

BELGISCHE SENAAT**ZITTING 1989-1990**

18 DECEMBER 1989

**Ontwerp van wet houdende aanpassing
van de begroting van het Ministerie
van Verkeerswezen voor het begro-
tingsjaar 1989**

VERSLAG

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE SERANNO**

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Daar het ontwerp vooral technisch is, eist het geen
algemene beleidsverklaring.

De Minister stelt dus voor op alle punctuele vragen
van de leden te antwoorden.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Grosjean, voorzitter; Appeltans, Belot, Bosmans, Bou-
chat, Claeys, Clerdent, De Bondt, Dehousse, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde, Schel-
lens en De Seranno, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Eicher, Seeuws en Vandersmissen.

R. A 14879*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

795-1 (1989-1990) : Ontwerp van wet.

SENAT DE BELGIQUE**SESSION DE 1989-1990**

18 DECEMBRE 1989

**Projet de loi ajustant le budget du Minis-
tère des Communications de l'année
budgétaire 1989**

RAPPORT

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DE SERANNO**

I. EXPOSE DU MINISTRE

Comme le projet est surtout technique, il ne néces-
site aucune déclaration de politique générale.

Le Ministre propose dès lors de répondre à toutes
les questions ponctuelles des membres.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Grosjean, président; Appeltans, Belot, Bosmans,
Bouchat, Claeys, Clerdent, De Bondt, Dehousse, Gevenois, Hotyat, Op 't Eynde,
Schellens et De Seranno, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Eicher, Seeuws et Vandersmissen.

R. A 14879*Voir :***Document du Sénat :**

795-1 (1989-1990) : Projet de loi.

II. ALGEMENE BESPREKING

Betreffende artikel 32.01, Compensatie van de lasten van de N.M.B.S. voortvloeiend uit de verplichtingen van openbare dienst, stelt een lid een verhoging van 549,9 miljoen frank vast. Waar komt die verhoging vandaan? Wordt hier vooruitgelopen op een nadelig exploitatiesaldo?

De Minister verklaart dat deze verhoging hoegenaamd niet toegekend wordt in functie van een nieuwe raming van het exploitatiesaldo 1989 doch enkel voor het jaar 1989 de weerslag voor de N.M.B.S. van de maatregelen inzake de intersectoriële sociale programmatie betreft.

Hetzelfde lid merkt nog op dat op bladzijde 12, artikel 34.02, Belgisch aandeel in de werkingskosten van het «Eurocontrol-bureau» (Brussel) ter uitvoering van het Internationaal Verdrag tot samenwerking in het belang van de veiligheid van de Luchtvaart zoals gewijzigd, een verhoging staat van 66 miljoen frank.

Deze verhoging bedraagt 14 pct. Wordt die gecompenseerd door meer inkomsten uit de rechten i.v.m. het gebruik van het Belgisch luchtruim? Hoe is die verhoging te verantwoorden?

De Minister legt uit dat op het ogenblik van de opstelling van de begroting 1989 het budget van Eurocontrol nog niet gekend was. Hierdoor dienden de initiële kredieten te worden aangepast en verhoogd met 66 miljoen frank.

De toename ten opzichte van het aandeel in 1988 is te wijten aan:

- het toetreden van twee Lidstaten nl. Griekenland en Turkije waardoor er talrijke aanwervingen voorzien zijn;

- de stijging van de loonmassa met 4 pct.; vermits 85 pct. van de kredieten bestemd zijn voor het dekken van de personeelskosten zullen deze stijgen;

- aanwerving van twaalf *ab initio* verkeersleiders voor het Centrum van Maastricht.

Het systeem van de en-route heffingen is gebaseerd op een recuperatie bij de gebruikers van alle uitgaven die betrekking hebben op de luchtverkeersleiding, m.i.v. de uitgaven van Eurocontrol die hierop betrekking hebben inclusief de afschrijving van de investeringen.

De recuperatie via de en-route heffingen zal over de komende jaren gespreid worden naarmate de afschrijvingen van deze investeringen in de berekeningsbasis van de en-route heffingen worden meegerekend.

De Minister stelt ook een uittreksel (artikel 19) van de statuten van het Agentschap met de verdeelsleutel van de kosten beschikbaar (zie bijlage I).

II. DISCUSSION GENERALE

Concernant l'article 32.01, Compensation des charges de la S.N.C.B., résultant des obligations de service public, un membre constate une augmentation de 549,9 millions de francs. Qu'est-ce qui explique cette augmentation? A-t-elle été décidée parce que l'on prévoit un solde d'exploitation négatif?

Le Ministre explique que cette augmentation n'est absolument pas accordée en fonction d'une nouvelle estimation du solde d'exploitation 1989, mais qu'elle correspond uniquement à la répercussion pour la S.N.C.B., pour l'année 1989, des mesures de programmation sociale intersectorielle.

Le même membre observe qu'à la page 12, article 34.02, Quote-part de la Belgique dans les frais de fonctionnement de l'agence Eurocontrol (Bruxelles) en exécution de la Convention internationale de coopération pour la sécurité aérienne, telle qu'elle a été amendée, il y a une augmentation de 66 millions de francs.

Cette augmentation s'élève à 14 p.c. Est-elle compensée par une augmentation des revenus provenant des droits d'utilisation de l'espace aérien belge? Comment justifie-t-on cette augmentation?

Le Ministre explique qu'au moment de l'établissement du budget 1989, le budget d'Eurocontrol n'était pas encore connu. Les crédits prévus initialement ont par conséquent dû être adaptés et majorés de 66 millions de francs.

L'augmentation par rapport à la quote-part de 1988 est due:

- à l'adhésion de deux nouveaux Etats membres, à savoir la Grèce et la Turquie, ce qui implique de nombreux recrutements;

- à une augmentation de 4 p.c. de la masse salariale; 85 p.c. des crédits étant destinés à couvrir les frais de personnel, une augmentation est inévitable;

- au recrutement de 12 contrôleurs aériens *ab initio* pour le Centre de Maastricht.

Le système des redevances de route est basé sur la récupération, auprès des usagers, de toutes les dépenses relatives au contrôle aérien, en ce compris les dépenses d'Eurocontrol y afférentes et l'amortissement des investissements.

La récupération par le biais des redevances de route sera échelonnée sur les prochaines années, à mesure que les amortissements de ces investissements seront inclus dans la base de calcul des redevances de route.

Le Ministre fournit également un extrait (article 19) des statuts de l'Agence, comprenant la clef de répartition des frais (voir l'annexe I).

Hetzelfde lid wenst nog inlichtingen betreffende de verhoging van 115,4 miljoen frank, artikel 12.40, met name Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart: werkingskosten der loods-, bebakenings-, sleep- en reddingsdiensten, alsmede de Zeevaartpolitie.

Het voorziene bedrag van 28 miljoen frank klimt aldus tot 115,4 miljoen frank op. Hoe is zulke stijging te verklaren?

De Minister antwoordt wat volgt.

De verantwoording van de kredietverhoging is terug te vinden op bladzijde 37 en 38 van het wetsontwerp.

Deze kredietverhoging werd als volgt gecompenseerd:

Sectie 53:

artikel 11.03: 87,1 miljoen;

artikel 11.04: 10,9 miljoen (netto 8,2 miljoen ingevolge verhoging voor buitengewone prestaties, zondagsprestaties en nachtwerk);

artikel 12.05: 0,2 miljoen (netto 0,1 miljoen ingevolge verhoging van de uitgaven voor verplaatsings- en verblijfkosten);

artikel 81.61: 17,2 miljoen (ordonnanceringskredieten).

Hij voegt eraan toe de tekst van de overeenkomst tussen de Staat en het Vlaamse Gewest, die op korte termijn geconcretiseerd zal zijn (zie bijlage II).

In de Franse tekst, op blz. 37 van het ontwerp, door de Minister hierboven vermeld, stipt een commissaris twee vertalingsvergissingen aan. De woorden « placement du » tussen de woorden « il a été convenu que le » en de woorden « personnel employé sur les différents navires... » moeten geschrapt worden. Bovendien moet in de volgende alinea het woord « nécessitera » door het woord « nécessiterait » vervangen worden.

Het eerste lid onderlijnt dat er bij Titel II twee merkwaardige posten zijn.

Ten eerste, in artikel 81.61 betreffende de N.M.B.S.-investeringen; gaat het hier over uitgestelde of geschrapte investeringsdossiers, of gaat het bij de ordonnanceringskredieten om een « spel » van overschrijving van het volgende jaar, alles met het oog op de uitvoering van de budgetcontrole van juni en juli jl.?

De Minister verklaart dat deze verlaging voor een deel te wijten is aan geschrapte investeringsdossiers waarvan een derde geacht wordt de vermindering te zijn van het ordonnanceringskrediet 1989 (een derde van 648,0 miljoen; in 1990 en 1991 zal een zelfde vermindering van de ordonnanceringskredieten worden toegepast).

L'intervenant aimerait obtenir des informations complémentaires au sujet de l'augmentation de 115,4 millions de francs prévue à l'article 12.40, notamment l'administration de la Marine et de la Navigation intérieure: dépenses de fonctionnement des services de pilotage, de balisage, de remorquage et de sauvetage ainsi que de la Police maritime.

Le montant prévu de 28 millions de francs grimpe ainsi à 115,4 millions de francs. Comment une telle augmentation s'explique-t-elle?

Le Ministre donne la réponse suivante.

La justification de l'augmentation de crédit se trouve aux pages 37 et 38 du projet de loi.

Cette augmentation de crédit a été compensée comme suit:

Section 53:

article 11.03: 87,1 millions;

article 11.04: 10,9 millions (net: 8,2 millions, à la suite de l'accroissement pour prestations exceptionnelles, prestations du dimanche et travail de nuit);

article 12.05: 0,2 million (net: 0,1 million à la suite de l'accroissement des dépenses affectées aux frais de déplacement et de séjour);

article 81.61: 17,2 millions (crédits d'ordonnancement).

Il joint à ce document le texte de la convention entre l'Etat et la Région flamande, qui se concrétisera à court terme (voir l'annexe II).

Un commissaire relève deux erreurs de traduction dans le texte français de la p. 37 du projet, à laquelle le Ministre vient de faire référence. Les mots « placement du » entre « il a été convenu que le » et « personnel employé sur les différents navires... » doivent être supprimés. En outre, il faut remplacer, à l'alinéa suivant, le mot « nécessitera » par le mot « nécessiterait ».

Le premier intervenant souligne que le Titre II comporte deux postes remarquables.

Premièrement, à l'article 81.61 relatif aux investissements de la S.N.C.B.; est-il question ici de dossiers d'investissement différés ou supprimés, ou s'agit-il, pour les crédits d'ordonnancement, d'un « jeu » de transfert de l'année suivante, le tout en vue de l'exécution du contrôle budgétaire des mois de juin et juillet derniers?

Le Ministre explique que cette diminution est due en partie à des dossiers d'investissement supprimés, dont un tiers est censé représenter la réduction du crédit d'ordonnancement 1989 (un tiers de 648,0 millions; en 1990 et 1991, une même réduction des crédits d'ordonnancement sera appliquée).

De rest is het gevolg van de *sale and rent back*-operatie waarvan de lasten in de komende jaren de lopende uitgaven op artikel 32.04 zullen bezwaren.

Ten tweede, in artikel 81.28, betreffende de lasten van het verleden voor de M.I.V.'s, vraagt het lid of het hier eveneens gaat om een « truc » als gevolg van de budgetcontrole.

De Minister antwoordt wat volgt.

Bij de budgetcontrole werd er van uitgegaan dat de blokkering van het investeringsprogramma op het vlak van de ordonnanceringskredieten in 1989 voor het departement een bedrag vertegenwoordigde van 946,0 miljoen frank.

Aangezien op dat zelfde tijdstip het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart een kredietverhoging had aangevraagd voor de walradarketen ten belope van 710,0 miljoen frank werd een akkoord bereikt om uiteindelijk enkel de vermindering toe te passen van 240,0 miljoen frank op artikel 81.28.

Bovendien kan de Minister laten opmerken dat, ingevolge een te voorzien kredietoverschot op dit artikel in 1989 en in relatie met de bemerking van het Rekenhof inzake het krediettekort op artikel 74.17 (walradarketen), thans met de heer Schiltz onderzocht wordt of een kredietoverschrijding a rato van 182,0 miljoen frank bij wege van een deliberatie kan toegepast worden.

De Minister geeft ook een overzicht van de vastleggingen van de M.I.V.'s voor 1986, 1987 en 1988 alsmede een overzicht van de ordonnanceringen 1989 op vastleggingen genomen in 1986, 1987 en 1988. (zie bijlage III).

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 4 van het ontwerp voorziet een leningsmachtiging voor de Minister ten gunste van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart.

Een commissaris stelt vast dat hij van deze parastatale nog nooit een verslag of een begroting heeft gezien. Wat is de verantwoording voor het aangaan van die lening, welke is er het bedrag en de budgettaire weerslag van? Is dat opnieuw debudgettering? Wat is de opdracht van de Dienst? Sluiten de mogelijkheden die dit artikel schept, wel aan bij de doelstellingen en de opdracht van deze Dienst?

De Minister antwoordt dat de beslissing om de Dienst voor Regeling der Binnenvaart te belasten met de afhandeling van de Sloopregeling is gebaseerd op artikel 2 van de statuten (zie bijlage IV) van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, waarin is vermeld dat deze dienst tot doel heeft alle andere opdrachten met

Le reste fait suite à l'opération de *sale and rent back*, dont les charges grèveront, dans les prochaines années, les dépenses courantes figurant à l'article 32.04.

Deuxièmement, à propos de l'article 81.28 relatif aux charges du passé pour les S.T.I., l'intervenant demande s'il s'agit également d'un « truc » résultant du contrôle budgétaire.

Le Ministre donne la réponse suivante.

Lors du contrôle budgétaire, on est parti du principe selon lequel le blocage du programme d'investissements en matière de crédits d'ordonnancement représentait un montant de 946,0 millions de francs pour le département en 1989.

Etant donné qu'au même moment, l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure avait sollicité une augmentation de 710,0 millions de francs du crédit destiné à l'établissement d'une chaîne de radar, il a été convenu que seule la réduction de 240 millions de francs à l'article 81.28 serait finalement appliquée.

Le Ministre signale en outre que, compte tenu de l'excédent prévu à cet article pour 1989 et à la suite de l'observation faite par la Cour des comptes au sujet du déficit à l'article 74.17 (chaîne de radar à quai), on étudie actuellement, en collaboration avec M. Schiltz, si un dépassement de crédit à raison de 182 millions de francs pourrait être appliqué par voie de délibération.

Le Ministre donne également un aperçu des engagements des S.T.I. pour 1986, 1987 et 1988, de même qu'un aperçu des ordonnancements de 1989 relatifs aux engagements pris en 1986, 1987 et 1988 (voir l'annexe III).

III. DISCUSSION DES ARTICLES

L'article 4 du projet prévoit une autorisation d'emprunt pour le Ministre, au profit de l'Office régulateur de la Navigation intérieure.

Un commissaire remarque n'avoir jamais vu aucun rapport ni budget de ce parastatal. Comment est justifié cet emprunt, quels en sont le montant et l'incidence budgétaire? S'agit-il d'une nouvelle débudgétisation? Quelle est la mission de l'Office en question? Les possibilités qu'offre cet article s'inscrivent-elles dans le cadre de l'objectif et de la mission de cet Office?

Le Ministre répond que la décision de charger l'Office régulateur de la Navigation intérieure de la mise en application du Règlement sur le déchirage s'appuie sur l'article 2 des statuts (voir l'annexe IV) de l'Office régulateur de la Navigation intérieure, qui stipule que cet Office a pour mission d'assurer ou de

betrekking tot de binnenscheepvaart, die haar door de Minister worden toevertrouwd, te vervullen of eraan mee te werken.

Door de Europese Gemeenschappen werden navermelde Verordeningen uitgevaardigd, teneinde de structurele overcapaciteit te bestrijden die zich reeds geruime tijd aftekent in de binnenvaart en meer bijzonder op de vaarwegen van het Scheldebekken, de Maas en de Rijn:

— de Verordening (E.E.G.) nr. 1101/89 van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart;

— de Verordening (E.E.G.) nr. 1102/89 van de Commissie van 27 april 1989 ter vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van de Verordening (E.E.G.) nr. 1101/89 van de Raad inzake de structurele sanering van de binnenvaart.

1. Doelstellingen, algemene principes en financiering van het Europees saneringsplan

1.1. De voorstellen beogen twee doelstellingen:

— door middel van een sloopregeling, gecoördineerd op het Europees niveau, de bestaande capaciteit verminderen (10 pct. voor de droge ladingschepen en 15 pct. voor de tankschepen);

— het ontstaan van nieuwe overcapaciteit vermijden door het instellen van strafbepalingen bij het in dienst brengen van bijkomende tonnage (oud voor nieuw regeling);

1.2. Er wordt van uitgegaan dat voor het nemen van saneringsmaatregelen op Europees niveau een globaal budget van 130,5 miljoen ecu's zal nodig zijn, hetzij 5,559 miljard frank aan de officiële koers op datum van 23 november 1989 van 42,91 frank. Dit bedrag is samengesteld als volgt:

— 81,2 miljoen ecu's voor de droge ladingschepen, hetzij 3,484 miljard frank;

— 44,3 miljoen ecu's voor de tankschepen, hetzij 1,900 miljard frank;

— 5 miljoen ecu's voor de duwbakken, hetzij 214,5 miljoen frank.

1.3 Hoger vermelde E.G.-Verordeningen steunen op volgende principes:

— alleen de binnenvaartschepen gebruikt voor goederenvervoer zijn aan de reglementering onderworpen; zij moeten behoren tot de actieve vloot voor goederentransport;

— niemand kan verplicht worden zijn schip te slopen indien hij geen aanvraag voor slooppremie indient;

— degene die zijn schip niet laat slopen en verder aan het goederentransport deelneemt, dient een bijdrage te betalen die schommelt in functie van de tonnage en het type van het schip;

collaborer à toutes autres missions ayant trait à la navigation intérieure qui lui seraient dévolues par le Ministre.

En vue de lutter contre les surcapacités structurelles qui se manifestent depuis un certain temps dans les flottes opérant sur le réseau des voies navigables des bassins de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin, les Communautés européennes ont pris un certain nombre de mesures qui sont concrétisées dans:

— le Règlement (C.E.E.) n° 1101/89 du Conseil du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure;

— le Règlement (C.E.E.) n° 1102/89 de la Commission du 27 avril 1989 fixant certaines mesures d'application du règlement du Conseil précité.

1. Objectifs, principes généraux et financement du plan d'assainissement européen

1.1. Les mesures prises visent à atteindre deux objectifs:

— réduire les capacités structurelles par des actions de déchirage coordonnées au plan européen (10 p.c. pour les bateaux à cargaison sèche et 15 p.c. pour les bateaux-citernes);

— éviter l'émergence de surcapacités nouvelles par l'instauration d'un système de pénalisations pour la mise en service d'un tonnage supplémentaire (système vieux pour neuf).

1.2. Pour réaliser cette opération d'assainissement, il a été estimé nécessaire de prévoir un budget global au plan européen d'un montant de 130,5 millions d'écus, soit 5,559 milliards de francs au cours officiel au 23 novembre 1989 de 42,91 francs, se décomposant comme suit:

— 81,2 millions d'écus pour les bateaux à cargaison sèche, soit 3,484 milliards de francs;

— 44,3 millions d'écus pour les bateaux-citernes, soit 1,900 milliard de francs;

— 5 millions d'écus pour les pousseurs, soit 214,5 millions de francs.

1.3. Les règlements précités sont fondés sur les principes de base suivants:

— seuls les bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises y sont soumis, à la condition d'appartenir à la flotte active et de participer, par conséquent, à la navigation fluviale marchande;

— nul ne peut être astreint à faire déchirer son bateau s'il s'abstient d'introduire une demande de prime de déchirage;

— celui qui ne fait pas déchirer son bateau et qui reste dans le circuit opérationnel verse une cotisation qui varie en fonction du tonnage du bateau et du type de bâtiment;

— degene die zijn schip laat slopen ontvangt een slooppremie: betrokkene stelt zelf het coëfficiënt vast dat hij wenst te bekomen (van 70 pct. tot 100 pct.) en bekomt binnen de perken van de beschikbare begroting een slooppremie op basis van vermeld coëfficiënt; dit coëfficiënt is tevens het toekenningscriterium mocht de begroting overschreden worden;

— degene die bijkomende tonnage in dienst brengt, dient hetzij een bijzondere bijdrage te betalen, hetzij één van zijn schepen te laten slopen met een zelfde tonnage, hetzij een combinatie van deze twee maatregelen;

— de controle en de sancties in geval van overtreding behoren tot de bevoegdheid van de Lid-staten.

1.4 De draagkracht van al deze maatregelen blijkt uit navermelde voorbeelden, waarbij als referentie de droge ladingschepen werden genomen, die het belangrijkste deel uitmaken van de Belgische vloot.

Capaciteit van de schepen (in ton) — Capacité des bateaux (en tonnes)	Bijdrage (in franken) — Cotisation (en francs)	Slooppremie (in franken) Prime de déchirage (en francs)	
		aan/à 100 %	aan/à 70 %
400	12 015	1 441 776	1 009 244
500	16 628	1 995 315	1 396 721
1 500	64 365	7 723 800	5 406 660

1.5. De financiering van de sanering is ten laste van het beroep en gebeurt door middel van bijdragen. Frankrijk, Nederland, West-Duitsland en België dienen een slooppfonds op te richten, waarop de bijdragen zullen gestort worden en waaruit de slooppremies zullen betaald worden. Tussen de diverse fondsen wordt een solidariteit op het vlak van de financiering voorzien.

1.6. De voorfinanciering van het fonds, de interestlasten en de beheerskosten zijn ten laste van de publieke overheden.

1.7. Krachtens artikel 9 van de Verordening van de Raad is het aan de Lid-staten toegelaten om sociale begeleidingsmaatregelen uit te vaardigen ten gunste van degenen die de binnenvaart wensen te verlaten.

2. Uitvoeringsmaatregelen

2.1. De toepassing van voornoemde Verordeningen vergt een aantal uitvoeringsmaatregelen die dienen genomen door de Lid-staten. Artikel 10 van de Verordening nr. 1101/89 van de Raad stelt dat deze maatregelen vóór 1 januari 1990 dienen uitgevaardigd.

2.2. Deze uitvoeringsmaatregelen werden voorbereid in een werkgroep waarin naast vertegenwoordigers van Verkeerswezen en Financiën ook afge-

— celui qui fait déchirer son bateau reçoit une prime de déchirage: il fixe lui-même le coefficient qu'il veut obtenir (de 70 à 100 p.c.) et obtient, dans les limites du budget disponible, une prime de déchirage en fonction de ce coefficient, celui-ci constituant le critère de sélection si le budget est dépassé;

— celui qui met en service un tonnage supplémentaire doit, soit verser une contribution spéciale, soit faire déchirer l'un de ses bateaux d'un tonnage équivalent, soit cumuler les deux;

— les mesures de contrôle et la délimitation des sanctions en cas d'infraction, sont du ressort des Etats membres.

1.4. Les exemples ci-après situent la portée de ces mesures, en prenant comme modèle de référence les automoteurs à cargaison sèche qui constituent la partie la plus importante de la flotte belge.

1.5. Le financement de l'opération est effectué par la profession au moyen des cotisations. La France, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne et la Belgique ont l'obligation de créer un fonds de déchirage destiné à recevoir ces cotisations et à payer les primes de déchirage. Un système de solidarité financière fonctionnera entre les divers fonds.

1.6. Le préfinancement du fonds, les charges d'intérêts et les frais de gestion sont à charge des pouvoirs publics.

1.7. Le Règlement du Conseil, par son article 9, autorise également les Etats membres concernés à prendre des mesures sociales d'accompagnement au profit de ceux qui désirent quitter le secteur des transports par voie navigable.

2. Mesures d'exécution

2.1. La mise en application des Règlements précités nécessite un certain nombre de mesures d'exécution qui incombent aux Etats membres. Aux termes de l'article 10 du Règlement du Conseil n° 1101/89, ces mesures doivent être arrêtées avant le 1^{er} janvier 1990.

2.2. Ces mesures d'exécution furent élaborées au sein d'un groupe de travail auquel ont participé des représentants des Communications et des Finances

vaardigden van de drie Gewesten zetelden samen met de Inspecteur van Financiën geaccrediteerd bij Verkeerswezen.

Uiteindelijk kon een akkoord bereikt worden over volgende maatregelen:

a) structureel:

— de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (D.R.B.) zal de taken uitvoeren die toevertrouwd zijn aan het Sloopfonds (fonds dat dient opgericht in de vier landen met een relatief belangrijke vloot: Frankrijk, Nederland, West-Duitsland en België);

— een comité, samengesteld uit vertegenwoordigers van de Gewesten en afgevaardigden van de beroepsorganisaties, wordt belast met het toezicht en de controle van de financiële verrichtingen.

b) financieel:

— de voorfinanciering zal gebeuren door middel van een lening met staatswaarborg, aan te gaan door het departement van Verkeerswezen ten gunste van de D.R.B. met akkoord van de Minister van Financiën en de Minister van Begroting. Deze laatste heeft hiermede reeds zijn principesakkoord verleend;

— het bedrag van deze lening zal worden vastgesteld in functie van de werkelijk ingediende aanvragen tot slooppremie, het bedrag zal vermoedelijk liggen tussen 750 miljoen frank en 1 miljard frank;

— de intrestlasten van deze lening en de beheerskosten van de D.R.B. zijn ten laste van de Gewesten;

— de verdeling van de uitgaven ten laste van de Gewesten zal gebeuren op basis van de werkelijk betaalde premies aan de ingezetenen van de diverse Gewesten. Afzonderlijke rekeningen worden door de D.R.B. bijgehouden voor het inschrijven van de stortingen en de uitgaven.

Alles wordt in het werk gesteld om deze uitvoeringsmaatregelen bij koninklijk besluit te laten bekrachtigen vóór 1 januari 1990. Het is de betrachting om in hetzelfde koninklijk besluit een sociale wederaanpassingsvergoeding toe te kennen aan de Belgische schippers van minstens 57 jaar die het beroep verlaten.

IV. STEMMINGEN

De tabel, de artikelen 1 tot 5, evenals het geheel van het ontwerp van wet worden aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

Dit verslag wordt goedgekeurd met 10 tegen 7 stemmen.

ainsi que des délégués des trois Régions et l'Inspecteur des Finances accrédité auprès du département des Communications.

Après de longs débats, un accord a pu se dégager sur les mesures suivantes:

a) au plan institutionnel:

— l'Office régulateur de la Navigation intérieure (O.R.N.I.) assumera l'exécution des missions confiées au Fonds de déchirage à créer dans les quatre pays ayant une flotte relativement importante (la France, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne et la Belgique).

— un comité comprenant des représentants des Régions et des délégués des organisations professionnelles sera chargé de la surveillance et du contrôle des opérations financières;

b) au plan financier:

— le préfinancement sera effectué au moyen d'un emprunt avec garantie de l'Etat à contracter par le département des Communications, en faveur de l'O.R.N.I., en accord avec le Ministre des Finances et le Ministre du Budget; celui-ci a déjà donné son accord de principe sur cette mesure;

— le montant de cet emprunt sera fixé en fonction des demandes de primes de déchirage réellement introduites; son montant se situera vraisemblablement entre 750 millions de francs et 1 milliard de francs;

— les intérêts de l'emprunt et les frais de gestion de l'O.R.N.I. sont à charge des Régions;

— la clé de répartition des dépenses à charge des Régions sera basée sur les primes réellement payées aux ressortissants des différentes Régions; des comptes distincts seront créés à l'O.R.N.I. pour l'enregistrement des versements et des dépenses.

Tout a été mis en œuvre afin que ces mesures d'exécution puissent être consacrées par arrêté royal avant le 1^{er} janvier 1990. Cet arrêté royal vise également l'octroi d'une indemnité de réinsertion sociale aux bateliers belges âgés d'au moins 57 ans, qui quittent la profession.

IV. VOTES

Le tableau, les articles 1^{er} à 5 et l'ensemble du projet de loi ont été adoptés par 10 voix contre 2.

Le présent rapport a été approuvé par 10 voix contre 7.

ERRATA

Aanpassing van de begroting van
het Ministerie van Verkeerswezen
voor het begrotingsjaar 1989 (12)

WETSTABEL**Titel I***Lopende uitgaven***Sectie 51**

Bestuur van het Vervoer

Bladzijde 9 - artikel 12.03

In de kolom kredieten voorgesteld voor 1989 (5):
6,6 lezen in plaats van 6,4.

Sectie 52

Bestuur der Luchtvaart

Bladzijde 13 - artikel 34.03

In de kolom kredieten voorgesteld voor 1989 (5):
2 lezen in plaats van 2,6

*
* *

ERRATA

Projet de loi ajustant le budget
du Ministère des Communications
de l'année budgétaire 1989 (12)

TABLEAU DE LOI**Titre I^{er}***Dépenses courantes***Section 51**

Administration des Transports

Page 9 - article 12.03

Dans la colonne des crédits proposés pour 1989 (5):
lire 6,6 au lieu de 6,4.

Section 52

Administration de l'Aéronautique

Page 13 - article 34.03

Dans la colonne des crédits proposés pour 1989 (5):
lire 2 au lieu de 2,6.

*
* *

BIJLAGE I

Uittreksel van de statuten van het
Agentschap Eurocontrol

Artikel 19

1. Onverminderd het gestelde in onderstaand lid 2 worden de jaarlijkse bijdragen van de Verdragsluitende Partijen aan de begroting voor elk begrotingsjaar bepaald volgens onderstaande verdeelsleutel:

a) een eerste bestanddeel, ten belope van 30 pct. van de bijdrage, wordt berekend in verhouding tot de hoogte van het Bruto Nationaal Produkt van de Verdragsluitende Partijen zoals dit is omschreven in onderstaand lid 3;

b) een tweede bestanddeel, ten belope van 70 pct. van de bijdrage, wordt berekend in verhouding tot de hoogte van de grondslag van de « en route »-heffingen der Verdragsluitende Partijen zoals deze is omschreven in onderstaand lid 4.

2. Geen enkele Verdragsluitende Partij is verplicht voor een bepaald begrotingsjaar een hogere bijdrage te betalen dan 30 pct. van het total van de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen. Indien de overeenkomstig de bepalingen in het eerste lid berekende bijdrage van een Verdragsluitende Partij meer bedraagt dan 30 pct., wordt het overschot volgens de in het eerste lid vastgestelde regels over de andere Verdragsluitende Partijen omgeslagen.

3. Het hier bedoelde Bruto Nationaal Produkt is het nationaal produkt zoals dat blijkt uit de statistieken, opgesteld door de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling — of, bij gebreke daarvan, door een andere instantie die gelijkwaardige garanties biedt en aangewezen is krachtens een beslissing van de Commissie — door het rekenkundig gemiddelde te berekenen over de laatste drie jaren waarvoor zulke statistieken ter beschikking staan. Bedoeld wordt het Bruto Nationaal Produkt berekend naar factorkosten en lopende prijzen uitgedrukt in Europese rekeenheden.

4. De hier bedoelde grondslag voor de « en route »-heffingen is die welke is vastgesteld voor het voorlaatste jaar voor het desbetreffende begrotingsjaar.

ANNEXE I

Extrait des statuts
de l'Agence Eurocontrol

Article 19

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 ci-dessous, les contributions annuelles de chacune des Parties contractantes au budget sont, pour chaque exercice, déterminées selon la formule de répartition ci-après:

a) une première fraction, à concurrence de 30 p.c. de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance du produit national brut de la Partie contractante tel qu'il est défini au paragraphe 3 ci-dessous;

b) une deuxième fraction, à concurrence de 70 p.c. de la contribution, est calculée proportionnellement à l'importance de l'assiette des redevances de route de la Partie contractante telle qu'elle est définie au paragraphe 4 ci-dessous.

2. Aucune Partie contractante n'est tenue de verser, pour un exercice budgétaire donné, une contribution dépassant 30 p.c. du montant global des contributions des Parties contractantes. Si la contribution de l'une des Parties contractantes calculée conformément au paragraphe 1^{er} ci-dessus dépassait 30 p.c., l'excédent serait réparti entre les autres Parties contractantes selon les règles fixées audit paragraphe.

3. Le produit national brut qui est pris en compte est celui qui résulte des statistiques établies par l'Organisation de coopération et de développement économique — ou à défaut par tout organisme offrant des garanties équivalentes et désigné en vertu d'une décision de la Commission — en calculant la moyenne arithmétique des trois dernières années pour lesquelles ces statistiques sont disponibles. Il s'agit du produit national brut au coût des facteurs et aux prix courants exprimé en unités de compte européennes.

4. L'assiette des redevances de route qui est prise en compte est celle établie pour la pénultième année précédant l'exercice budgétaire en question.

BIJLAGE II

OVEREENKOMST VAN DIENSTVERLENING (ONTWERP)

Tussen het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de heer Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer, hierna genoemd het Gewest, en de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de heer Minister van Verkeerswezen, hierna genoemd de Staat,

Is overeengekomen wat volgt:

Artikel 1

Het Gewest verbindt er zich toe, onder de hierna vermelde voorwaarden in de door de Staat aangeduide zones bedrijfsklare dienstvaartuigen permanent ter beschikking te stellen aan het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart:

a) drie vaartuigen ten behoeve van het waterschoutsambt der Schelde geschikt voor het toezicht over en de algemene politie van de wateren waarop de zeevaartpolitie bevoegd is;

b) twee vaartuigen voor het waterschoutsambt der Kust, geschikt om als politievaartuig te kruisen in de zeewateren.

Artikel 2

§ 1. De ter beschikking gestelde vaartuigen moeten te allen tijde bedrijfsklaar zijn met voldoende gekwalificeerde en volwaardige bemanningsleden (zie eveneens artikel 4). Over de samenstelling van de bemanning oordeelt het Gewest autonoom.

§ 2. Het Vlaamse Gewest verbindt er zich toe aan het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, voldoende bemanningsploegen ter beschikking te stellen voor het uitvoeren van de volgende diensten:

a) Waterschoutsambt der Schelde:

- twee continu-diensten (alle dagen 24 u op 24 u).
- één dagdienst (8 u per dag van maandag tot vrijdag).

b) Waterschoutsambt der Kust:

- één continu-dienst (alle dagen 24 u op 24 u).
- één dagdienst (alle dagen, 12 u per etmaal).

§ 3. In uitzonderlijke gevallen kunnen de vaartuigen die niet in continu-dienst varen zonder voorafgaande verwittiging langer ingezet worden dan het hierboven vermelde aantal uren, mits betaling van de in artikel 7, b, voorziene vergoeding.

Artikel 3

Onverminderd de vaartuigen bedoeld in artikel 1, kan de Staat voor het uitvoeren van specifieke opdrachten beroep doen op de vaartuigen vermeld in artikel 7, c, tegen betaling van de daarin vermelde vergoeding. Het vaartuig wordt voor de vooraf bepaalde duur bedrijfsklaar en bemand ter beschikking gesteld van de aanvrager binnen de 18 uur volgend op de vraag.

ANNEXE II

CONVENTION DE PRESTATION DE SERVICES (PROJET)

Entre la Région flamande, représentée par le Ministre communautaire des Travaux publics et des Communications, ci-après dénommée la Région, et l'Etat belge, représenté par le Ministre des Communications, ci-après dénommé l'Etat,

Il a été convenu ce qui suit:

Article 1^{er}

La Région s'engage à mettre en permanence à la disposition du Ministère des Communications, Administration de la marine et de la navigation intérieure, aux conditions prévues ci-après, et dans les zones désignées par l'Etat, les bâtiments de service opérationnels suivants:

a) trois bâtiments à l'usage du commissariat maritime de l'Escaut, appropriés à la surveillance et à la police générale des eaux qui relèvent de la compétence de la police maritime;

b) deux bâtiments à l'usage du commissariat maritime de la côte, appropriés à effectuer des croisières dans les eaux maritimes à titre de bâtiments de police.

Article 2

§ 1^{er}. Les bâtiments visés à l'article 1^{er} doivent à tout moment être opérationnels et pourvus de membres d'équipage suffisamment qualifiés et expérimentés (voir également l'article 4). La Région décide de manière autonome de la composition de l'équipage.

§ 2. La Région flamande s'engage à mettre à la disposition du Ministère des Communications, Administration de la marine et de la navigation intérieure, suffisamment d'équipages pour assurer les services suivants:

a) Commissariat maritime de l'Escaut:

- deux services continus (tous les jours, 24 heures sur 24).
- un service de jour (8 heures par jour du lundi au vendredi).

b) Commissariat maritime de la Côte:

- un service continu (tous les jours, 24 heures sur 24).
- un service de jour (tous les jours, 12 heures par jour).

§ 3. Dans des cas exceptionnels, les bâtiments qui ne naviguent pas en service continu peuvent être affectés, sans avertissement préalable, à un service d'une durée dépassant la durée prévue ci-dessus, moyennant le paiement de l'indemnité prévue à l'article 7, b.

Article 3

Abstraction faite des bâtiments visés à l'article 1^{er}, l'Etat peut, pour l'exécution de missions spécifiques, faire appel aux bâtiments visés à l'article 7, c, contre paiement de l'indemnité y prévue. Le bâtiment opérationnel et pourvu d'un équipage est mis à la disposition du demandeur dans les 18 heures de la demande, pour la durée préalablement fixée.

Artikel 4

De bemanningsleden a/b van de in deze overeenkomst genoemde dienstvaartuigen zijn onderworpen aan het reglement van interne orde waarvan een afschrift opgenomen is als bijlage aan deze overeenkomst.

Artikel 5

Operationele zones

a) Waterschoutsambt der Schelde:

De zone, die voor routineoperaties in aanmerking komt, behelst:

— de Zeeschelde:

— stroomafwaarts tot de Belgisch-Nederlandse grens; stroomopwaarts tot de Scheepswerf te Temse inbegrepen;

— de Rupel tot de zeesluis Wintham en Boom

— alsmede de Antwerpse haven (R. en L. Scheldeoevergebied)

In uitzonderlijke gevallen kan op bevel van de Hoofdwaterschout of zijn afgevaardigde van deze grenzen afgeweken worden, zonder dat dit aanleiding geeft tot bijkomende vergoedingen (bijvoorbeeld hulpverlening of achtervolging op de Westerschelde — bijzonder politioptreden op het Albertkanaal en op het Belgisch gedeelte van de Schelde-Rijnverbinding (Kreekrak)).

b) Waterschoutsambt der Kust:

In het kustdistrict worden de routine kruisvaarten gehouden in de Belgische territoriale zee en de kusthavens, zoals omschreven in het koninklijk besluit van 4 augustus 1981, houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische Visserijzone / Exclusieve Economische Zone.

Behoudens onvoorziene omstandigheden, wordt een vaartuig ter beschikking gesteld te Oostende, het andere te Zeebrugge.

Uitzonderlijk kunnen ze op bevel van de hoofdwaterschout of zijn afgevaardigde worden ingezet in de binnenwateren die behoren tot de maritieme wateren van het Rijk, met name, de kanalen Brugge-Zeebrugge en Brugge-Oostende, zonder dat dit aanleiding geeft tot bijkomende vergoedingen.

Artikel 6

Voor de in artikel 1 vermelde vaartuigen worden de periodes van dienstonderbrekingen van maximum 1 uur voor bevoorradingen en routinenazichten en maximum 3 uren voor de olieversingsbeurt van de voortstuwingsmotoren als inherent aan de exploitatie beschouwd.

Artikel 7

Vergoedingen

a) De vergoeding voor de onder artikels 1 en 2, § 2 omschreven prestaties bedraagt jaarlijks 84 940 000 frank.

b) Indien, zoals voorzien in artikel 2, § 3, de vaartuigen die niet in continu-dienst varen langer worden ingezet zulks aanleiding tot het aanrekenen van een extra uurvergoeding van 1 100 frank voor de diensten der Zeeschelde en 740 frank voor de diensten der Kust.

Article 4

Les membres d'équipage a/b des bâtiments de service visés dans la présente convention sont soumis au règlement d'ordre intérieur dont une copie est annexée à la présente convention.

Article 5

Zones d'opération

a) Commissariat maritime de l'Escaut:

La zone concernée par les opérations de routine comprend:

— l'Escaut maritime:

— en aval jusqu'à la frontière belgo-néerlandaise; en amont jusqu'au chantier naval de Temse y compris;

— le Rupel jusqu'à l'écluse maritime de Wintham et Boom;

— le port d'Anvers (rive gauche et rive droite de l'Escaut).

Dans des cas exceptionnels, ces limites peuvent être franchies, sur l'ordre du commissaire maritime en chef ou de son délégué, sans que cela ne donne lieu au paiement d'indemnités complémentaires (comme les cas d'opération de secours ou de poursuite sur l'Escaut occidental, les cas d'intervention spéciale de la police sur le canal Albert et sur la partie belge de la jonction Escaut-Rhin (Kreekrak)).

b) Commissariat maritime de la côte:

Dans le district côtier, les croisières de routine seront organisées dans la mer territoriale belge et les ports maritimes, au sens de l'arrêté royal du 4 août 1981 portant règlement de police et de navigation pour la mer territoriale belge, les ports et plages du littoral belge. Le cas échéant, elles pourront avoir lieu dans la zone de pêche belge / zone économique exclusive.

Sous réserve de circonstances imprévues, un bâtiment sera disponible à Ostende et un autre à Zeebrugge.

A titre exceptionnel, et sur ordre du commissaire maritime en chef ou de son délégué, ces bâtiments pourront être utilisés dans les eaux intérieures faisant partie des eaux maritimes du Royaume, à savoir les canaux Bruges-Zeebrugge et Bruges-Ostende, sans que cela ne donne lieu au paiement d'indemnités complémentaires.

Article 6

Pour les bâtiments visés à l'article 1^{er}, les périodes d'interruptions de service d'une heure maximum pour le ravitaillement et les vérifications de routine et de trois heures maximum pour le remplacement de l'huile des moteurs à propulsion sont considérées comme inhérentes à l'exploitation.

Article 7

Indemnités

a) L'indemnité prévue pour les prestations définies aux articles 1^{er} et 2, § 2, s'élève annuellement à 84 940 000 francs.

b) Lorsque, dans les cas visés à l'article 2, § 3, les bâtiments qui ne naviguent pas en service continu sont affectés à un service d'une durée dépassant les durées prévues, il y a lieu au paiement d'une indemnité horaire supplémentaire de 1 100 francs pour les services de l'Escaut maritime et de 740 francs pour les services de la Côte.

c) De vergoeding voor de in artikel 3 omschreven prestaties bedraagt per dag:

- 1) Voor de Zeegroep der Schelde:
 - een boeienlegger: 72 400 frank;
 - een redeboot: 25 200 frank;
 - Scheldewacht II: 43 800 frank;
 - Tolwacht 3, 4 of 5: 9 800 frank.
- 2) Voor de Zeegroep der Kust:
 - een loodsboot: 143 900 frank;
 - een redeboot: 19 300 frank.

Alle begonnen prestaties, van minder dan 8 uur worden aangekend voor een volledige dagprestatie. Indien deze prestaties echter meer dan 8 uur bedragen, wordt de bijkomende uurvergoeding, zoals omschreven onder sub b) in rekening gebracht.

d) Voor de periodes waarin het Gewest zijn verplichtingen aan de Staat niet kan nakomen behoudens hetgeen bepaald in artikel 6, wordt bij de definitieve afrekening op het einde van het kwartaal de vergoeding voor de niet geleverde diensten en prestaties, verminderd met een forfaitair bedrag.

Per vaartuig bedraagt dit forfaitair bedrag, voor ieder uur waarin niet aan de verplichtingen werd voldaan, 2 800 frank, waarbij iedere periode van minder dan één uur als een volledig uur beschouwd wordt.

e) Alle in dit artikel vermelde bedragen zijn gekoppeld aan het algemeen indexcijfer der consumptieprijzen overeenkomstig de modaliteiten bepaald bij de wet van 1 maart 1977, houdende inrichting van een stelsel waarbij sommige uitgaven in de overheidssector aan het indexcijfer van de consumptieprijzen voor het Rijk worden gekoppeld. Ten dien einde worden ze gekoppeld aan de spilindex 135,30.

Artikel 8

Betalingsmodaliteiten

Bij het begin van ieder kwartaal zal een vooruitbetaling geschieden gelijk aan een kwart van de vergoeding verschuldigd op basis van het in artikel 7 a) vermelde bedrag. Na het verloop van ieder kwartaal wordt een definitieve afrekening gemaakt.

Artikel 9

Iedere wijziging in de bezoldigingsregeling, de toelagen en de vergoedingen van het personeel van het Vlaamse Gewest en in de samenstelling van de bemanningen, kan aanleiding geven tot een evenredige herziening door beide partijen van de vergoedingen vermeld in artikel 7.

Artikel 10

Jaarlijks wordt in de loop van de maand december, mits wederzijds akkoord, een lijst opgemaakt van de vaartuigen die ter beschikking van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart gesteld kunnen worden. Het Vlaamse Gewest waarborgt de vernieuwing van de ter beschikking gestelde vaartuigen overeenkomstig een programma vastgesteld in onderling overleg met beide partijen.

De vastlegging van de criteria voor nieuwbouw van de vaartuigen die ter beschikking van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart kunnen gesteld worden, dient in nauw onderling overleg te gebeuren tussen de verantwoordelijken voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en die van het Vlaamse Gewest.

c) L'indemnité journalière prévue pour les missions visées à l'article 3 s'élève:

- 1) Pour le groupe maritime de l'Escaut:
 - pour un baliseur, à 72 400 francs;
 - pour une vedette de rade, à 25 200 francs;
 - pour Scheldewacht II, à 43 800 francs;
 - pour Tolwacht 3,4 ou 5, à 9 800 francs.
- 2) Pour le groupe maritime de la Côte:
 - pour un bateau-pilote, à 143 900 francs;
 - pour une vedette de rade, à 19 300 francs.

Toutes les prestations de services entamées, de moins de 8 heures, sont assimilées à des prestations journalières complètes. Si la durée des prestations dépasse 8 heures, l'indemnité horaire supplémentaire visée sous b) est portée en compte.

d) Pour les périodes au cours desquelles la Région ne peut pas respecter ses obligations envers l'Etat, sous réserve des dispositions de l'article 6, l'indemnité relative aux services et prestations non effectués est réduite d'un montant forfaitaire lors du décompte définitif, à la fin du trimestre.

Ce forfait est de 2 800 francs, par bâtiment et par heure d'inexécution des obligations, chaque période de moins d'une heure étant considérée comme une heure complète.

e) Tous les montants figurant au présent article sont liés à l'indice général des prix à la consommation, conformément aux modalités fixées par la loi du 1^{er} mars 1977 organisant un régime de liaison à l'indice des prix à la consommation du Royaume de certaines dépenses dans le secteur public. Ils sont liés à cette fin à l'indice-pivot 135,30.

Article 8

Modalités de paiement

Au début de chaque trimestre aura lieu un paiement anticipé égal au quart de l'indemnité due sur la base du montant mentionné à l'article 7 a). A l'expiration de chaque trimestre, il sera procédé à un décompte définitif.

Article 9

Toute modification du régime pécuniaire, des allocations et des indemnités du personnel de la Région flamande ainsi que de la composition des équipages, peut donner lieu à une révision proportionnelle, par les deux parties, des indemnités visées à l'article 7.

Article 10

Chaque année, dans le courant du mois de décembre, il est dressé, d'un commun accord, une liste des bâtiments qui peuvent être mis à la disposition de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure. La Région flamande garantit la rénovation des bâtiments mis à la disposition de ladite Administration, selon un programme établi d'un commun accord entre les deux parties.

La fixation des critères de construction des bâtiments pouvant être mis à la disposition de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, doit se faire en étroite concertation entre les responsables de l'Administration de la marine et de la navigation intérieure et ceux de la Région flamande.

Iedere wijziging van de technische en operationele eisen, kan aanleiding geven tot de herziening van de vergoedingen voorzien zoals in artikel 7.

Artikel 11

Deze overeenkomst wordt afgesloten voor een termijn van 10 jaar, ingaande op 1 januari 1989 met stilzwijgende verlenging, telkens voor eenzelfde duur.

De overeenkomst kan ten alle tijde door één van beide partijen opgezegd worden door middel van een aangetekend schrijven. Dit dient te gebeuren tenminste drie jaren voor het einde van een termijn.

Brussel,

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,

De Minister van Verkeerswezen,

De Rapporteur,
J. SAUWENS.

De Voorzitter,
J.-L. DEHAENE.

BIJLAGE AAN DE OVEREENKOMST

Terbeschikkingstelling van varend personeel ten behoeve van de Zeevaartpolitie.

REGLEMENT VAN INWENDIGE ORDE

Met het oog op de goede uitvoering van de opdrachten van de Zeevaartpolitie is het nodig de volgende bepalingen na te leven.

1. Voor de duur van de uitoefening van de taken staat de volledige bemanning onder het gezag van het Waterschoutsambt dat de opdrachten vaststelt.

2. De schipper treedt op als gezagvoerder van het vaartuig. Hij is verantwoordelijk voor de veilige navigatie. Hij volgt behoudens nautische bezwaren, de bevelen op van de agent van de Zeevaartpolitie die fungeert als postoverste en als dusdanig, aan boord, verantwoordelijk is voor de te vervullen opdrachten. De schipper voert de opdrachten uit in goede samenwerking met de agent van de Zeevaartpolitie.

3. Alleen wanneer een postoverste van de Zeevaartpolitie aan boord is, dragen de vaartuigen, behoudens andere richtlijn, het opschrift « politie » of « rivierpolitie », alsmede de wimpel van de Zeevaartpolitie.

4. Een absolute geheimhouding in verband met de opdrachten is verplicht.

5. De hoofdwaterschout of zijn plaatsvervanger kunnen mits gemotiveerde redenen bemanningsleden weigeren.

6. Alle feiten en omstandigheden die niet in dit reglement werden voorzien worden geregeld na overleg tussen de betrokken diensthoofden.

Toute modification des normes techniques et opérationnelles peut donner lieu à la révision des indemnités prévues à l'article 7.

Article 11

La présente convention est conclue pour un terme de dix ans prenant cours le 1^{er} janvier 1989. Elle sera reconduite tacitement, chaque fois pour un même terme.

La convention peut être résiliée à tout moment par une des deux parties. Cette résiliation doit se faire par lettre recommandée, trois ans au moins avant l'expiration d'un terme.

Bruxelles,

Le Ministre communautaire des Travaux publics et des Communications,

Le Ministre des Communications,

Le Rapporteur,
J. SAUWENS.

Le Président,
J.-L. DEHAENE

ANNEXE A LA CONVENTION

Détachement de personnel naviguant pour les besoins de la Police maritime.

REGLEMENT D'ORDRE INTERIEUR

Pour la bonne exécution des missions de la Police maritime, les dispositions suivantes doivent être respectées.

1. Pour la durée de l'accomplissement des missions imparties, l'ensemble de l'équipage est placé sous l'autorité du Commissariat maritime, qui définit celles-ci.

2. Le capitaine agit en qualité de commandant du bâtiment. Il est responsable de la sécurité de la navigation. Sauf empêchement nautique, il se conforme aux ordres de l'agent de la Police maritime qui fait office de chef de poste et qui est, à ce titre, responsable à bord des missions à accomplir. Le commandant exécute les missions en étroite collaboration avec l'agent de la Police maritime.

3. Ce n'est que lorsqu'un chef de poste de la Police maritime est à bord, et sauf instruction contraire, que les bâtiments arborent l'inscription « police » ou « police fluviale », ainsi que l'étendard de la Police maritime.

4. Le secret absolu est de rigueur au sujet des missions.

5. Le commissaire maritime en chef ou son remplaçant peut, pour des motifs fondés, récuser des membres d'équipage.

6. Tous faits et circonstances non prévus dans le présent règlement sont réglés après concertation entre les chefs de services intéressés.

BIJLAGE III

ANNEXE III

I. Evolutie van de vastleggingen voor
de dienst bevordering van het stedelijk vervoer

(In miljoenen franken)

I. Evolution des engagements
pour la promotion des transports urbains

(En millions de francs)

	1986	1987	1988
B.S.V. — P.T.U.	141,7	145,8	128,9
M.I.V.A.	2 216,8	745,7	1 000,0
M.I.V.B. — S.T.I.B.	3 126,3	4 064,4	2 242,1
S.T.I.C.	855,9	742,8	935,2
M.I.V.G.	80,2	158,9	119,5
S.T.I.L.	251,9	126,3	63,0
N.M.V.B. — S.N.C.V.	227,0	36,4	181,0
TOTAAL. — TOTAL	6 899,8	6 020,3	4 669,7

II. Ordonnancerings 1989
op vastleggingen 1986-1987-1988

Situation d.d. 24 novembre 1989

(In miljoenen franken)

II. Ordonnancements 1989
sur engagements 1986-1987-1988

Situation au 24 novembre 1989

(En millions de francs)

	1986	1987	1988
B.S.V. — P.T.U.	—	4,1	114,8
M.I.V.A.	139,1	129,0	271,9
M.I.V.B. — S.T.I.B.	149,2	547,0	537,6
S.T.I.C.	139,8	162,9	346,4
M.I.V.G.	12,2	25,4	43,1
S.T.I.L.	8,4	5,1	22,9
N.M.V.B. — S.N.C.V.	0,4	5,7	40,5
TOTAAL. — TOTAL	449,1	879,2	1 377,2

BIJLAGE IV

3 december 1968. — Koninklijk besluit houdende omwerking van het statuut van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (*Belgisch Staatsblad* van 15 januari 1969)

BOUDEWIJN,
Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Gelet op de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, zoals ze later werd gewijzigd;

Overwegende dat de Dienst voor Regeling der Binnenvaart ingedeeld is in de categorie A van de aan voormelde wet van 16 maart 1954 onderworpen instellingen, dat er aanleiding is om de wetbepalingen tot vaststelling van het statuut van de Dienst in overeenstemming te brengen met de bepalingen van deze wetgeving betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut en ze om te werken;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op voordracht van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Begroting en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Artikel 1

De bepalingen van de besluitwet van 12 december 1944 houdende oprichting van een Dienst voor Regeling der Binnenvaart worden in overeenstemming gebracht met de wet van 16 maart 1954, zoals ze later werd gewijzigd en overeenkomstig de bij dit besluit gevoegde tekst omgewerkt.

Art. 2

Voorname besluitwet van 12 december 1944 wordt opgeheven.

Art. 3

Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 4

Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Begroting en Onze Minister van Verkeerswezen zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

ANNEXE IV

3 décembre 1968. — Arrêté royal portant refonte du statut de l'Office régulateur de la Navigation intérieure (*Moniteur belge* du 15 janvier 1969)

BAUDOUIN,
Roi des Belges,

A tous, présents et à venir,

SALUT.

Vu la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, telle qu'elle a été modifiée ultérieurement;

Considérant que l'Office régulateur de la Navigation intérieure est classé dans la catégorie A des organismes soumis à la loi du 16 mars 1954, qu'il échet de mettre les dispositions fixant le statut de cet Office en concordance avec les dispositions de cette législation sur le contrôle de certains organismes d'intérêt public et procéder à leur refonte;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de notre Ministre des Finances, de notre Ministre du Budget et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS:

Article 1^{er}

Les dispositions de l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 créant un Office régulateur de la Navigation intérieure, sont mises en concordance avec la loi du 16 mars 1954, telle qu'elle a été modifiée ultérieurement, et refondues conformément au texte annexé au présent arrêté.

Art. 2

Est abrogé l'arrêté-loi précité du 12 décembre 1944.

Art. 3

Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 4

Notre Ministre des Finances, Notre Ministre du Budget et Notre Ministre des Communications sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Gegeven te Brussel, 3 december 1968.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege:
De Minister van Financiën,

BARON SNOY et d'OPPUERS.

De Minister van Begroting,

A. COOLS.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

Donné à Bruxelles, le 3 décembre 1968.

BAUDOUIN.

Par le Roi:
Le Ministre des Finances,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

Le Ministre du Budget,

A. COOLS.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

BIJLAGE V

Statuut van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart

Artikel 1

Er wordt een met rechtspersoonlijkheid bedeeld organisme, genaamd « Dienst voor Regeling der Binnenvaart » (hierna « de Dienst » te noemen), opgericht.

De Dienst heeft zijn zetel te Brussel.

De Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeeween en van de Binnenvaart behoort mag deze zetel tijdelijk in een andere stad van het Rijk vestigen.

Art. 2

De Dienst heeft ten doel:

1. de bevrachting per reis en de verhuring op termijn (1) te regelen van de binnenvaartuigen bestemd voor het eigenlijke vervoer van goederen, met uitsluiting van schepen die uitsluitend worden gebruikt voor een regelmatige goederendienst (beurtdienst) en van schepen die minder dan 25 ton meten en onder voorbehoud van wat door artikel 2bis wordt bepaald (2);

2. te voorzien in de stipte toepassing door de belanghebbenden van de overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 vastgestelde vracht- en huurprijzen;

3. alle andere opdrachten met betrekking tot de binnenscheepvaart die hem door de Minister worden toevertrouwd, te vervullen of er aan mede te werken.

Art. 2bis

De in artikel 1 genoemde Minister kan het door onderhavig statuut voorziene regime voor de bevrachting per reis en de verhuring op termijn van binnenvaartuigen geheel of gedeeltelijk toepasselijk verklaren op het grensoverschrijdend verkeer en op de tankschepen (2) (3).

Art. 3

Het totale actieve en passieve vermogen, eigendom van en/of beheerd uit welken hoofde ook door de « Belgische Binnenvaart Centrale », opgericht bij besluit van 20 september 1940, waarvan de nietigheid door de besluitwet van 5 mei 1944 werd vastgesteld, wordt door de Dienst overgenomen.

De lopende verbintenissen van burgerlijk recht, door de bedoelde Centrale aangegaan, worden geacht te zijn aangegaan door de Dienst.

De op 16 december 1944 verworven gevolgen der reglementering, uitgevaardigd door hogerbedoeld besluit van 20 september 1940 of krachtens dat besluit, worden beschouwd als definitief verworven.

(1) Bij artikel 1 van de met verwijzing (2) bedoelde wet wordt bepaald dat de woorden « de bevrachtingen per reis en de verhuring op termijn » geacht worden te doelen op iedere bevrachting per reis, iedere bevrachting om te liggen, iedere bevrachting om te liggen en/of te varen en iedere verhuring op termijn.

(2) Wet van 7 september 1979 (*Belgisch Staatsblad* van 4 oktober 1979).

(3) Koninklijk besluit nr. 173 van 30 december 1982 (*Belgisch Staatsblad* van 20 januari 1983).

ANNEXE V

Statut de l'Office régulateur de la Navigation intérieure

Article 1^{er}

Il est créé un organisme doté de la personnalité civile, dénommé « Office régulateur de la Navigation intérieure » (désigné ci-après par les termes « l'Office »).

L'Office a son siège à Bruxelles.

Temporairement, le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions, peut fixer ce siège dans toute autre ville du Royaume.

Art. 2

L'Office a pour mission:

1. de régler l'affrètement au voyage et la location à temps (1) des bâtiments de navigation intérieure destinés au transport proprement dit de marchandises à l'exclusion des bateaux affectés exclusivement à un service régulier de messageries et des bâtiments de moins de 25 tonnes de jauge et sous réserve de ce qui est statué par l'article 2bis (2);

2. d'assurer la stricte observance par les intéressés des taux des frets fluviaux et des prix de location de bateaux fixés conformément à l'article 6 ci-après;

3. d'assurer ou de collaborer à toutes autres missions ayant trait à la navigation intérieure qui lui seraient dévolues par le Ministre.

Art. 2bis

Le Ministre désigné à l'article 1^{er} peut rendre entièrement ou partiellement applicable aux transports transfrontières et aux bateaux-citernes, le régime prévu par le présent statut pour l'affrètement au voyage et la location à temps de bâtiments de navigation intérieure (2) (3).

Art. 3

L'Office reprend l'ensemble du patrimoine actif et passif appartenant à et/ou géré à quelque titre que ce soit par la « Centrale belge de la Navigation intérieure », créée par l'arrêté du 20 septembre 1940, dont la nullité a été constatée par l'arrêté-loi du 5 mai 1944.

Les engagements de droit civil en cours, contractés par ladite Centrale, sont réputés être contractés par l'Office.

Les effets acquis de la réglementation édictée par l'arrêté susvisé du 20 septembre 1940 ou en vertu de cet arrêté, au 16 décembre 1944, sont considérés comme définitivement acquis.

(1) L'article 1^{er} de la loi dont question sous (2) stipule que l'expression « l'affrètement au voyage et la location à terme » est interprétée en ce sens qu'elle vise tout affrètement au voyage, tout affrètement en séjour, tout affrètement pour séjourner et/ou pour naviguer et toute location à temps.

(2) Loi du 7 septembre 1979 (*Moniteur belge* du 4 octobre 1979).

(3) Arrêté royal n° 173 du 30 décembre 1982 (*Moniteur belge* du 20 janvier 1983).

Art. 4

De dienst is onderworpen aan het gezag van de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort (hierna « de Minister » te noemen).

Hij wordt vertegenwoordigd en beheerd door deze Minister.

De Minister is bevoegd om alle handelingen van beheer te verrichten, onder het bij dit statuut voorziene voorbehoud.

Hij wordt geleid door een commissaris gebeurlijk bijgestaan door een adjunct-commissaris, benoemd en ontslagen door de Minister.

De commissaris heeft alle voor de uitvoering van de aan de Dienst toevertrouwde opdracht vereiste bevoegdheden. Hij maakt er gebruik van volgens de hem door de Minister verstrekte richtlijnen en hij brengt aan de Minister verslag uit over de uitvoering van zijn opdracht op het einde van ieder jaar en telkens de Minister zulks verlangt. Hij mag, mits toestemming van de Minister, een deel zijner bevoegdheden, met inbegrip van het recht tot verdere overdracht, aan de adjunct-commissaris en/of aan één of meerdere leden van het personeel van de Dienst overdragen (3).

Art. 5

Met het oog op de regeling der bevrachting en der verhuring van binnenvaartuigen, richt de Dienst in de voornaamste binnenscheepvaartcentra beurtbevrachtungskantoren in.

Alle binnenvaartuigen, die overeenkomstig artikel 2, cijfer 1, onder de Dienst ressorteren, om het even of zij eigendom zijn van Belgische onderdanen of van vreemdelingen, kunnen ingeschreven worden in de door de bevrachtungskantoren gehouden beurtlijsten zodra zij zich ledig in België bevinden en in staat zijn een lading in te nemen.

Voor de uitvoering van goederentransporten voor rekening van derden binnen de grenzen van het Rijk mogen deze schepen slechts door bemiddeling der beurtbevrachtungskantoren bevracht of verhuurd worden. Als goederentransporten binnen de grenzen van het Rijk worden beschouwd de transporten die hun laadplaats en losplaats in België hebben en die, ook al blijft het gevolgde traject niet geheel binnen de grenzen, over vaarwegen lopen die gewoonlijk door binnenvaartuigen worden gebruikt, met uitsluiting van de estuaire vaart (3).

Art. 6

De vracht- en huurprijzen alsmede alle andere voorwaarden tegen welke de bevrachtingen en verhuringen, tot stand gekomen door bemiddeling der bevrachtungskantoren, verplicht moeten worden afgesloten, worden vastgesteld door de Minister, na inwinning — zo daartoe aanleiding bestaat — van het advies van raadgevende comités waarvan aantal, samenstelling en werking door de Minister worden bepaald.

De Minister kan sommige van de bevoegdheden welke hij aan het eerste lid ontleent, onder de voorwaarden en volgens de nadere regels door hem bepaald, overdragen op de commissaris (3).

Art. 7

De Minister vaardigt de reglementen uit betreffende de werking van de Dienst en van de beurtbevrachtungskantoren. Deze reglementen zullen met name bepalen:

(3) Koninklijk besluit nr. 173 van 30 december 1982 (*Belgisch Staatsblad* van 20 januari 1983).

Art. 4

L'Office est soumis à l'autorité du Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions (désigné ci-après par les termes « le Ministre »).

Il est représenté et géré par ce Ministre.

Le Ministre a qualité pour accomplir tous les actes de gestion sous les réserves reprises dans le présent statut.

Il est dirigé par un commissaire, assisté éventuellement par un commissaire adjoint, nommés et démis par le Ministre.

Le commissaire est nanti de tous les pouvoirs nécessaires à l'accomplissement de la mission dévolue à l'Office. Il en fait usage d'après les directives qui lui sont tracées par le Ministre et il rend compte à celui-ci de l'exécution de sa mission, à la fin de chaque année et toutes les fois que le Ministre le demande. Il peut, moyennant l'autorisation du Ministre, déléguer une partie de ses pouvoirs, y compris celui de sous-déléguer, au commissaire adjoint et/ou à un ou plusieurs membres du personnel de l'Office (3).

Art. 5

En vue de régler l'affrètement et la location de bâtiments de navigation intérieure, l'Office établit, dans les principaux centres de batellerie, des bureaux d'affrètement à tour de rôle.

Tous les bâtiments de navigation intérieure relevant, conformément à l'article 2, chiffre 1, de l'Office, qu'ils appartiennent à des ressortissants belges ou étrangers, peuvent être inscrits sur les listes de tour de rôle tenues par les bureaux d'affrètement, dès qu'ils sont vides en Belgique et aptes à prendre un chargement.

Pour l'exécution des transports de marchandises pour compte de tiers à l'intérieur des frontières du Royaume, ces bateaux ne peuvent être affrétés ou loués que par l'intermédiaire des bureaux d'affrètement à tour de rôle. Sont considérés comme transports de marchandises à l'intérieur des frontières du Royaume, les transports ayant leur lieu de chargement et leur lieu de déchargement en Belgique et empruntant, même si l'itinéraire suivi ne se maintient pas entièrement à l'intérieur des frontières, des voies navigables habituellement utilisées par les bâtiments de navigation intérieure à l'exclusion de la navigation en estuaire (3).

Art. 6

Les taux de fret et les prix de location ainsi que toutes autres conditions, auxquels les affrètements et les locations effectuées par l'intermédiaire des bureaux d'affrètement doivent obligatoirement être conclus, sont fixés par le Ministre, après avoir pris l'avis, s'il y a lieu, de comités consultatifs, dont le Ministre détermine le nombre, la composition et le fonctionnement.

Le Ministre peut déléguer au commissaire, dans les conditions et selon les modalités qu'il fixe, certains des pouvoirs qu'il tient de l'alinéa 1^{er} (3).

Art. 7

Le Ministre édicte les règlements relatifs au fonctionnement de l'Office et des bureaux d'affrètement à tour de rôle. Ces règlements stipuleront notamment:

(3) Arrêté royal n° 173 du 30 décembre 1982 (*Moniteur belge* du 20 janvier 1983).

— het bedrag der afhoudingen die door de diverse categorieën belanghebbenden verschuldigd zijn met het oog op het dekken van de beheerskosten van de Dienst en desvoorkomend van die andere financiële behoeften, in het raam der binnenscheepvaart, welke de Minister zal bepalen;

— de voorwaarden waarin bepaalde categorieën van schepen, met name diegene gebezigd voor eigen vervoer, van de tussenkomst der beurtbevrachtungskantoren zullen kunnen worden vrijgesteld;

— de modaliteiten volgens welke bevrachtingen, verhuringen en ledige verplaatsingen zullen kunnen worden opgelegd aan de eigenaars van binnenvaartuigen;

— de tuchtmaatregelen, die door de Dienst zullen kunnen worden getroffen tegenover de diverse categorieën belanghebbenden;

— de voorwaarden die te vervullen zijn opdat een onderneming als regelmatige goederendienst (beurtdienst), die buiten de bevoegdheid van de Dienst valt, wordt beschouwd;

— de schikkingen te nemen met het oog op het beheersen van de totale capaciteit van de schepen die kunnen worden ingeschreven in de door de bevrachtungskantoren gehouden beurtlijsten (3).

Art. 8

De Dienst is bevoegd om overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 1 februari 1938, houdende goedkeuring van het reglement op de burgerlijke opeisingen, het burgerlijk opeisingsrecht op de binnenvaartuigen en hun bemanning uit te oefenen.

Art. 9

De nettowinsten kunnen door de Minister worden aangewend met het oog op het dekken van de financiële behoeften overeenstemmend met de speciale zendingen die door de Minister aan de Dienst zullen worden toevertrouwd in het raam van de binnenscheepvaart, die hij zal bepalen overeenkomstig artikel 2,3. Zij kunnen ook, bij beslissing van de Minister, tot beloop van hun volle bedrag naar de algemene reserve zonder bepaalde aanwending worden ovegedragen, met dien verstande dat deze laatste reserve wordt vastgesteld op maximaal een bedrag dat gelijk is aan het totaal van de werkingskosten van de Dienst in de loop van de laatste twee jaren voorafgaand aan het desbetreffende begrotingsjaar. Het overschot zal aan de Schatkist worden gestort (3).

Art. 10

Voor het overige, is de Dienst onderworpen aan de regelen, voor de instellingen van categorie A voorgeschreven bij de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

Art. 11

De Koning kan de ontbinding van de Dienst voorschrijven. Het ontbindingsbesluit zal de wijze van vereffening van de Dienst en de bestemming van zijn bezit bepalen (3).

— l'import des redevances dues par les diverses catégories d'intéressés en vue de couvrir les frais de gestion de l'Office et, le cas échéant, de pourvoir à tels autres besoins financiers dans le cadre de la navigation intérieure que le Ministre désignera;

— les conditions dans lesquelles certaines catégories de bateaux, notamment ceux affectés au transport pour compte propre, pourront être libérés de l'intervention des bureaux d'affrètement à tour de rôle;

— les modalités selon lesquelles des affrètements, des locations et des déplacements à vide pourront être imposés aux propriétaires de bâtiments de navigation intérieure;

— les sanctions disciplinaires qui pourront être prises par l'Office, vis-à-vis des diverses catégories d'intéressés;

— les conditions à remplir pour qu'une exploitation de bâtiments de navigation intérieure soit considérée comme service régulier de messageries ne relevant pas de la compétence de l'Office;

— les dispositions à prendre en vue de maîtriser la capacité globale des bateaux pouvant être inscrits aux listes de tour de rôle tenues par les bureaux d'affrètement (3).

Art. 8

L'Office est habilité pour exercer le droit de réquisition civile, vis-à-vis des bâtiments de navigation et de leurs équipages, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 1^{er} février 1938 approuvant le règlement sur les réquisitions civiles.

Art. 9

Les bénéfices nets pourront être affectés par le Ministre à la couverture des besoins financiers correspondant à des missions spéciales qui auront été confiées à l'Office par le Ministre, dans le cadre de la navigation intérieure, besoins qui sont déterminés par lui, conformément à l'article 2,3. Ils pourront, également, par décision du Ministre, être versés dans la réserve générale, sans affectation spéciale, à concurrence de leur montant intégral, étant entendu que cette dernière réserve est fixée, au maximum, à un montant équivalent au total des frais de fonctionnement de l'Office au cours des deux dernières années précédant l'année budgétaire concernée. L'excédent sera versé au Trésor (3).

Art. 10

Pour le surplus, l'Office est soumis aux règles prévues pour les organismes de la catégorie A, par la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Art. 11

Le Roi peut prononcer la dissolution de l'Office. L'arrêté de dissolution fixera le mode de liquidation de l'Office et déterminera l'affectation de ses biens (3).

(3) Koninklijk besluit nr. 173 van 30 december 1982 (*Belgisch Staatsblad* van 20 januari 1983).

(3) Arrêté royal n° 173 du 30 décembre 1982 (*Moniteur belge* du 20 janvier 1983).

Art. 12

Overtredingen van de bepalingen van dit statuut en van de in uitvoering ervan getroffen reglementen worden met gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie jaar en met geldboete van 100 tot 100 000 frank of met één dezer straffen gestraft.

Worden inzonderheid belast met het opzoeken en vaststellen van deze overtredingen, de ambtenaren en agenten vernoemd in artikel 101, van het koninklijk besluit van 15 oktober 1935, houdende reglement betreffende de politie en de scheepvaart der bevaarbare waterwegen onder beheer van de Staat.

De binnenvaartuigen, die het voorwerp uitmaken van overtredingen, kunnen door deze ambtenaren en agenten opgehouden worden tot beëindiging van de staat van overtreding.

Ons bekend om te worden gevoegd bij Ons besluit van 3 december 1968.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege:

De Minister van Financiën,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

De Minister van Begroting,

A. COOLS.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

Art. 12

Les infractions aux dispositions du présent statut et aux règlements édictés en vertu de celui-ci sont punies d'un emprisonnement de quinze jours à trois ans et d'une amende de 100 à 100 000 francs ou d'une de ces peines seulement.

Sont spécialement désignés pour rechercher et constater ces infractions, les fonctionnaires et agents énumérés à l'article 101 de l'arrêté royal du 15 octobre 1935, portant règlement de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat.

Les bâtiments de navigation intérieure faisant l'objet d'infractions peuvent être retenus par ces fonctionnaires et agents jusqu'à cessation de l'état de contravention.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 3 décembre 1968.

BAUDOUIN.

Par le Roi:

Le Ministre des Finances,

Baron SNOY et d'OPPUERS.

Le Ministre du Budget,

A. COOLS.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.