, het gebruikerscomité en de dienstverlenende ondernemingen. Dit overleg heeft met name betrekking op de prijzen van de diensten waarvoor ter toepassing van artikel 10, een afwijking is toegekend, op de organisatie van de levering hiervan en over de kwaliteitsindicatoren. Dit overleg waarbij een vertegenwoordiger van het Directoraat-generaal Luchtvaart wordt uitgenodigd, dient ten minste eenmaal per jaar plaats te vinden

#### Essentieel materieel

**Art. 13.** Voor het materieel essentieel voor de verlening van grondafhandelingsdiensten, legt de betrokken verlener van grondafhandelingsdiensten een onderhoudsprogramma ter goedkeuring voor aan de Directeur-generaal.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart voert de audits en controles uit met betrekking tot dit programma volgens de nadere regels die door de Directeur-generaal worden bepaald.

#### Erkenning

**Art. 14. § 1.** Zes maanden na de inwerkingtreding van het ministerieel besluit bedoeld in paragraaf 2 wordt de verlening van grondafhandelingsdiensten door een dienstverlener en de zelfafhandeling op de luchthaven onderworpen aan het bezitten van een voorlopige of definitieve erkenning uitgereikt door het Directoraat-generaal Luchtvaart.

§ 2. De criteria en de procedure voor het verkrijgen van deze erkenning, worden bepaald bij ministerieel besluit en hebben betrekking op volgende punten :

- financiële situatie van de onderneming;
- nodige verzekeringen met voldoende dekking;
- veiligheid en beveiliging van installaties, luchtvaartuigen, uitrusting en/of personen;
- vorming van het personeel;
- bescherming van het milieu;
- eerbied voor de vigerende sociale wetgeving;
- systeem van rapportering van het aantal incidenten;
- het gebruikte kwaliteits- en veiligheidsbeheersysteem.

ii) par la Direction générale Transport aérien, après consultation du Comité des usagers et des entités gestionnaires, dans les autres cas;

d) les prestataires sont sélectionnés pour une durée maximale de sept années;

e) lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure.

f) lorsque le fonds de commerce du prestataire sélectionné est repris ou contrôlé par un autre prestataire sélectionné avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure.

g) Quand une demande d'agrément d'un prestataire de services d'assistance en escale sélectionné est rejetée, tel que prévu par l'arrêté ministériel visé à l'article 14, § 2, l'entité gestionnaire en est avisée et le contrat est terminé de plein droit sans droit à des dommages et intérêts et il est procédé à une nouvelle sélection pour la partie restante de la période de sélection en cours.

§ 2. Lorsque le nombre de prestataires est limité en application de l'article 5, §§ 2 ou § 3, de l'article 6, ou de l'article 10, l'entité gestionnaire peut fournir elle-même des services d'assistance en escale sans être soumise à la procédure de sélection prévue au § 1<sup>er</sup>. De même, elle peut, sans la soumettre à cette même procédure, autoriser une entreprise prestataire à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport considéré :

- si elle contrôle cette entreprise directement ou indirectement;

ou

- si cette entreprise la contrôle directement ou indirectement.

§ 3. L'entité gestionnaire informe le Comité des usagers et la Direction générale Transport aérien des décisions prises en application du présent article.

#### Consultations

**Art. 12.** Une procédure de consultation obligatoire relative à l'application des dispositions du présent arrêté est organisée entre l'entité gestionnaire, le Comité des usagers et les entreprises prestataires de services. Cette consultation porte notamment sur les prix des services qui ont fait l'objet d'une dérogation octroyée en application de l'article 10, sur l'organisation de leur fourniture et sur les indicateurs de qualité. Cette consultation à laquelle un représentant de la Direction générale Transport aérien est invité, doit être organisée au moins une fois l'an.

#### Matériel essentiel

**Art. 13.** Pour le matériel essentiel pour la fourniture des services d'assistance en escale, le prestataire d'assistance en escale concerné soumet un programme d'entretien au Directeur général pour approbation.

La Direction générale Transport aérien exécute les audits et contrôles relatif à ce programme selon les modalités définies par le Directeur général.

#### Agrément

**Art. 14. § 1<sup>er</sup>.** Six mois après l'entrée en vigueur de l'arrêté ministériel visé au paragraphe 2 la fourniture de services d'assistance en escale par un prestataire de services et l'exercice de l'auto-assistance sur l'aéroport est subordonnée à la possession d'un agrément provisoire ou définitif délivré par la Direction générale Transport aérien.

§ 2. Les critères et la procédure pour l'obtention de cet agrément sont fixés par arrêté ministériel et portent sur les points suivants :

- situation financière de l'entreprise;
- couverture d'assurance suffisante;
- sûreté ou sécurité des installations, des aéronefs; des équipements et/ou des personnes;
- formation du personnel;
- protection de l'environnement;
- respect de la législation sociale en vigueur;
- système de rapportage du nombre d'incidents;
- système de qualité et de gestion de la sécurité utilisés.

Ten aanzien van deze criteria dienen de volgende beginselen in acht te worden genomen :

- a) zij dienen op niet-discriminerende wijze op de verschillende dienstverleners en gebruikers te worden toegepast;
- b) zij dienen verband te houden met het nagestreefde doel;
- c) zij mogen niet leiden tot feitelijke vermindering van de toegang tot de markt of zelfafhandeling tot een lager niveau dan in dit besluit bepaald.

Deze criteria worden openbaar gemaakt en de dienstverlener of zelfafhandelende gebruiker wordt van tevoren van de procedure voor het verlenen van erkenning in kennis gesteld.

§ 3. De erkenning mag slechts worden geweigerd, geschorst of ingetrokken, indien de verlener van grondafhandelingsdiensten of de zelfafhandelende gebruiker om redenen die hem zijn aan te rekenen, duidelijk niet voldoet aan de criteria vermeld in paragraaf 2.

De redenen voor weigering, schorsing of intrekking worden aan de betrokken dienstverlener of de betrokken gebruiker en aan de beheerder ter kennis gebracht.

§ 4. De voorwaarden qua keuring, onderhoud en periodieke inspectie, voor het rollend materiaal gebruikt voor grondafhandelingsdiensten, worden bepaald door de minister.

#### Gedragsregels

**Art. 15.** De Directeur-generaal kan, na advies van de luchthavenbeheerder :

1° verbieden dat een dienstverlener zijn activiteiten uitoefent of dat een gebruiker voor zelfafhandeling zorgt, indien de betrokken dienstverlener of gebruiker de gedragsregels die hij hem heeft opgelegd om het goed functioneren van de luchthaven te waarborgen, niet naleeft.

Ten aanzien van deze regels dienen de volgende beginselen in acht te worden genomen :

- a) zij dienen op niet-discriminerende wijze op de verschillende dienstverleners en gebruikers te worden toegepast;
- b) zij dienen verband te houden met het nagestreefde doel;
- c) zij mogen niet leiden tot feitelijke vermindering van de toegang tot de markt of zelfafhandeling tot een lager niveau dan in dit besluit bepaald;

2° behalve ingeval van een erkend sociaal conflict, de dienstverleners die afhandelingsdiensten op de luchthaven verrichten, verplichten om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan de vervulling van de verplichtingen tot het verlenen van openbare diensten, met name wat de waarborging van de continuïteit van de diensten betreft.

#### Toegang tot voorzieningen

**Art. 16. § 1.** De toegang tot de luchthavenvoorzieningen is gegarandeerd voor de dienstverleners en de gebruikers die voor zelfafhandeling wensen te zorgen, voor zover deze toegang voor hen noodzakelijk is om hun activiteiten uit te oefenen. De voorwaarden ten aanzien van deze toegang dienen relevant, objectief, transparant en niet-discriminerend te zijn.

§ 2. De voor grondafhandelingsdiensten beschikbare ruimten op de luchthaven moeten worden verdeeld over de verschillende dienstverleners en de verschillende gebruikers die voor zelfafhandeling zorgen, met inbegrip van de nieuwkomers, voor zover dit nodig is voor het uitoefenen van hun rechten en teneinde een daadwerkelijke en eerlijke concurrentie te bewerkstelligen op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende regels en criteria.

§ 3. Wanneer voor de toegang tot de luchthavenvoorzieningen een vergoeding moet worden betaald, wordt deze vastgesteld op basis van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

#### Veiligheid en beveiliging

**Art. 17.** De bepalingen van dit besluit laten de specifieke wetgevingen op het gebied van openbare orde, veiligheid en beveiliging van de luchthavens onverlet.

#### Wederkerigheid

**Art. 18. § 1.** Onverminderd de internationale verbintenissen van de Gemeenschap, kan de Minister, wanneer blijkt dat een derde land ter zake van de toegang tot de markt voor grondafhandelingsdiensten en zelfafhandeling :

Les critères doivent respecter les principes suivants :

- a) être appliqués de façon non discriminatoire aux différents prestataires et usagers;
- b) être en relation avec l'objectif poursuivi;
- c) ne pas aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu par le présent arrêté.

Ces critères sont rendus publics et le prestataire ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance est informé au préalable de la procédure d'octroi.

§ 3. L'agrément ne peut être refusé, suspendu ou retiré que si le prestataire ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance ne satisfait manifestement pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés au paragraphe 2.

Les motifs de refus, suspension ou retrait sont communiqués au prestataire ou à l'utilisateur concerné et à l'entité gestionnaire.

§ 4. Les conditions d'agrément, d'entretien et d'inspection périodique pour le matériel roulant utilisé pour l'assistance en escale, sont déterminées par le ministre.

#### Règles de conduite

**Art. 15.** Le Directeur général peut, après l'avis de l'entité gestionnaire :

1° interdire à un prestataire de services ou à un usager de se livrer à sa prestation ou à l'auto-assistance si ce prestataire ou cet usager ne respecte pas les règles de conduite qu'il lui a imposées dans le but de garantir le bon fonctionnement de l'aéroport.

Ces règles doivent respecter les principes suivants :

- a) elles doivent être appliquées de façon non discriminatoire aux différents prestataires et usagers;
- b) elles doivent être en relation avec l'objectif poursuivi;
- c) elles ne peuvent aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu par le présent arrêté;

2° sauf en cas de conflit social reconnu, imposer aux prestataires qui fournissent des services d'assistance à l'aéroport de participer d'une manière équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public, notamment celle d'assurer la permanence des services.

#### Accès aux installations

**Art. 16. § 1<sup>er</sup>.** L'accès aux installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers désirant pratiquer l'auto-assistance, est garanti, dans la mesure où cet accès leur est nécessaire pour exercer leurs activités. Les conditions à cet accès, doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires.

§ 2. Les espaces disponibles pour des services d'assistance en escale dans l'aéroport doivent être répartis entre les différents prestataires de services et les différents usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux arrivants, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et pour permettre une concurrence effective et loyale sur la base de règles et de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

§ 3. Lorsque l'accès aux installations aéroportuaires entraîne la perception d'une rémunération, celle-ci sera déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

#### Sûreté et sécurité

**Art. 17.** Les dispositions du présent arrêté n'affectent en rien les législations particulières en matière d'ordre public, de sûreté et de sécurité dans les aéroports.

#### Réciprocité

**Art. 18. § 1<sup>er</sup>.** Sans préjudice des engagements internationaux de la Communauté, lorsqu'il apparaît que, en matière d'accès au marché de l'assistance en escale ou de l'auto-assistance, un pays tiers :

a) de dienstverleners en de zelfafhandelende gebruikers uit de Gemeenschap niet rechtens of in feite een vergelijkbare behandeling toekent als die welke door de lidstaten aan dienstverleners en zelfafhandelende gebruikers uit dat derde land wordt geboden of

b) niet rechtens of in feite aan de dienstverleners en zelfafhandelende gebruikers uit een lidstaat de nationale behandeling toekent of

c) rechtens of in feite aan de dienstverleners of zelfafhandelende gebruikers uit andere derde landen een gunstiger behandeling verleent dan die welke het aan dienstverleners en zelfafhandelende gebruikers van een lidstaat biedt,

de verplichtingen, voortvloeiend uit dit besluit, ten aanzien van de uit dat derde land afkomstige dienstverleners en gebruikers geheel of gedeeltelijk schorsen overeenkomstig het communautair recht.

§ 2. De Minister brengt elke schorsing of intrekking van rechten of verplichtingen ter kennis van de Commissie.

#### Slotbepalingen

**Art. 19.** De bepalingen van artikel 5, §§ 2 en 3 van artikel 6 en van artikel 8, § 2, van dit besluit zijn niet van toepassing voor algemene luchtvaart.

#### Opheffing

**Art. 20.** Het koninklijk besluit van 12 november 1998 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 31 oktober 2001, wordt opgeheven.

#### Inwerkingtreding

**Art. 21.** Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt met uitzondering van :

1° artikel 8 §§ 3 en 4, dat in werking treedt op 1 november 2011;

2° artikel 9 § 4 en artikel 13, die in werking treden 18 maanden na de inwerkingtreding van dit besluit.

#### Uitvoering

**Art. 22.** Onze Minister bevoegd voor de Luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Nice, 6 november 2010.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,  
Y. LETERME

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

#### Bijlage

Lijst van grondafhandelingsdiensten.

1. Administratieve grondafhandeling en supervisie omvat :

1.1. vertegenwoordiging bij en contacten met de plaatselijke autoriteiten of enige andere persoon, het verrichten van betalingen voor rekening van de gebruiker en verstrekking van ruimten voor diens vertegenwoordigers;

1.2. toezicht op de belading, berichten en telecommunicatie;

1.3. verwerking, opslag, behandeling en administratie van de vracht;

1.4. elke andere supervisedienst voor, gedurende of na de vlucht en elke andere door de gebruiker gevraagde administratieve dienst.

2. Passagiersafhandeling omvat elke vorm van assistentie van passagiers bij vertrek, bij aankomst, op doorreis, bij het overstappen binnen of buiten de luchthaven, met name bij de controle van de tickets en de reisdocumenten, de registratie van bagage en het vervoer hiervan tot aan de sorteersystemen.

3. De bagageafhandeling omvat de behandeling van bagage in de sorteerruimte, het sorteren hiervan, het voorbereiden voor vertrek, het laden op en uitladen uit de systemen die bestemd zijn om deze van het vliegtuig naar de sorteerruimte te brengen en omgekeerd en het vervoer van bagage van de sorteerruimte tot in de distributieruimte.

4. Vracht- en postafhandeling omvat :

a) n'accorde pas de jure ou de facto aux prestataires et aux usagers communautaires pratiquant l'auto-assistance un traitement comparable à celui qui est réservé par les Etats membres aux prestataires et usagers de ce pays pratiquant l'auto-assistance ou

b) n'accorde pas de facto ou de jure aux prestataires et aux usagers d'un Etat membre pratiquant l'auto-assistance le traitement national ou

c) accorde aux prestataires et aux usagers d'autres pays tiers pratiquant l'auto-assistance un traitement plus favorable que celui qu'il réserve aux prestataires et aux usagers d'un Etat membre pratiquant l'auto-assistance,

Le Ministre peut suspendre totalement ou partiellement les obligations qui découlent du présent arrêté à l'égard des prestataires et des usagers de ce pays tiers, et ce conformément au droit communautaire.

§ 2. Le Ministre informe la Commission européenne de toute suspension ou de tout retrait des droits ou obligations.

#### Disposition finale

**Art. 19.** Les dispositions de l'article 5, §§ 2 et 3, de l'article 6 et de l'article 8, § 2 du présent arrêté ne sont pas d'application pour l'aviation générale.

#### Abrogation

**Art. 20.** L'arrêté royal du 12 novembre 1998 réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National, tel que modifié par l'arrêté royal du 31 octobre 2001, est abrogé.

#### Entrée en vigueur

**Art. 21.** Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge* à l'exception de :

1° l'article 8, §§ 3 et 4, qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2011;

2° l'article 9, § 4 et l'article 13, qui entrent en vigueur 18 mois après l'entrée en vigueur du présent arrêté.

#### Exécution

**Art. 22.** Notre Ministre qui a le Transport aérien dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Nice, le 6 novembre 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,  
Y. LETERME

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

#### Annexe

Liste des services d'assistance en escale.

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent :

1.1. les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte de l'usager et la fourniture de locaux à ses représentants;

1.2. le contrôle du chargement, des messages et des télécommunications;

1.3. le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement;

1.4. tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par l'usager.

2. L'assistance passagers comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.

3. L'assistance bagages comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue de départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.

4. L'assistance fret et poste comprend :

4.1. voor vracht, zowel bij uitvoer als bij invoer of bij transit, de fysieke behandeling van de vracht, de behandeling van de bijbehorende documenten, de douaneformaliteiten en elke tussen partijen overeengekomen of door de omstandigheden vereiste conservatoire maatregel,

4.2. voor post, zowel bij aankomst als bij vertrek, de fysieke behandeling van de post, de behandeling van de bijbehorende documenten en alle tussen partijen overeengekomen of door de omstandigheden vereiste conservatoire maatregelen.

4.3. voor vracht en post : de fysieke afhandeling tussen het vliegtuig en het afhandelingsgebouw, zowel bij aankomst en vertrek als bij transitvluchten.

5. Platformafhandeling bestaat enerzijds voor passagiersvliegtuigen en anderzijds voor volvrachtvliegtuigen en omvat respectievelijk :

5.1. het geleiden op de grond van het vliegtuig bij aankomst en bij vertrek (\*);

5.2. assistentie bij het parkeren van het vliegtuig en het verstrekken van de benodigde middelen (\*);

5.3. de verbindingen tussen het vliegtuig en de dienstverlener op het platform (\*);

5.4. het beladen en lossen van het vliegtuig, met inbegrip van het verstrekken en inzetten van de benodigde middelen alsmede het vervoer van bemanning en passagiers tussen het vliegtuig en het luchthavengebouw, alsmede het vervoer van bagage tussen het vliegtuig en het luchthavengebouw;

5.5. assistentie bij het taxiën van het vliegtuigen verstrekking van de hiervoor benodigde middelen;

5.6. verplaatsing van het vliegtuig zowel bij aankomst als bij vertrek, de levering en de toepassing van de benodigde middelen;

\* Voor zover deze diensten niet door de luchtverkeersleiding worden verzorgd.

6. Vliegtuigservicing omvat :

6.1. het schoonmaken van de buitenkant en de binnenkant van het vliegtuig, toilet- en waterservice;

6.2. de klimaatregeling en de verwarming van de cabine, de verwijdering van sneeuw en ijs op het vliegtuig, het ijsvrij maken van het vliegtuig;

6.3. de inrichting van de cabine met behulp van cabine-uitrusting en de opslag van die uitrusting.

7. Brandstof- en olielevering omvat :

7.1. het organiseren en uitvoeren van het vol- en bijtanken van brandstof, het toezicht op de kwaliteit en kwantiteit van de leveringen;

7.2. het voltanken met olie en andere vloeistoffen.

8. Lijnonderhoud omvat :

8.1. regelmatige handelingen vóór de vlucht;

8.2. specifieke door de gebruiker verlangde handelingen;

8.3. de levering en het beheer van het benodigde onderhoudsmaterieel en de reserveonderdelen;

8.4. het aanvragen of reserveren van een plaats waar het vliegtuig kan worden geparkeerd en/of een hangar om het onderhoud te verrichten.

9. Vluchtafhandeling en administratie van cabinepersoneel omvat :

9.1. de voorbereiding van de vlucht op de luchthaven waarvan het vliegtuig vertrekt of op enige andere plaats;

9.2. vluchtafhandeling, indien nodig met inbegrip van verandering van de vluchtroute;

9.3. afhandeling na de vlucht;

9.4. administratie van de bemanning.

10. Grondtransportafhandeling omvat :

10.1. het organiseren en uitvoeren van het vervoer van passagiers, bemanning, bagage, vracht en post tussen verschillende stationsgebouwen op dezelfde luchthaven, maar met uitzondering van enig transport tussen het vliegtuig en enig ander punt binnen dezelfde luchthaven;

4.1. pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances;

4.2. pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances.

4.3 pour fret et poste : en ce qui concerne tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'avion.

5. L'assistance " opérations en piste " existant d'une part pour les aéronefs de passagers et d'autre part pour les aéronefs tout cargo, comprend :

5.1. le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ (\*);

5.2. l'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés (\*);

5.3. les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste (\*);

5.4. le chargement et déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare;

5.5. l'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés;

5.6. le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires;

\* Pour autant que ces services ne soient pas assurés par le service de la circulation aérienne

6. L'assistance nettoyage et service de l'avion comprend :

6.1. le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau;

6.2. la climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion;

6.3. l'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.

7. L'assistance carburant et huile comprend :

7.1. l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons;

7.2. le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.

8. L'assistance d'entretien en ligne comprend :

8.1. les opérations régulières effectuées avant le vol;

8.2. les opérations particulières requises par l'utilisateur;

8.3. la fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange;

8.4. la demande ou réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.

9. L'assistance opérations aériennes et administration des équipages comprend :

9.1. la préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu;

9.2. l'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol;

9.3. les services postérieurs au vol;

9.4. l'administration des équipages.

10. L'assistance transport au sol comprend :

10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes aérogares du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport;

10.2. elk speciaal vervoer waarom door de gebruiker wordt verzocht.

11. Catering omvat :

11.1. de contacten met de leveranciers en de administratieve verwerking;

11.2. het opslaan van voedsel, dranken en de voor het bereiden hiervan benodigde hulpmiddelen;

11.3. het schoonmaken van het toebehoren;

11.4. het voorbereiden en leveren van het materieel en de voedingsmiddelen.

12. Cateringtransport omvat :

het vervoer, het inladen in en het uitladen uit het vliegtuig van voedsel en dranken.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 6 november 2010, betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal.

ALBERT

Van Koningswege :

De Eerste Minister,  
Y. LETERMEDe Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
E. SCHOUPPE

10.2. tous les transports spéciaux demandés par l'utilisateur.

11. L'assistance service commissariat (catering) comprend :

11.1. la liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative;

11.2. le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation;

11.3. le nettoyage des accessoires;

11.4. la préparation et la livraison du matériel et des denrées.

12. Le transport du catering comprend :

le transport, le chargement et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 6 novembre 2010, réglementant l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Bruxelles-National.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,  
Y. LETERMELe Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
E. SCHOUPPE

## OFFICIELE BERICHTEN — AVIS OFFICIELS

### ORDRE DES BARREAUX FRANCOPHONES ET GERMANOPHONE

[C – 2010/18385]

#### Règlement du 11 octobre 2010 rendant obligatoire le mémorandum sur l'aide juridique

Considérant que le mémorandum sur l'aide juridique, établi par l'O.B.F.G. sur la base des dispositions légales, complétées de la jurisprudence et des règles unanimement admises par les deux Ordres communautaires, s'impose à tous les avocats intervenant dans le cadre de l'aide juridique depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2000;

Considérant qu'il est apparu opportun de donner un caractère réglementaire à ce mémorandum;

**Article 1<sup>er</sup>.** Le mémorandum sur l'aide juridique établi au sein de l'O.B.F.G., mis à jour en septembre 2010, figurant en annexe, est rendu obligatoire par le présent règlement.

**Art. 2.** Les dispositions et les montants figurant dans le mémorandum tels qu'ils sont fixés par des lois, arrêtés royaux ou ministériels, seront adaptés de plein droit conformément à ceux-ci.

**Art. 3.** Le présent règlement remplace le règlement du 14 décembre 2009. Il entre en vigueur dès sa publication au *Moniteur belge*. Il s'applique à toutes les désignations en cours.

#### L'AIDE JURIDIQUE AU QUOTIDIEN MEMORANDUM SUR L'AIDE JURIDIQUE SEPTEMBRE 2010

Ordre des barreaux francophones et germanophone  
Avenue de la Toison d'Or 65 - 1060 Bruxelles  
Tel 02-648 20 98, fax 02-648 11 67  
www.avocat.be

L'avocat conseille. L'avocat concilie. L'avocat défend.

#### TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

DU PRO DEO A L'AIDE JURIDIQUE GRATUITE

LA LOI DU 23 NOVEMBRE 1998

CHAPITRE I - LES AVOCATS PARTICIPANT A L'AIDE JURIDIQUE

CHAPITRE II - L'AIDE JURIDIQUE DE PREMIERE LIGNE

- 1.- définition
- 2.- forme
- 3.- lieu
- 4.- la commission d'aide juridique
- 5.- les conditions d'accès
- 6.- l'indemnisation des avocats
- 7.- les rapports