

21 JUNI 2004. — Koninklijk besluit betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.

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

Gelet op de programmawet van 30 december 2001, inzonderheid op de artikelen 157, 158, 160, 163 en 164 zoals gewijzigd door artikel 39 van de programmawet van 5 augustus 2003;

Gelet op het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, inzonderheid artikel 26;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, opgegeven op 20 november 2003;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 20 november 2003;

Gelet op het besluit van de Ministerraad van 21 november 2003 over het verzoek om advies door de Raad van State binnen een termijn van een maand;

Gelet op het advies 36.367/4 van de Raad van State, gegeven op 14 januari 2004, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Overheidsbedrijven en Onze Minister van Mobiliteit en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :
HOOFDSTUK I. — *Definities*

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

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

2° de luchtvaartactiviteiten : de activiteiten uitgeoefend op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal, in rechtstreeks verband met de luchtvaart;

3° de gereguleerde activiteiten : de luchtvaartactiviteiten waarvan de inkomsten die de houder kan ontvangen, gecontroleerd worden, namelijk :

a) het landen en opstijgen van vliegtuigen;

b) het stationeren van vliegtuigen;

c) het gebruik door de passagiers van de installaties die te hunner beschikking staan;

d) de brandstofvoorziening voor de vliegtuigen door middel van gecentraliseerde infrastructuur;

e) de verrichtingen met het oog op het verzekeren van de veiligheid van de passagiers en de veiligheid van de luchthaveninstallaties;

4° de subsidiërende activiteiten : de niet-gereguleerde activiteiten binnen de luchthaveninstallaties die in overweging worden genomen voor een gedeeltelijke subsidiëring van de gereguleerde activiteiten krachtens het mechanisme van de controle der inkomsten « aangepaste single till ». Deze activiteiten zijn :

a) het verlenen van grondafhandelingsdiensten;

b) het ter beschikking stellen van de gebruikers tegen betaling van commerciële oppervlakten, incheckbalies en balies tot verkoop van tickets, bureaus en werkruimtes;

c) het uitbaten, rechtstreeks of onrechtstreeks, van winkels, restaurants en diverse diensten toegankelijk voor de passagiers;

d) het uitbaten, rechtstreeks of onrechtstreeks, van parkings voor auto's toegankelijk voor de passagiers, hun gezelschap en het personeel van de gebruikers;

e) de publiciteit binnen de luchthaveninstallaties, en

f) het voorzien van de vliegtuigen van air-conditioning en elektriciteit;

5° de luchthaven Brussel-Nationaal : het luchthavenplatform dat de terreinen omvat die door de Staat werden overgedragen aan B.I.A.C. krachtens het koninklijk besluit van 30 december 2001 waarbij de Staat wordt gemachtigd om onroerende goederen aan de naamloze vennootschap van publiek recht « Brussels International Airport Company » te verkopen en de aangrenzende terreinen die de licentiehouders in de toekomst zal verwerven;

6° referentieluchthavens : de omliggende luchthavens met een profiel vergelijkbaar met de Luchthaven Brussel-Nationaal zoals de luchthavens van Frankfurt, Parijs-Charles de Gaulle, London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol, Kopenhagen, Wenen en Zürich;

7° het A.O.C. - Brussels : het « Airline Operators Committee - Brussels », dat de station managers van de gebruikers die werkzaam zijn op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal, verenigt;

8° B.I.A.C. : de naamloze vennootschap « Brussels International Airport Company » met maatschappelijke zetel te 1030 Brussel, Vooruitgangstraat 80, bus 2;

9° de E.C.B. : de Europese Commissie voor de Burgerluchtvaart opgericht krachtens Aanbeveling nr. 28 aangenomen door de Conferentie voor de Coördinatie van het luchtvervoer gehouden te Straatsburg in april 1954;

10° overeenkomst met betrekking tot het niveau van de dienstverlening (« service level agreement ») : overeenkomst gesloten tussen twee of meerdere partijen, die de wederzijdse dienstverleningsnormen vaststelt alsook de waarborgen die daarmee verbonden zijn;

11° de « dual till » : het mechanisme van de controle der inkomsten die de houder kan ontvangen van gereguleerde activiteiten, in een situatie waarin de gereguleerde activiteiten zelf een billijke winstmarge moeten waarborgen, aan marktvoorwaarden, ter vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen en die bijgevolg moeten volstaan op zichzelf. Deze winstmarge wordt verkregen zonder subsidiëring in een « dual till »;

12° de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal : de terbeschikkingstelling van luchthaveninstallaties en de dienstverlening bestemd voor de aankomst, het vertrek, de verplaatsing en de stationering van vliegtuigen, de behandeling van passagiers, de behandeling van bagage, post en vracht en de veiligheid en beveiliging van passagiers en luchthaveninstallaties in de luchthaven Brussel-Nationaal;

13° de formule voor de tariefcontrole : de formule bedoeld in artikel 30, 7°, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omvorming van B.I.A.C. in een N.V. van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en bestemd om de evolutie van de inkomsten te beperken die de houder per verkeerseenheid mag innen voor de gereguleerde activiteiten;

14° de verleners van grondafhandelingsdiensten : elke natuurlijke of rechtspersoon die aan derden één of meerdere categorieën grondafhandelingsdiensten verleent;

15° de I.A.T.A. : de « International Air Transport Association », een coöperatieve naar Canadees recht, gevestigd te Montréal;

16° de luchthaveninstallaties : elk bepaald oppervlak (met gebouwen, installaties en materiaal) in hoofdzaak bestemd om te gebruiken voor de aankomst, het vertrek, het stationeren, het onderhoud, de bevoorrading, het laden, het lossen en de ontwikkelingen aan het oppervlak van de luchtvaartuigen, alsook voor het ontvangen van de passagiers;

17° de licentie : de uitbatingsvergunning van de luchthaven Brussel-Nationaal;

18° de gecoördineerde bewegingen : de opeenvolgende bewegingen van vliegtuigen voor geplande lijnvluchten en chartervluchten, met inbegrip van militaire bewegingen en bewegingen van algemene luchtvaart;

19° de nationale en internationale normen en gebruiken : het geheel van reglementeringen die van kracht zijn in de luchtvaartsector, uitgevaardigd op internationaal (door instanties zoals de I.C.A.O., de E.C.B. of de Europese Raad) en nationaal vlak (Directoraat-generaal Luchtvaart), alsook de bijzondere reglementering en de praktijken van toepassing in de referentieluchthavens;

20° de I.C.A.O. : de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, opgericht door de Overeenkomst van Chicago betreffende de internationale burgerlijke luchtvaart ondertekend op 7 december 1944, goedgekeurd bij wet van 30 april 1947;

21° de economisch regulerende overheid : de minister die het vervoer onder zijn bevoegdheden heeft of elke overheid of controle-organisme dat de minister zou kunnen vervangen door of krachtens een wet;

22° het organisme belast met de luchtverkeersleiding : Belgocontrol of haar rechtsopvolger;

23° de gereguleerde periode : periode van vijf jaar tijdens dewelke de tarieven van de gereguleerde activiteiten evolueren binnen de limieten vastgesteld bij het begin van de periode. De eerste gereguleerde periode begint op de 1e april of de 1e oktober die ten minste negen maanden volgt na de inwerkingtreding van dit besluit;

24° het tariefsysteem : het coherent gestructureerd geheel van de tarieven van de gereguleerde activiteiten;

25° de « aangepaste single till » : het mechanisme van de controle der inkomsten die de houder kan ontvangen van de gereguleerde activiteiten, dat een subsidiëring van de gereguleerde activiteiten door de subsidiërende activiteiten bevat ten gunste van de passagiers en de luchtvaartmaatschappijen; het adjectief « aangepast » onderstreept, onder andere, de graad van de gedeeltelijke subsidiëring en de voorziene stimulansen met het oog op de ontwikkeling van commerciële activiteiten;

26° de subsidiëring : het gedeelte van de winst van de subsidiërende activiteiten dat wordt gebruikt om het tijdelijk tekort aan inkomsten van gereguleerde activiteiten te compenseren, gelet op de regulering van de tarieven van die activiteiten;

27° de houder : de houder van de licentie;

28° de gebruikers : de luchtvaartmaatschappijen die opereren vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal.

HOOFDSTUK II. — Bevoegdheden inzake de regulering van de luchtvaart

Art. 2. Overeenkomstig artikel 25 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, doet dit besluit geen afbreuk aan de bevoegdheden door de uitvoeringsbesluiten van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart toegewezen aan het Directoraat-generaal Luchtvaart inzake de regeling van de luchtvaart.

HOOFDSTUK III. — Verlening van de licentie, exploitatievoorwaarden en verplichtingen van de houder

Afdeling I. — Verlening van de licentie

Art. 3. De licentie voor de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt verleend aan B.I.A.C.

Afdeling II. — Exploitatievoorwaarden

Art. 4. De houder verzekert voor de luchthaven Brussel-Nationaal :

1° het landen, het bewegen op de grond, het stationeren en het opstijgen van passagiers- en vrachtvliegtuigen;

2° het ontvangen, het laten instappen en uitstappen en het overbrengen van de passagiers en hun bagage;

3° de behandeling van post en vracht;

4° de luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchtvaartinspectie, alsook van de militaire taken.

5° het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen en het ter beschikking stellen van de luchthaveninstallaties met inbegrip van de parkings voor voertuigen, de toegangswegen, de banen en de aprons.

Art. 5. De luchthaven Brussel-Nationaal wordt harmonieus uitgebait en ontwikkeld, waarbij gewaakt wordt :

1° over een voldoende capaciteit;

2° over een kwaliteit die overeenstemt met de nationale en internationale normen en gebruiken, onder meer deze met betrekking tot veiligheid en milieu en die vergelijkbaar zijn met deze van de referentieluchthavens, en

3° met de belangen van haar gebruikers en passagiers.

Art. 6. Onder voorbehoud van de toepassing van het wettelijk en reglementair kader, brengt de licentie geen nadeel toe aan de rechten van de houder om elke andere dienst te verlenen waarvan de verlening vrij is of enkel onderworpen aan een verklaring of een toelating, overeenkomstig de toepasselijke wettelijke bepalingen.

Art. 7. Overeenkomstig artikel 30 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, moet de houder :

1° de luchthaveninstallaties onderhouden en ontwikkelen in economisch aanvaardbare omstandigheden zodat de veiligheid en de beveiliging van personen en luchthaveninstallaties, de voortdurende certificatie van de luchthaveninstallaties, een voldoende capaciteit, rekening houdend met de ontwikkeling van de vraag en de internationale rol van de luchthaven Brussel-Nationaal, en een hoog kwaliteitsniveau, worden verzekerd;

2° om de vijf jaar een ontwikkelingsplan voor vijf jaren opstellen;

3° de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties opstellen en publiceren, met inbegrip van de eventuele schadevergoedingen in geval deze voorwaarden niet worden nageleefd, en de kwaliteitsnormen die moeten worden nageleefd door de gebruikers en de verleners van grondafhandelingsdiensten die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de luchthaven Brussel-Nationaal;

4° binnen de twaalf maanden na de toekenning van de licentie, na raadpleging van de representatieve organisaties van de gebruikers, een charter opstellen waarin hij de kwaliteit van de diensten aangeboden aan de gebruikers met betrekking tot enerzijds de ontvangst van de passagiers en anderzijds de beschikbaarheid en het onderhoud van de luchthaveninstallaties, waarborgt;

5° binnen de twaalf maanden na de toekenning van de licentie, na raadpleging van het Directoraat-generaal Luchtvaart en de representatieve organisaties van de gebruikers, een charter opstellen, coherent met het charter voor de gebruikers, waarin hij de kwaliteit van de diensten aangeboden aan de passagiers met betrekking tot enerzijds de ontvangst en anderzijds de beschikbaarheid en het onderhoud van de luchthaveninstallaties, waarborgt;

6° zonder onderbreking en voor de eerste maal binnen twaalf maanden na de toekenning van de licentie, overeenkomsten sluiten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening met de verleners van grondafhandelingsdiensten ter regeling van de toepassing van de kwaliteitsnormen van de diensten verbonden aan de uitbating van de luchthaveninstallaties en de toepasselijke schadevergoeding in geval van tekortkoming;

7° binnen de vijftien maanden na de toekenning van de licentie, na raadpleging van de representatieve organisaties van de gebruikers, de formule voor de tariefcontrole opstellen, bestemd om de evolutie van de inkomsten die hij per verkeerseenheid voor de gereguleerde activiteiten mag innen, te beperken, rekening houdend met de economische reguleringsprincipes gedefinieerd in Hoofdstuk V, Afdeling I, alsook een tariefsysteem;

8° binnen de twaalf maanden na de toekenning van de licentie een lijst aan de economisch regulerende overheid voorleggen met kwaliteitsindicatoren van de diensten aan de gebruikers en passagiers, inbegrepen de diensten verleend door de verleners van grondafhandelingsdiensten, en, elk jaar, een rapport over de efficiëntie van het luchthavenbeheer in functie van deze kwaliteitsindicatoren en in verhouding tot de referentieluchthavens;

9° zonder onderbreking en voor de eerste maal binnen achttien maanden na de toekenning van de licentie, een overeenkomst met betrekking tot het niveau van de dienstverlening aangaan met het organisme belast met de luchtverkeersleiding dat de wederzijdse samenwerking regelt en meer bepaald met betrekking tot de capaciteit, punctualiteit, uitwisseling van inlichtingen en het beheer van de infrastructuur, de terreinen en gebouwen;

10° de economisch regulerende overheid zonder uitstel inlichten over elke belangrijke wijziging die van aard is om de technische en financiële mogelijkheden te wijzigen;

11° de economisch regulerende overheid voorafgaandelijk inlichten over elk voorstel tot overdracht van de licentie of elk voorstel tot wijziging van de controle, fusie, splitsing of verrichtingen gelijkgesteld met een fusie of een splitsing;

12° het isolatieprogramma opgelegd door de Koning uitvoeren.

Art. 8. De houder is het beheersorganisme van de luchthaven Brussel-Nationaal aangeduid, overeenkomstig de Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Europese Gemeenschap en 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.

Afdeling IV. — Toepasselijke voorwaarden

Art. 9. § 1. De houder verleent toegang tot de luchthaveninstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de instanties die openbare diensten verlenen verbonden met de uitbating van de luchthaven binnen deze luchthaveninstallaties in het kader van de wetgeving, reglementering of de internationale overeenkomsten.

§ 2. De houder stelt de infrastructuur die voor hen noodzakelijk is te hunner beschikking en verleent hen de diensten en de noodzakelijke inlichtingen, voor zover de verleners van deze diensten er redelijkerwijze behoefte aan hebben in het kader van de verlening van deze openbare diensten, na overleg, al dan niet mits betaling rekening houdend met de bestaande overeenkomsten en besluiten; deze diensten zijn het organisme belast met de luchtverkeersleiding, het Directoraat-generaal Luchtvaart, Landsverdediging, de Federale Politie, de Staatsveiligheid, de Douane, de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken (voor de ontvangst van niet-toegelaten personen (« inadmissible persons » of « INADS » in de zin van bijlage 9 bij de Overeenkomst van Chicago)) en de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking (voor de ontvangst van de VIP zoals gedefinieerd in Bijlage 1 van dit besluit).

§ 3. B.I.A.C. verschaft gratis aan de inspectiediensten van DGLV alle gegevens die zij nodig heeft, inzonderheid alle gegevens betreffende het baangebruik en de geluidsquota's.

Art. 10. De houder pleegt overleg met de bevoegde instanties, in het kader van de uitoefening van de openbare diensten waarmee zij belast zijn, teneinde een optimale dienst toe te laten, en maakt elk jaar een rapport met betrekking tot dit overleg over aan de economisch regulerende overheid.

Art. 11. § 1. De houder waarborgt een minimale dienstverlening voor de essentiële activiteiten van uitbating van de luchthaven, overeenkomstig de internationale normen en gebruiken en in het bijzonder de evolutie vastgesteld in de praktijken van de referentie-luchthavens.

§ 2. Wanneer de verleners van grondafhandelingsdiensten zich in de onmogelijkheid bevinden om bepaalde diensten te verlenen aan de gebruikers, neemt de houder elke maatregel die noodzakelijk is met het oog op het verzekeren van de continuïteit van deze diensten, in voorkomend geval door gebruik te maken van het materiaal of het personeel van de betrokken leverancier.

§ 3. Indien uitzonderlijke omstandigheden, zelfs onafhankelijk van de wil van de houder, hem verhinderen om normale diensten te verlenen, brengt de houder, in de mate van het mogelijke, de gebruikers en passagiers hiervan voorafgaandelijk op de hoogte en signaleert hen de beperkingen die daaruit voortvloeien en de noodzakelijke aanpassingsmaatregelen.

Art. 12. De houder waarborgt aan het organisme belast met de luchtverkeersleiding, door middel van zakelijke of persoonlijke rechten, het recht om te allen tijde te circuleren met alle toestellen alsook het recht om technische installaties te verwezenlijken en uit te baten op het geheel van het luchthavenplatform van de luchthaven Brussel-Nationaal in het kader van de opdrachten van openbare diensten die het organisme belast met de luchtverkeersleiding werden opgelegd door artikel 171 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en dit onder de verantwoordelijkheid van deze laatste en in de mate waarin deze rechten geen afbreuk doen aan de goede werking van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 13. § 1. De houder verschaft aan de Minister van Landsverdediging alle inlichtingen met betrekking tot feiten of beslissingen die een invloed uitoefenen op het gebruik van de luchthaveninfrastructuur door Landsverdediging.

§ 2. De beslissingen van de houder die nadeel berokkenen aan de infrastructuur die toebehoort aan het Ministerie van Landsverdediging of aan het luchtruim bestemd voor militaire operaties kunnen niet worden uitgevoerd zonder de instemming van de Minister van Landsverdediging; deze instemming wordt geacht te zijn verleend 30 dagen na de schriftelijke mededeling van de beslissing aan de Minister van Landsverdediging.

Art. 14. § 1. De houder past elke nieuwe infrastructuur aan aan de behoeften van gehandicapte personen.

§ 2. Bovendien stelt de houder, zonodig, in overleg met de erkende gehandicaptenverenigingen, een programma op voor de progressieve aanpassing van de bestaande infrastructuur aan hun behoeften.

Art. 15. § 1. De houder richt een permanente dienst in voor dringende medische interventies, vrij toegankelijk voor de passagiers en de bezoekers, en ter beschikking van de ondernemingen werkzaam op de luchthavensite tegen voorwaarden die in overleg met hen worden vastgesteld.

§ 2. De houder zorgt ervoor dat er een apotheek is in landzone (« landside ») van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 16. De houder werkt met het Directoraat-generaal Luchtvaart samen en, in geval militaire luchtvaartuigen of voertuigen betrokken zijn, met het Ministerie van Landsverdediging, bij onderzoeken omtrent vliegtuigincidenten en -ongelukken.

HOOFDSTUK IV. — *Kwaliteit en beschikbaarheid*

Afdeling I. — Kwaliteitsdoelstellingen

Art. 17. De houder biedt de passagiers luchthavendiensten aan in overeenstemming met de nationale en internationale aanbevelingen, normen en richtlijnen en in het bijzonder die van de I.C.A.O., de E.C.B. en, in voorkomend geval, van de A.C.I. De houder spant zich in om de kwaliteit van de geleverde diensten te ontwikkelen zodat zij evenwaardig is aan deze van het gemiddelde van de referentieluchthavens.

Afdeling II. — Planning op middellange termijn

Art. 18. § 1. De houder werkt om de vijf jaar een ontwikkelingsplan voor vijf jaren uit (ten minste drie maanden vóór het begin van een raadpleging met betrekking tot de herziening van de formule voor de tariefcontrole voor de gereguleerde activiteiten); dit ontwikkelingsplan zal jaarlijks gedurende de reguleringsperiode bijgewerkt worden.

§ 2. Dit plan omvat onder andere :

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

2° de formulering van de doelstellingen van de onderneming en de aan te wenden middelen;

3° een overzicht van de verplichtingen en doelstellingen die voortvloeien uit de voorwaarden van de licentie en de overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening;

4° verwachtingen op het vlak van luchtverkeer in termen van het aantal bewegingen, het aantal passagiers en de hoeveelheid vervoerde vracht;

5° een schatting van de noodzakelijke investeringen in bijkomende of bestaande luchthaveninstallaties om de verplichtingen vermeld onder 3° na te komen (om de operationele capaciteit te handhaven en/of te verhogen, om de prestaties en de kwaliteit te verhogen, om de veiligheidsvoorwaarden na te komen, om de doelstellingen vastgesteld door de licentie en de reglementeringen en wetgeving inzake milieu na te komen alsook alle andere voorwaarden);

6° een schatting van de jaarlijks voorziene uitgaven om deze verplichtingen na te komen;

7° een financieel plan dat minstens de economische hypothesen, een voorafbeelding van de balansen en resultatenrekeningen en de kasstromen bevat;

8° een schatting van de externe kosten en de gekozen methodologie om ze te integreren in de interne kosten of ze te doen verdwijnen.

Afdeling II. — Overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening

Art. 19. De houder stelt voldoende en betrouwbare informatie ter beschikking van de verleners van gronafhandelingsdiensten met wie hij overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening moet sluiten.

Art. 20. Voor de verleners van gronafhandelingsdiensten die zich in gelijkaardige omstandigheden bevinden, dienen de bepalingen van de overeenkomsten met betrekking tot het niveau van de dienstverlening dezelfde te zijn wat betreft :

1° de vergoedingen voor de diensten die te hunnen bate door de houder geleverd worden en de eventuele *ristorno's*;

2° het niveau van kwaliteit, beschikbaarheid en betrouwbaarheid vereist voor de dienstverlening.

Afdeling IV. — Kwaliteitscharter

Art. 21. De charters opgesteld krachtens artikel 7, 4° en 5°, stellen voor de gebruikers en de passagiers van de luchthaven Brussel-Nationaal kwaliteitsnormen vast, minstens wat betreft de volgende aspecten :

1° de beschikbaarheid, de netheid en de kwaliteit van de voor passagiers noodzakelijke uitrustingen binnen de luchthaveninstallaties;

2° de beschikbaarheid en de kwaliteit van de transportdiensten ter beschikking van de passagiers (tussen de verdiepingen, tussen de terminals, voor het bagagetransport, enz.);

3° de beschikbaarheid en de kwaliteit van de voor de passagiers noodzakelijke en nuttige informatie (onder andere de informatie over de vluchten en de verloren voorwerpen);

4° de wachttijd bij het inchecken en bij de veiligheidscontrole van de passagiers en hun bagage;

5° de wachttijd bij het afhalen van de bagage;

6° de tevredenheidsgraad bij het aanmeren van passagiersvliegtuigen.

Art. 22. Uiterlijk één jaar na de toekenning van de licentie, en vervolgens elk jaar, maakt de houder aan de economisch regulerende overheid een rapport over dat de stand van zaken weergeeft van alle aspecten behandeld in het kwaliteitscharter.

Afdeling V. — Capaciteit en ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal

Art. 23. De houder stelt de benodigde capaciteit ter beschikking om te voldoen aan de vraag naar luchthavendiensten, rekening houdend met de beperkingen uit hoofde van de veiligheid en het beheer van het verkeer die opgelegd worden door het organisme belast met de luchtverkeersleiding, in het bijzonder met betrekking tot de verdeling tussen het landen en het opstijgen van de vliegtuigen, en met de internationale normen en gebruiken.

Art. 24. Onverminderd de veiligheidsdoelstellingen bepaald door de nationale en internationale normen en gebruiken, bepaalt de houder, uiterlijk één jaar na de toekenning van de licentie, in samenwerking met het organisme belast met de luchtverkeersleiding, de aanpassingen aan de procedures of de uitrusting of de noodzakelijke infrastructuur, met inbegrip van de kalender van tenuitvoerlegging, om de opgegeven capaciteit van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal op tachtig gecoördineerde bewegingen per uur te brengen, en dit tijdens elk uur van de dag in de loop waarvan de vraag naar capaciteit zich voordoet met behoud van de huidige veiligheidsgraad. Ondertussen waarborgt de houder de opgegeven capaciteit van de banen, in normale omstandigheden en rekening houdend met de regels van toepassing op de luchthavens die volledig gecoördineerd zijn, op vierenzeventig gecoördineerde bewegingen per uur.

Art. 25. § 1. De houder verbindt zich ertoe over te gaan tot de nodige investeringen voor de ontwikkeling en het onderhoud van de luchthaveninstallaties, in overeenstemming met de doelstellingen vastgesteld in artikel 4.

§ 2. Het functioneren van de luchthaveninstallaties, met inbegrip van het militaire verkeer, en het behoud van de veiligheid en beveiliging van personen blijven op elk ogenblik verzekerd, behalve in geval van overmacht.

§ 3. De bouwwerken worden opgericht volgens de regels van de kunst.

Afdeling VI. — Veiligheid en beveiliging

Art. 26. De houder staat in voor de luchthaveninspectie en de veiligheid op de grond volgens de nationale en internationale normen en gebruiken.

Art. 27. § 1. De houder leeft de veiligheids- en vormingscriteria na inzake brandrisico op de tarmac van de luchthaven Brussel-Nationaal, die minstens evenwaardig zijn aan de criteria van toepassing op de luchthavens van categorie 9, volgens de I.C.A.O.-normen. Van zodra de luchthaven wordt ingedeeld in categorie 10 volgens de I.C.A.O.-normen, moet de houder de I.C.A.O.-normen die voor deze categorie van luchthavens gelden, toepassen.

§ 2. De houder pleegt overleg met de bevoegde instanties, inzonderheid op gemeentelijk en provinciaal vlak, met het oog op het optimaliseren van de prestaties inzake brandveiligheid en -bestrijding.

Art. 28. § 1. Onverminderd nieuwe reglementaire criteria uitgevaardigd door de instanties bedoeld in artikel 27, ziet de houder erop toe dat de benodigde tijd voor de eerste interventie in geval van brand in de gebouwen op de luchthavensite en bestemd voor de luchtvaartactiviteiten niet meer bedraagt dan vijf minuten voor ieder punt van de gebouwen dat toegankelijk is voor de passagiers, en dit door de inzet van gepast personeel en materiaal.

§ 2. De houder zorgt ervoor dat minstens volgend brandbestrijdingsmateriaal, specifiek voor brandbestrijding in gebouwen, permanent gebruiksklaar aanwezig is in de voorpost van de brandweer (CCOT) : een halfzware autopomp, een ladderwagen met een aangepaste ladder, een commandowagen en een parkingblusvoertuig. Te dien einde zorgt de houder ervoor dat er op ieder ogenblik, dus 24 uur op 24, een permanentie van ten minste zes goed opgeleide voltijdse brandweermannen aanwezig is voor de brandbestrijding in de gebouwen. Deze brandweermannen dienen minimaal over het brevet van brandweerman, behaald in een erkend provinciaal opleidingscentrum voor de brandweer, te beschikken, zoals voorzien in het koninklijk besluit van 19 maart 1997. Alle leden van de brandweerdienst dienen, naargelang van hun hiërarchisch niveau, in de in dit besluit voorziene opleiding te slagen.

§ 3. De houder draagt zorg voor het onderhoud van het brandbestrijdingsmateriaal zodat het gebruiksklaar blijft.

§ 4. De houder houdt permanent een ambulance met dokter en verplegend personeel ter beschikking.

Art. 29. § 1. De houder pleegt overleg met de bevoegde instanties met het oog op het sluiten van akkoorden voor de uitvoering en verbetering van de rampenplannen van de luchthaven Brussel-Nationaal. De houder verbindt zich ertoe deze rampenplannen na te leven.

§ 2. De houder werkt samen met de bevoegde instanties met het oog op het onderzoek van luchtvaartincidenten en -ongelukken, en van de maatregelen om deze te voorkomen.

Art. 30. De houder ziet erop toe dat elke persoon die betrokken is in het kader van de rampenplannen een voortdurende opleiding krijgt die aangepast is aan de hem toevertrouwde opdrachten en dit in overleg met de bevoegde instanties.

Afdeling VII. – Milieu

Art. 31. De houder handelt correct ten overstaan van de omwonenden inzake de verschillende aspecten van het milieubeleid, rekening houdend met de geldende besluiten en akkoorden (onder andere het isolatieprogramma, het « noise quota system »,...).

Art. 32. De houder voert een actief milieubeleid, door middel van stimulansen en een differentiatie van tarieven en diensten, met het oog op het bevorderen van milieuvriendelijke praktijken.

Art. 33. § 1. Binnen de grenzen van zijn bevoegdheden en mogelijkheden levert de houder een uiterste inspanning om het geluid veroorzaakt door het verkeer van luchtvaartuigen op de grond te beperken, door het invoeren van een passend verkeersbeleid, door het tot standbrengen of doen tot standbrengen van de noodzakelijke infrastructuur en door de noodzakelijke procedures in te stellen.

§ 2. De houder verbindt zich ertoe zo spoedig mogelijk een afwateringssysteem onafhankelijk van de belendende stedelijke systemen aan te leggen om het regenwater en het afvalwater van de luchthaven Brussel-Nationaal te verzamelen.

§ 3. Voor het bestrijden van ijsvorming op de start- en landingsbanen gebruikt de houder producten die het minst schadelijk zijn voor het milieu, rekening houdend met de veiligheidsvereisten.

§ 4. In geval van werkzaamheden aan de grondinfrastructuur zal de houder een uiterste inspanning leveren om de milieuhinder veroorzaakt door deze werkzaamheden te beperken.

Art. 34. De houder leeft de geluidsnormen na, uitgevaardigd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, na overleg met de federale Staat, en doet deze naleven, binnen het kader van zijn uitbating van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Art. 35. § 1. De houder verschaft, op transparante wijze, uitgebreide informatie omtrent de gevolgde vliegroutes (onder andere op basis van de informatie verschaft door het organisme belast met de luchtverkeersleiding) en de hinder veroorzaakt door de vliegtuigen die de luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken, en dit in overeenstemming met de beste praktijken van de referentieluchthavens.

§ 2. De houder controleert en evalueert het geluidsdruk niveau veroorzaakt door het landen en het opstijgen en stelt jaarlijks geluidscontourkaarten op van het geluid 's nachts en in het algemeen, en publiceert deze, volgens de methoden die in overeenstemming zijn met de internationale normen en gebruiken overeengekomen met de bevoegde instanties.

Art. 36. De houder werkt nauw samen met de Ombudsdienst opgericht door het koninklijk besluit van 15 maart 2002 voor wat betreft de behandeling van de klachten met betrekking tot geluidshinder en stelt de gegevens waarover hij beschikt ter beschikking van die dienst, onder voorbehoud van de verbintenis van die dienst aan derden enkel de gegevens mee te delen die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de opdracht die hem door voornoemd koninklijk besluit werd toevertrouwd.

Afdeling VIII. — Behandeling van klachten

Art. 37. De houder richt een dienst in die de klachten omtrent de werking van de luchthaveninstallaties behandelt, afkomstig van de passagiers, de luchtvaartmaatschappijen en van de andere economische operatoren die in verbinding staan met de luchthavendiensten.

Art. 38. De houder stelt jaarlijks een rapport op over de ontvangen klachten en de opvolging ervan, op basis van een schema dat zal voorgelegd worden aan de economisch regulerende overheid ten laatste zes maanden na het in werking treden van dit besluit.

HOOFDSTUK V. — Economische regulering

Afdeling I. — Algemene regels

Art. 39. De economische regulering van de luchthaven Brussel-Nationaal wordt gecontroleerd door de economisch regulerende overheid.

Art. 40. Inzake het tariefbeleid voor de gereguleerde activiteiten leeft de houder de nationale en internationale normen en gebruiken na, behalve indien anders bedongen.

Art. 41. § 1. De houder voert een tariefbeleid gebaseerd op het principe van het mechanisme van de controle der inkomsten « aangepaste single till ».

§ 2. De gereguleerde activiteiten worden gesubsidieerd door een gedeelte van de resultaten behaald uit de subsidiërende activiteiten.

§ 3. De graad van subsidiëring zal afnemen in de tijd in de mate waarin de tarieven van de luchthavenvergoedingen voor de gereguleerde activiteiten concurrentieel blijven in vergelijking met de tariefpraktijken van de referentieluchthavens, met het doel te evolueren naar een « dual till » mechanisme.

Art. 42. De formule voor de tariefcontrole bedoeld in artikel 30, 7°, van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een N.V. van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en het tariefsysteem worden zo vastgesteld dat :

1° de kosten weerspiegeld worden;

2° een billijke winstmarge wordt gewaarborgd ter vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen, met name met het oog op het waarborgen van de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties in overeenstemming met de bepalingen van Hoofdstuk III, Afdeling V, van dit besluit;

3° de tarieven van de luchthavenvergoedingen voor de gereguleerde activiteiten worden afgestemd op het niveau van de tariefpraktijken van de referentieluchthavens.

Art. 43. De gereguleerde periode heeft een duur van vijf jaar. Bij het begin van elke gereguleerde periode wordt de formule voor de tariefcontrole, het tariefsysteem en hun evolutie gedurende dezelfde gereguleerde periode vastgesteld door de houder, na raadpleging van de gebruikers. Zij worden vastgesteld rekening houdend met de vooruitzichten wat betreft het verkeer, de inkomsten van die activiteiten voor de houder en de operationele kosten, de investeringskosten en de financieringskosten gedragen door de houder voor die activiteiten. Zij eerbiedigen de principes van gelijkheid van behandeling en van transparantie, houden rekening met een dienstverlening die voldoening geeft aan de passagiers, de luchtvaartmaatschappijen en de andere economische operatoren, en zijn in overeenstemming met de internationale normen en gebruiken.

Art. 44. § 1. De tarieven worden op identieke wijze toegepast voor identieke gebruiken en in vergelijkbare omstandigheden.

§ 2. Tariefverminderingen of promotietarieven kunnen enkel toegekend worden om gegronde redenen en volgens gegronde regels en dienen de wettelijke bepalingen terzake na te leven.

Art. 45. De houder kan de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem herzien om de kosten te compenseren die voortvloeien uit de eenzijdige oplegging, door de overheid, van verplichtingen in het kader van de milieuwetgeving (onder andere het isolatieprogramma bedoeld in artikel 7, 12°), van de wetgeving inzake veiligheid en beveiliging, van de wetgeving inzake luchtverkeer en van het toezicht op de licentie door de overheid. Een dergelijke herziening kan plaatshebben gedurende een reguleringsperiode mits naleving van de bepalingen van afdeling III van dit hoofdstuk.

Art. 46. § 1. De houder zal voordeel halen uit de resultaten van de geleverde inspanningen om het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal te verbeteren en uit de winsten die voortvloeien uit een toename van het verkeer, in vergelijking met de verwachtingen opgesteld bij de vastlegging voor een gereguleerde periode van de tarieven van de gereguleerde activiteiten.

§ 2. De houder zal op dezelfde wijze de risico's dragen die voortvloeien uit een verslechtering van het beheer of een afname van het verkeer, in vergelijking met de verwachtingen opgesteld bij de vastlegging voor een gereguleerde periode van de tarieven van de gereguleerde activiteiten.

Afdeling II. — Formule voor de tariefcontrole en tariefsysteem

Art. 47. § 1. De formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem dienen uitgedrukt en voorgesteld te worden op een logische, eenvoudige en duidelijke wijze; de regels ervan dienen transparant te zijn voor elke gebruiker.

§ 2. Overeenkomstig artikel 31 bevat het tariefsysteem een differentiatie om de geluidshinder veroorzaakt door de luchthavenactiviteiten in het algemeen en door de nachtvluchten in het bijzonder te verminderen. De houder zal bij het vaststellen van de opstijgings- en landingsvergoedingen minstens de differentiatiegraad behouden die op de datum van de inwerkingtreding van dit besluit bestaat tussen de nacht- en dagvluchten, tussen de categorieën van vliegtuigen en volgens de tonnage van de vliegtuigen zoals weergegeven in bijlage. De houder zal het tariefsysteem aanpassen in functie van de internationale normen en gebruiken op milieuvlak en in het bijzonder de eventuele Europese wetgeving, onder naleving van de stimulerings- en differentiëringsprincipes.

Art. 48. § 1. De formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem stellen het individuele niveau van elk tarief vast (waarvan het totaal eventueel kan voorgesteld worden onder de vorm van een maximale gemiddelde opbrengst per verkeerseenheid) dat de houder kan ontvangen voor de gereguleerde activiteiten voor de volgende gereguleerde periode.

§ 2. De regels van de jaarlijkse evolutie van deze tarieven worden eveneens vastgesteld bij het begin van die gereguleerde periode en dit rekening houdend met de vooruitzichten wat betreft het verkeer, de inkomsten van die activiteiten voor de houder en de operationele kosten, de investeringskosten en de financieringskosten gedragen door de houder voor die activiteiten, evenals met de graad van gedeeltelijke subsidiëring van de gereguleerde activiteiten door de subsidiërende activiteiten tijdens de gereguleerde periode.

Art. 49. § 1. De subsidiëring mag voor elk kalenderjaar een maximumbedrag, uitgedrukt in geldeenheid en vastgelegd op de waarde van die subsidiëring voor het eerste volledige kalenderjaar van de eerste gereguleerde periode volgend op de inwerkingtreding van dit besluit, niet te boven gaan. Dit bedrag mag nul zijn voor zover, op het ogenblik van de opstelling van de tariefformule krachtens artikel 7, 7°, het gemiddeld inkomen van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal lager is dan het gemiddelde van de gelijksoortige gereguleerde activiteiten van de referentieluchthavens. In geval van uitzonderlijke omstandigheden tijdens dat eerste volledige kalenderjaar kan de houder aan de Staat vragen het maximumbedrag vast te leggen volgens de procedure van de herziening van de licentie zoals voorzien in artikel 39 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een N.V. van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties.

§ 2. Dat maximumbedrag zal lineair afnemen bij elke gereguleerde periode om een situatie zonder subsidiëring te bereiken uiterlijk na vier gereguleerde periodes.

§ 3. De subsidiëring is nul tijdens elke gereguleerde periode in een mechanisme van « dual till ».

§ 4. Indien de gemiddelde inkomsten van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal het gemiddelde van de inkomsten van gelijkaardige gereguleerde activiteiten van de vier duurste referentieluchthavens zou overstijgen, zal de afname van de graad van subsidiëring onderbroken worden tot de luchthaven Brussel-Nationaal opnieuw een voldoende concurrentiële positie bereikt.

§ 5. Op dezelfde wijze zal, indien de gemiddelde inkomsten van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal zouden zakken onder het gemiddelde van de inkomsten van gelijkaardige gereguleerde activiteiten van de vier goedkoopste referentieluchthavens, de vermindering van de graad van subsidiëring versneld kunnen worden.

Art. 50. § 1. De rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten (« ROCE ») wordt gemeten door de inkomsten vóór financiële lasten en belastingen van de gereguleerde activiteiten na subsidiëring (« EBIT ») gedeeld door de som van de netto vaste activa en vlottende activa die bestemd werden voor die gereguleerde activiteiten. Voor het eerste volledige kalenderjaar van de eerste gereguleerde periode zal deze rentabiliteit niet lager zijn dan nul; zij kan hoger zijn dan nul voor zover, op het ogenblik van de opstelling van de tariefformule krachtens artikel 7,7°, het gemiddeld inkomen van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal lager is dan het gemiddelde van de gelijksoortige gereguleerde activiteiten van de referentieluchthavens. Deze rentabiliteit zal vervolgens op lineaire wijze evolueren om een billijke winstmarge te waarborgen ter vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen op het ogenblik van de invoering van het mechanisme « dual till ». Het billijke karakter van de vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen wordt beoordeeld op basis van de marktreferenties en door het gebruik van de methode van de gewogen gemiddelde kost van het kapitaal (« WACC »).

§ 2. De rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten na het invoeren van het mechanisme « dual till » zal gehandhaafd worden op een niveau dat toelaat een billijke winstmarge te waarborgen ter vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen.

§ 3. Indien, krachtens artikel 49, § 5, van dit besluit, de graad van subsidiëring verminderd zou worden voor een gereguleerde periode, en indien, bij het verstrijken van die gereguleerde periode de gemiddelde inkomsten van de gereguleerde activiteiten per verkeerseenheid op de luchthaven Brussel-Nationaal onder het gemiddelde van de inkomsten van gelijkaardige gereguleerde activiteiten van de vier goedkoopste referentieluchthavens zou blijven, dan kan de evolutie van de rentabiliteit van de gereguleerde activiteiten zoals bepaald in § 1 versneld worden om sneller het mechanisme « dual till » te bereiken.

Afdeling III. – Verloop van de vaststelling van de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem

Art. 51. § 1. De formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem worden vastgesteld door de houder, na raadpleging van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 2. De gebruikers kunnen zich laten vertegenwoordigen door de representatieve organisaties die zij aanduiden, met name de I.A.T.A. en het A.O.C.-Brussels.

§ 3. De economisch regulerende overheid kan als waarnemer deelnemen aan de informatie- en raadplegingsvergaderingen van de gebruikers.

Art. 52. § 1. De houder leidt de procedure ter raadpleging van de gebruikers in negen maanden vóór het begin van de gereguleerde periode of negen maanden vóór de datum waarop de krachtens artikel 43 toegepaste herziening van kracht wordt, door het verspreiden van de informatiedocumenten bedoeld in artikel 53 en door alle deelnemers bijeen te roepen voor de raadplegingen.

§ 2. De raadplegingen over de tarieven van de gereguleerde activiteiten eindigen uiterlijk vijf maanden vóór het begin van de gereguleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft of vijf maanden vóór de datum waarop de krachtens artikel 43 toegepaste herziening van kracht wordt.

§ 3. De vaststelling en de publicatie van de tarieven van de gereguleerde activiteiten gebeurt uiterlijk drie maanden vóór het begin van dezelfde gereguleerde periode. Evenzo worden de aanpassingen van de tarieven tijdens de gereguleerde periode gepubliceerd uiterlijk drie maanden vóór de datum waarop ze toegepast zullen worden.

§ 4. Alle luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de luchthaven Brussel-Nationaal worden in kennis gesteld van de herziening of de invoering van nieuwe tarieven uiterlijk drie maanden vóór hun invoering, met name om de aanpassing van de reserveringssystemen toe te laten.

Art. 53. De houder stelt de volgende gegevens, uittreksels uit het vijfjarenplan bedoeld in artikel 18, exclusief ter beschikking van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal of van hun lasthebbers, alsook van de economisch regulerende overheid :

- a) een voorstel met betrekking tot de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem voor de geregleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft;
- b) de verkeersvooruitzichten voor de geregleerde periode waarop de raadpleging betrekking heeft (vertrekkende en transferpassagiers, bewegingen van passagiers- en vrachtvliegtuigen, tonnage vracht);
- c) de kosten, inkomsten, netto vaste activa en vlottende activa voor elke geregleerde activiteit voor de eindigende geregleerde periode en de verwachtingen voor de periode waarop de raadpleging betrekking heeft;
- d) de graad van subsidiëring van geregleerde activiteiten door subsidiërende activiteiten voor dezelfde twee geregleerde perioden;
- e) informatie die een vergelijking toelaat tussen de tarieven van de geregleerde activiteiten van de luchthaven Brussel-Nationaal en de tarieven voor gelijkaardige activiteiten in de referentieluchthavens.

Art. 54. Al wie informatie ontvangt afkomstig van de houder, evenals hun lasthebbers, verbinden zich er schriftelijk toe die informatie niet te verspreiden, onder welke vorm ook, behoudens schriftelijke toestemming van de houder. Aan deze verbintenis kunnen financiële sancties worden verbonden wanneer zij niet wordt nagekomen.

Art. 55. § 1. Er bestaat een akkoord over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem en hun jaarlijkse evolutie wanneer de economisch regulerende overheid vaststelt dat er geen meningsverschil bestaat.

§ 2. De situaties die aan de basis van een meningsverschil kunnen liggen, zijn de volgende :

- a) de houder heeft de raadplegingen niet op een oprechte manier gevoerd, met name wat betreft het verschaffen van informatie;
- b) de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem worden op gemotiveerde basis geweigerd door een relevant deel van de luchtvaartmaatschappijen werkzaam op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal, te weten minstens twee niet-verbonden maatschappijen (ongeacht of het passagiers- of vrachtmaatschappijen zijn) die elk minstens hetzij 1 % van de jaarlijkse bewegingen, hetzij 1% van de jaarlijkse passagiers vertegenwoordigen en die samen minstens hetzij 25 % van de jaarlijkse bewegingen, hetzij 25 % van de passagiers vertegenwoordigen tijdens het laatste kalenderjaar voorafgaand aan de raadpleging van de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal.

§ 3. Geen enkele luchtvaartmaatschappij alleen kan zich verzetten tegen de invoering van de tarieven bij het begin van een geregleerde periode of in de loop daarvan.

§ 4. Wanneer de economisch regulerende overheid een meningsverschil vaststelt, kan zij hetzij :

- a) een nieuwe raadplegingsperiode eisen met het oog op het bekomen van het akkoord van de gebruikers over de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem, in voorkomend geval na wijzigingen;
- b) aanpassingen aan de formule voor de tariefcontrole of het tariefsysteem eisen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een NV van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk;
- c) aan de houder een formule voor de tariefcontrole en een tariefsysteem opleggen onder naleving van de principes opgenomen in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een N.V. van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties en in dit besluit, en meer bepaald in afdeling II van dit hoofdstuk.
- d) het resultaat van het verloop van de raadpleging bevestigen.

Afdeling IV. — Vrijstelling van betalingen

Art. 56. De vluchten die aan de volgende kenmerken voldoen, worden vrijgesteld van betaling :

- 1° uitsluitend vervoer van staatshoofden en hun gevolg;
- 2° uitsluitend vervoer van regeringsleden in functie en hun gevolg;
- 3° kalibrerings- en metingsvluchten voor de controle van het luchtverkeer;
- 4° niet-commerciële vluchten met een uitzonderlijk humanitair karakter, erkend door de houder;
- 5° vluchten die een gedwongen terugkeer uitvoeren;
- 6° vluchten met militaire vliegtuigen.

HOOFDSTUK VI. — Controle en sancties

Afdeling I. — Controle door het economisch regulerende orgaan

Art. 57. De houder geeft aan de economisch regulerende overheid vrije toegang tot de luchthaveninstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en stelt alles in het werk opdat de economisch regulerende overheid haar controleopdracht zou kunnen vervullen.

Afdeling II -- Informatieverstrekking

Art. 58. De kennisgeving van vastgestelde gebreken en van de termijn om die te verhelpen, gebeurt per aangetekende brief.

Art. 59. De houder verschaft gratis aan het Directoraat-generaal Luchtvaart de statistische gegevens die voldoen aan de specificaties van de I.C.A.O. en Eurostat inzake de vliegtuigbewegingen op de luchthaven Brussel-Nationaal. Deze gegevens kunnen door het Directoraat-generaal Luchtvaart enkel voor niet-commerciële doeleinden worden aangewend.

Art. 60. De houder legt aan de economisch regulerende overheid, uiterlijk twaalf maanden na de toekenning van de licentie, een lijst met indicatoren en normen voor die betrekking hebben op de belangrijkste elementen van de dienstverlening ten gunste van de gebruikers, inbegrepen de diensten verleend door de verleners van grondafhandelingsdiensten, en die zullen gebruikt worden om de prestaties te meten. Deze indicatoren omvatten alle kwaliteitsaspecten opgenomen in artikel 21.

Art. 61. De houder stelt aan de economisch regulerende overheid, uiterlijk zes maanden na de toekenning van de licentie, een lijst met indicatoren en normen voor die betrekking hebben op de belangrijkste elementen van de dienstverlening ten gunste van de passagiers, inbegrepen de diensten verleend door de verleners van grondafhandelingsdiensten, en die zullen gebruikt worden om de prestaties te meten. Deze indicatoren omvatten alle kwaliteitsaspecten overgenomen in artikel 21.

Art. 62. De houder legt elk jaar aan de economisch regulerende overheid een rapport voor met als inhoud de opgemeten resultaten wat de indicatoren en normen bedoeld in de artikelen 60 en 61 betreft.

HOOFDSTUK VII. — Diverse bepalingen

Afdeling I. – Betekeningen

Art. 63. Elke mededeling, vraag, rapport, instemming, bevel of ander document of akte die kan worden gevraagd of moet worden geleverd of betekend aan een partij uit hoofde van de licentie wordt beschouwd als zijnde behoorlijk betekend indien de betekening werd opgesteld in een geschrift verzonden per telefax, (die moet worden bevestigd door een aangetekende brief), of per aangetekende post, gericht aan de partij voor wie het bestemd is.

Afdeling II. – Overgangsbepalingen

Art. 64. Onze Minister van Overheidsbedrijven en Onze Minister van Mobiliteit zijn ieder wat hem betreft belast met de uitvoering van dit besluit.

Afdeling III. – Inwerkingtreding

Art. 65. Dit besluit treedt in werking de dag waarop artikel 55 van het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van B.I.A.C. in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties in werking treedt.

Gegeven te Brussel, 21 juni 2004.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Overheidsbedrijven,

J. VANDE LANOTTE

De Minister van Mobiliteit,

B. ANCIAUX