

Art. 9. Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Motril — Spanje, 31 december 1983.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

N. 84 — 72

Koninklijk besluit nr. 241 betreffende de maatregelen tot verbetering van de bedrijfsresultaten van de Regie voor maritiem transport

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het koninklijk besluit dat aan de handtekening van Uwe Majesteit wordt voorgelegd, vindt zijn rechtsgrond in de artikelen 1, 3°, en 2, § 2, van de wet van 6 juli 1983 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning. Het betreft maatregelen die van aard zijn om een verbetering van de bedrijfsresultaten van de Regie voor maritiem transport te bewerkstelligen en het wordt beheerst door de voortdurende zorg de kwaliteit van de openbare dienst te verzoenen met de noodzaak besparingen te verwezenlijken.

Meer in het bijzonder is het de bedoeling dat de exploitatie van de R.M.T. positieve resultaten oplevert en dat zij daarvoor geen tussenkomst van de Staat krijgt.

Deze doelstelling dient gezien tegen de achtergrond van een internationale concurrentie waarin de R.M.T. optreedt als een commerciële onderneming gericht op de verkoop van diensten. Zij neemt een vooraanstaande plaats in tussen haar concurrenten en zij is voor 's lands economie o.m. van belang als bron van vreemde deviezen.

Haar activiteit is gebaseerd op een vloot, een haven en een organisatie waarvan de kosten per se weinig elastisch zijn zodat de rendabiliteit slechts kan bereikt worden door een hoge graad van benutting. De Regie is bovendien zeer arbeidsintensief. Dit is niet alleen van belang voor de tewerkstelling in de scheepvaart in het algemeen en in de kuststreek in het bijzonder, maar dit bedrijfseconomisch aspect heeft bovendien voor gevolg dat zeer omzichtig en selectief zal moeten tewerk gegaan worden bij het drukken van het personeelsbestand.

De R.M.T. werd opgericht met uitsluitend vaste of quasi vaste activa zonder dat haar een bedrijfskapitaal ter beschikking werd gesteld en met de verplichting al haar investeringen met eigen middelen te financieren. Deze uitgangssituatie heeft o.a. toe geleid dat de R.M.T. belangrijke schulden heeft t.o.v. de Schatkist. Het is de bedoeling ook deze situatie te saneren.

Het besluit legt de Directeur-generaal van de R.M.T. de verplichting op, binnen één maand na de publicatie van de betrokken tekst in het *Belgisch Staatsblad*, een saneringsplan voor te stellen dat van aard is om voormelde oogmerken te bereiken. Bij het opmaken van dit plan zullen de volgende krachtlijnen gelden :

- maximaliseren van de benutting van de beschikbare middelen, zowel personeel als materieel;
- minimaliseren van het aantal personeelsleden in vast verband door vermindering van het aantal personeelsleden voorzien in de personeelsformatie en natuurlijke en vrijwillige afvloeiing tot het strikt noodzakelijke aantal is bereikt;
- opvoeren van de productiviteit per personeelslid door invoering van polyvalentie en mobiliteit van het personeel binnen de R.M.T.;
- minimaliseren van de bemanningskost per overvaart door vermindering van de bemanning, door rationalisering van de kwalificatie en door polyvalentie;

Art. 9. Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Motril — Espagne, le 31 décembre 1983.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

F. 84 — 72

Arrêté royal n° 241 relatif aux mesures visant à améliorer les résultats d'exploitation de la Régie des transports maritimes

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté royal soumis à la signature de Votre Majesté trouve son fondement juridique dans les articles 1er, 3°, et 2, § 2, de la loi du 6 juillet 1983 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi. Il concerne la concrétisation de mesures visant à améliorer les résultats d'exploitation de la Régie des transports maritimes en ayant le souci constant de concilier la qualité du service public et la nécessité de réaliser des économies.

Il entre plus particulièrement dans les intentions d'inciter la R.T.M. à produire des résultats d'exploitation positifs, sans qu'elle bénéficie à cet effet d'interventions de la part de l'Etat.

Cet objectif s'inscrit dans le cadre de la concurrence internationale où la R.T.M. agit en tant qu'entreprise commerciale axée sur la vente de services. Elle occupe une place prépondérante parmi ses concurrents et constitue, notamment, une importante source de devises étrangères pour l'économie du pays.

Ses activités se développent autour d'une flotte, d'un port et d'une organisation dont les coûts en soi s'avèrent peu élastiques, de sorte que, pour rentabiliser l'exploitation, il faut garantir un coefficient d'occupation élevé. La Régie représente en outre un secteur d'emploi intensif. Ceci n'est pas seulement important pour l'emploi dans la navigation en général et dans la région côtière en particulier, mais cet aspect économique de l'entreprise implique en outre la nécessité d'une approche très prudente et sélective en cas de compression des effectifs du personnel.

La R.T.M. a été créée exclusivement à partir d'actifs immobilisés ou quasi immobilisés, sans avoir bénéficié d'un capital d'exploitation, mais en se voyant contrainte de financer tous ses investissements par ses propres moyens. C'est ainsi, entre autres, que la R.T.M. s'est fortement endettée à l'égard du Trésor. L'objet du présent arrêté est d'assainir également cette situation.

L'arrêté oblige le Directeur général de la R.T.M. à présenter, dans un délai d'un mois après publication du texte concerné au *Moniteur belge*, un plan d'assainissement visant à réaliser l'objectif poursuivi. Lors de l'élaboration de ce plan, il sera tenu compte des lignes de force suivantes :

- maximalisation de l'utilisation des moyens disponibles, aussi bien au niveau du personnel qu'au niveau du matériel;
- minimalisation du nombre d'agents nommés à titre définitif, par une réduction de l'effectif prévu au cadre du personnel et par des départs naturels et volontaires jusqu'à ce que le nombre strictement nécessaire soit atteint;
- renforcement de la productivité individuelle des agents par l'instauration de la polyvalence et du régime de la mobilité au sein de la R.T.M.;
- minimalisation des frais d'équipages par traversée, par une diminution de l'équipage, par une rationalisation de la qualification et par la polyvalence;

— opvoeren van de vervoerscapaciteit, dus van de opbrengstmogelijkheden per overvaart van de schepen, bij gelijkblijvende bemannings- en brandstofkost en aanpassing van de bijbehorende haveninfrastructuur;

— opvoeren van de beschikbaarheid van de schepen om te varen en inkomsten op te brengen door verkorten van de onderhoudsperiode ingevolge een andere spreiding van de wekelijkse arbeidsduur over de werkdag of door werk in ploegen;

— opvangen van de personeelsbehoeften boven het minimum door aanwervingen op contractuele basis, hetzij voor seizoenactiviteiten hetzij voor onvoorziene onderhouds- en herstellingswerken, hetzij voor activiteiten (nieuwe of uitbreiding van de bestaande) die de rendabiliteit van het geheel kunnen verbeteren, hetzij om een tijdelijke onderbezetting van de vaste personeelsformatie op te vangen;

— betere kostenbewaking door versterking van het leidinggevend personeel en door een beheersing van alle kosten via het bestaande centrum voor informatieverwerking. Hierbij zal bijzondere aandacht gaan naar de kosten van onderhoud en herstelling.

Het dient evenwel benadrukt dat behoudens algemene maatregelen die het geheel van de openbare sector zouden betreffen het opvolgen van deze krachtblijven niet kan voor gevolg hebben dat aan het geldelijk statuut van de personeelsleden wordt geraakt.

Het besluit voorziet bovendien in een aantal bepalingen die ofwel verplichtingen opleggen ofwel de bestaande wetten of reglementeringen wijzigen opdat de voormelde doelstelling zo snel mogelijk en maximaal zouden kunnen bereikt worden. Deze bepalingen worden hierna één voor één toegelicht.

Onderzoek van de artikelen

Artikel 1 herneemt de doelstellingen die door het indienen van het rationalisatie- en saneringsplan moeten worden nagestreefd.

Dit plan zal worden bindend verklaard bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

De Minister van Financiën en de Minister waaronder het organisme ressorteert worden bovendien belast met het opmaken van een terugbetalingsplan betreffende de schulden van de R.M.T. tegenover de Schatkist.

Artikel 2 stelt de Minister waaronder de Regie ressorteert in staat het aantal bemanningsleden en hun kwalificatie vast te stellen.

Artikel 3 strekt ertoe een einde te stellen aan de werking van artikel 36 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport voor de aan te werven burgerlijke ingenieurs. Ter herinnering, dit laatste artikel schept voor de personeelsleden in het bezit van een diploma van burgerlijk ingenieur de mogelijkheid bij bevordering over te gaan van de Regie naar het Bestuur van het zeevaren en van de binnenvaart, en omgekeerd.

Dit artikel werd destijds in de wet ingelast op een ogenblik dat moest rekening gehouden worden met een zekere schaarste aan burgerlijke ingenieurs op de arbeidsmarkt, verschijnsel dat op heden volledig verdwenen is.

Artikel 4 beperkt het niet seizoengebonden personeelseffectief van de Regie. Het laat evenwel toe, binnen een bijzondere personeelsformatie vastgesteld door de Koning, het effectief aan te passen aan de seizoenbehoeften en in te spelen op dringende en tijdelijke behoeften.

Kontractuele aanwervingen zijn mogelijk voor een maximumduur van één jaar, mits het akkoord van de Inspectie van Financiën. Het is de noodzakelijke tegenhanger van het minimaliseren van het vast personeelseffectief.

Artikel 5 bevordert de interne mobiliteit van het personeel.

De activiteiten van de R.M.T. vertonen een sterk seizoenkarakter, met dikkere overvaarten in de zomerperiode en meer onderhouds- en herstellingswerk in de winter.

— augmentation de la capacité de transport, donc de la possibilité de recettes par traversée des navires à coût constant d'équipage et de carburant, et adaptation de l'infrastructure portuaire connexe;

— renforcement de la disponibilité des bateaux pour naviguer et produire des recettes par la diminution de la durée d'entretien suite à un autre étalement de la période de travail hebdomadaire par journée de travail ou par travail en équipes;

— absorption des besoins en personnel au-dessus de l'effectif minimum par voie de recrutements sur base contractuelle, soit pour des activités saisonnières, soit pour des travaux imprévus d'entretien et de réparation, soit pour des activités (nouvelles ou extension d'activités existantes) susceptibles d'améliorer la rentabilité de l'ensemble, soit pour résorber la pénurie temporaire du cadre définitif du personnel;

— meilleure emprise sur les coûts par renforcement du personnel dirigeant et par une gestion contrôlée de tous les coûts via le centre de traitement de l'information existant. On s'intéressera surtout aux frais d'entretien et de réparation.

Il convient de souligner cependant que la mise en œuvre de ces lignes de force ne peut nullement mettre en question le statut pécuniaire des agents, à l'exception des mesures générales qui pourraient viser l'ensemble du secteur public.

L'arrêté prévoit en outre un certain nombre de dispositions impliquant des obligations ou des modifications de lois ou réglementations existantes à l'effet de permettre la réalisation aussi rapide et complète que possible de l'objectif précité. Ces dispositions font l'objet des commentaires suivants, article par article.

Examen des articles

L'article 1er reprend les objectifs qui doivent être poursuivis par les plans de rationalisation et d'assainissement.

Ce plan sera rendu obligatoire par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

De plus, le Ministre des Finances et le Ministre qui a l'organisme dans sa compétence, sont chargés d'établir un plan d'amortissement concernant les dettes de la R.T.M. à l'égard du Trésor public.

L'article 2 donne au Ministre qui a la Régie dans ses compétences le pouvoir de fixer le nombre de membres d'équipages et leur qualification.

L'article 3 a pour objet de faire cesser les effets de l'article 36 de la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes pour les ingénieurs civils à recruter. Pour rappel, ce dernier article rend possible pour les membres du personnel en possession d'un diplôme d'ingénieur civil de passer, par promotion, de la Régie vers l'Administration de la marine et de la navigation intérieure, et réciproquement.

Cet article avait été inséré dans la loi à un moment où on devait tenir compte d'un certain manque d'ingénieurs civils sur le marché du travail, phénomène qui a complètement disparu aujourd'hui.

L'article 4 plafonne l'effectif du personnel non saisonnier de la Régie. Il permet néanmoins, dans les limites d'un cadre spécifique fixé par le Roi, d'adapter l'effectif aux besoins saisonniers et à des besoins urgents et temporaires.

Des recrutements contractuels sont possibles pour une durée maximum d'un an, moyennant l'accord de l'Inspection des Finances. C'est la contrepartie nécessaire de la réduction de l'effectif du personnel statutaire.

L'article 5 favorise la mobilité interne du personnel.

Les activités de la R.T.M. revêtent un très fort caractère saisonnier, avec des traversées plus nombreuses en période d'été et plus de travaux d'entretien et de réparation en hiver.

Om de optimale benutting van het personeel te verzekeren en de rendabiliteit van de Regie te verbeteren is een interne mobiliteit van de tewerkgestelde personeelsleden nodig.

Artikel 6 voorziet om billijkheidsredenen een vergoeding voor de personeelsleden die normaal aan de wai benutigd worden, doch die in het zomerselzoen een taak toegewezen krijgen aan boord van de schepen, die normaal aanleiding geeft tot een hogere wedde.

Artikel 7 wijzigt de samenstelling van de directieraad.

De commandant-directeur heeft ongeveer de helft van de totale effectieven van de R.M.T. onder zijn gezag. Hij heeft thans geen zitting in de directieraad. Dit artikel wil hieraan verhelpen.

Artikel 8 maakt het mogelijk dat de Koning bepaalde artikelen van dit besluit opheft zodra zij hetzij zonder voorwerp worden, hetzij niet langer nodig zijn zonder dat dit bij de wet zou moeten gebeuren.

Er werd rekening gehouden met de opmerkingen van de Raad van State.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,

van Uwe Majestéit,
die zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,

De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telephonie,

H. DE OROO

De Minister van Financiën,

W. DE CLERCQ

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 5e december 1983 door de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit nr. 241 « betreffende maatregelen tot verbetering van de bedrijfsresultaten van de Regie voor maritiem transport », heeft de 7e december 1983 het volgend advies gegeven :

Aanhef

Het ontwerp heeft tot doel :

1. de Regie voor maritiem transport te verplichten tot het opmaken van een rationalisatie- en saneringsplan voor de periode 1984-1990;
2. de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen te wijzigen door, in verband met de door de Regie gebruikte schepen, bepaalde bevoegdheden welke de wet thans aan de Koning verleent, aan de Minister op te dragen;
3. te voorzien in nieuwe bepalingen betreffende het personeel van de Regie.

Uit de tekst van de diverse bepalingen van het ontwerp-besluit en uit de commentaar zelf welke het verslag aan de Koning daarop geeft, blijkt dat het ontwerp-besluit rechtsgrond vindt in artikel 1, 3°, en niet in artikel 1, 1°, van de wet van 6 juli 1983 tot toekenning van bepaalde, bijzondere machten aan de Koning.

De tekst onder 1° is weliswaar zeer algemeen gesteld, maar het gaat niet om hem aan te voeren in een aangelegenheid waarvoor speciaal een andere bepaling van de wet geldt, in dit geval de bepaling onder 3°, die betrekking heeft op de instellingen van openbaar nut.

In het eerste lid van de aanhef zou dan ook moeten worden gelezen : « ..., inzonderheid op artikel 1, 3°, en op artikel 2, § 2; ».

De aanhef zou moeten worden aangevuld met de vermelding van de gewijzigde wetten. Dat geldt ook voor de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem

Pour assurer l'occupation optimale du personnel et améliorer la rentabilité de la Régie, une mobilité interne des membres du personnel occupé est nécessaire.

L'article 6 prévoit, pour des raisons d'équité, une indemnité aux membres du personnel qui sont utilisés normalement à terre, mais qui, en période d'été, se voient attribuer une tâche à bord de navires, qui donne droit normalement à un salaire plus élevé.

L'article 7 modifie la composition du conseil de direction.

Le commandant-directeur a environ la moitié de l'effectif total de la R.M.T. sous son autorité. Il n'a toutefois pas de place au conseil de direction. Cet article veut y remédier.

L'article 8 permet au Roi de supprimer certains articles de cet arrêté dès qu'ils deviennent soit sans objet, soit qu'ils ne sont plus nécessaires, sans que cela se fasse par une loi.

Il a été tenu compte des observations du Conseil d'Etat.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,

Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

Le Ministre des Finances,

W. DE CLERCQ

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre saisi par le Premier Ministre, le 5 décembre 1983, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet d'arrêté royal n° 241, « relatif aux mesures visant à améliorer les résultats d'exploitation de la Régie des transports maritimes », a donné le 7 décembre 1983 l'avis suivant :

Préambule

Le projet a pour objet :

1. d'imposer à la Régie des transports maritimes l'établissement d'un plan de rationalisation et d'assainissement pour la période 1984 à 1990;
2. de modifier la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, en donnant au Ministre, en ce qui concerne les navires utilisés par la Régie, certains pouvoirs que la loi en vigueur donne au Roi;
3. de prévoir de nouvelles dispositions relatives au personnel de la Régie.

Il ressort du texte des diverses dispositions de l'arrêté en projet et du commentaire même qu'en fait le rapport au Roi, que le fondement légal de cet arrêté se trouve dans l'article 1er, 3°, et non dans l'article 1er, 1°, de la loi du 6 juillet 1983 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi.

Certes, le 1° est libellé en termes très généraux, mais il ne saurait être admis qu'il soit invoqué dans une matière qui est spécialement régie par une autre disposition de la loi, en l'occurrence le 3°, qui a trait aux organismes d'intérêt public.

Il faudrait donc écrire, à l'alinéa 1er du préambule, « ..., notamment l'article 1er, 3°, et l'article 2, § 2; ».

Le préambule devrait être complété par la mention des lois modifiées. Parmi celles-ci se trouvera la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes, si la sug-

transport, indien wordt ingegaan op de suggestie die voor artikel 3 wordt gedaan. De aanhef zou dan moeten worden aangevuld met de volgende verwijzingen :

* Gelet op de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport (R.M.T.), inzonderheid op artikel 36;

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 4; ».

Bepalend gedeelte

Artikel 1

1. Zoals dit artikel is geredigeerd, beperkt het zich ertoe te bepalen dat « de directeur-generaal ... van de Regie ... aan de Minister ... een rationalisatie- en saneringsplan ... dient ... voor te leggen ».

Het hoeft geen betoog dat dit door de directeur-generaal aan de Minister « voor te leggen plan » uit zichzelf geen rechtsgevolgen kan hebben en dat het slechts een voorbereidende maatregel is. De rechtsgevolgen welke de Regering er wil aan verbinden kunnen alleen volgen uit een beslissing omtrent dat rationalisatie- en saneringsplan.

Het artikel moet dan ook worden aangevuld met een lid waarin de overheid wordt aangewezen die bevoegd is om de bedoelde beslissing te nemen.

2. Daar de gevolgen van het plan ten dele ook personen zullen aantreffen die niet tot het personeel van de Regie behoren, is het niet voldoende dat het plan aan de leden van dat personeel wordt voorgelegd, maar moet het via het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt, althans voor zover het gevolgen kan hebben ten aanzien van personen die niet tot de Regie behoren.

Onder voorbehoud van deze onmisbare toevoeging zouden de thans ontworpen bepalingen beter als volgt worden geredigeerd :

* Artikel 1. Binnen een maand na de inwerkingtreding van dit besluit legt de directeur-generaal van de Regie voor maritiem transport aan de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeezwezen en van de binnenvaart behoort, een rationalisatie- en saneringsplan voor de periode 1984 tot 1990 voor, dat bestemd is om het resultaat van de exploitatierekening van de Regie dermate te verbeteren dat deze vanaf 1985 in evenwicht is.

Het plan voorziet onder meer in de maatregelen die nodig zijn om dat doel te bereiken en in die welke de Regie in staat moeten stellen haar verplichtingen tegenover de Staatskas na te komen.

De Minister van Financiën en de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie maken een plan op voor de terugbetaling van de schulden van de Regie tegenover de Staatskas.

... » (zie de hiervoren gemaakte opmerking).

Artikel 2

Volgens de aan de Raad van State verstrekte uitleg, slaat de in het ontworpen eerste lid bedoelde afwijking op artikel 4, eerste lid, 1^o, f), van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen. Anderzijds is het zo dat de Regie niet alleen schepen gebruikt waarvan zij eigenaar is; soms huurt zij er « in bruto-staat », dit wil zeggen zonder bemanning.

Het tweede lid is overbodig. Zolang de Minister geen gebruik heeft gemaakt van de hem geboden mogelijkheid om van de eerdergenoemde bepaling af te wijken, blijft die bepaling van toepassing.

De volgende redactie wordt voorgesteld :

* Artikel 2. Artikel 4 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen wordt aangevuld met het volgende lid :

* Voor de schepen die door de Regie voor maritiem transport worden gebruikt kan de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeezwezen en van de binnenvaart behoort, afwijken van het eerste lid, 1^o, f), wat betreft het getal en de kwalificatie van de bemanningsleden voor zover zulks overeen te brengen is met de veiligheid van het schip en van de opvarenden. »

gestion faite pour l'article 3 est retenue. En ce cas, il y aurait lieu d'ajouter au préambule les visas suivants :

* Vu la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes (R.T.M.), notamment l'article 36;

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4; ».

Dispositif

Article 1er

1. Tel qu'il est rédigé, l'article se borne à prévoir que le « directeur général ... de la Régie ... doit ... proposer au Ministre ... un plan de rationalisation et d'assainissement ... ».

Il va de soi que cette « proposition » par le directeur général au Ministre ne peut produire par elle-même d'effets juridiques et qu'elle ne constitue qu'une mesure préparatoire. Les effets juridiques que le Gouvernement entend y attacher ne peuvent découler que d'une décision relative à ce plan de rationalisation et d'assainissement.

L'article doit donc être complété par un alinéa désignant l'autorité compétente pour prendre ladite décision.

2. Une partie des effets du plan devant intéresser des personnes étrangères au personnel de la Régie, il ne suffit pas de communiquer ce plan aux membres de ce personnel mais il est nécessaire de le publier par la voie du *Moniteur belge*, du moins dans la mesure où il peut avoir des effets à l'égard de personnes étrangères à la Régie.

Sous réserve de cette addition nécessaire, les dispositions actuellement en projet seraient mieux rédigées comme suit :

* Article 1er. Dans le mois de l'entrée en vigueur du présent arrêté, le directeur général de la Régie des transports maritimes propose au Ministre qui a l'administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions, un plan de rationalisation et d'assainissement pour la période de 1984 à 1990, destiné à améliorer le résultat du compte d'exploitation de la Régie de telle sorte que l'équilibre en soit assuré à partir de 1985.

Le plan prévoit notamment les mesures nécessaires pour atteindre ce but et celles qui doivent permettre à la Régie de satisfaire à ses obligations envers le Trésor public.

Le Ministre des Finances et le Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones établissent un plan de remboursement des dettes de la Régie envers le Trésor.

... » (voir l'observation ci-dessus).

Article 2

Selon les explications données au Conseil d'Etat, la dérogation prévue par l'alinéa 1er en projet vise l'article 4, alinéa 1er, 1^o, f), de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires. Par ailleurs, la Régie n'utilise pas que des navires dont elle est propriétaire; elle en prend parfois en location, « à l'état brut », c'est-à-dire sans équipage.

L'alinéa 2 est inutile. Tant que le Ministre n'a pas fait usage de la faculté qui lui est donnée de déroger à la disposition précitée, celle-ci reste applicable.

La rédaction suivante est proposée :

* Article 2. L'article 4 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires est complété par l'alinéa suivant :

* Pour les navires utilisés par la Régie des transports maritimes, le Ministre qui a l'administration de la marine et de la navigation intérieure dans ses attributions, peut déroger à l'alinéa 1er, 1^o, f) en ce qui concerne le nombre et la qualification des membres de l'équipage, dans la mesure compatible avec la sécurité du navire et des personnes embarquées. »

Artikel 3

Dit artikel is een definitieve bepaling die tot gevolg heeft dat artikel 36 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport nog alleen toepasselijk zal zijn op de personeelsleden die in dienst gekomen zijn vóór de inwerkingtreding van het ontworpen besluit.

Om hier logisch te werk te gaan, lijkt het nodig het bedoelde artikel 36 op te heffen, met dien verstande dat het bij overgangsmaatregel in werking wordt gehouden in de mate dat de Regering dat wenst.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Artikel 3. Artikel 36 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport (R.M.T.) wordt opgeheven. Het blijft evenwel van toepassing op de personeelsleden die vóór de inwerkingtreding van dit besluit in dienst zijn getreden. »

Wordt op deze suggestie ingegaan, dan behoort de aanhef te worden aangevuld overeenkomstig hetgeen hierboven is voorgesteld.

Artikel 4

Volgens de aan de Raad van State verstrekte inlichtingen zullen er in het in artikel 1 bedoelde plan minder personeelsleden zijn dan er in de personeelsformatie voorkomen. Het eerste lid heeft trouwens alleen betrekking op het statutair personeel.

Het tweede lid wijkt af én van artikel 41 van de wet van 1 juli 1971 én van het koninklijk besluit nr. 56 van 16 juli 1982 betreffende de werving in sommige overheidsdiensten.

De volgende tekst wordt voorgesteld :

« Artikel 4. Tot 31 december 1990 mag het effectief van het statutair personeel van de Regie niet hoger zijn dan het effectief dat is vastgesteld in het in artikel 1 bedoelde plan.

In afwijking van artikel 41 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport (R.M.T.) en van het koninklijk besluit nr. 56 van 16 juli 1982 betreffende de werving in sommige overheidsdiensten, stelt de Koning een bijzondere personeelsformatie vast binnen de grenzen waarvan de Minister onder wie de Regie ressorteert, hetzij voor seizoenbehoefte hetzij voor dringende en tijdelijke behoeften, contractuele aanwervingen van ten hoogste één jaar mag verrichten met het akkoord van de Inspectie van Financiën en voor zover er begrotingskredieten voorhanden zijn. »

* Artikel 5

Het nut van dit artikel kan worden betwijfeld; de directeur-generaal is immers, door de wet, belast met het dagelijks bestuur van de Regie, hetgeen impliceert dat hij de dienstaanwijzing van de personeelsleden kan wijzigen.

Mocht de bepaling toch worden behouden, dan zou het uit een oogpunt van wetgevingstechniek beter zijn ze in te voegen in artikel 12 van de wet van 1 juli 1971.

Artikel 6 (dat eventueel artikel 5 zou worden)

Het artikel zou beter als volgt worden geredigeerd :

« Artikel (5). De personeelsleden van de Regie die gewoonlijk aangewezen worden voor betrekkingen aan de wal, worden, wanneer zij aangewezen worden voor betrekkingen van het varend personeel, gelijkgesteld met de leden van dat personeel onder meer wat betreft de wedde, de premies, de toelagen en de vergoedingen. »

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

P. Tapie, kamervoorzitter;

Ch. Huberlant; P. Finccœur, staatsraden.

Mevr. M. Van Gerrewey, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Tapie.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. Coolen, eerste auditeur.

De griffier,

M. Van Gerrewey.

De voorzitter,

P. Tapie.

Article 3

L'article constitue une disposition définitive qui a pour conséquence que l'article 36 de la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes ne sera plus applicable qu'aux membres du personnel qui sont entrés en fonction avant l'entrée en vigueur de l'arrêté en projet.

La manière logique de traduire ce mécanisme paraît être d'abroger ledit article 36, tout en le maintenant en vigueur par mesure transitoire dans les limites souhaitées par le Gouvernement.

Le texte suivant est proposé :

« Article 3. L'article 36 de la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes (R.T.M.) est abrogé. Il reste toutefois applicable aux membres du personnel qui sont entrés en fonction avant l'entrée en vigueur du présent arrêté. »

Si cette suggestion était retenue, le préambule devrait être complété conformément à ce qui a été proposé ci-dessus.

Article 4

Selon les renseignements donnés au Conseil d'Etat, le plan prévu à l'article 1er fixera un nombre d'agents inférieur à celui prévu au cadre. Par ailleurs, l'alinéa 1er concerne uniquement le personnel sous régime statutaire.

L'alinéa 2 déroge, et à l'article 41 de la loi du 1er juillet 1971 et à l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982 relatif au recrutement dans certains services publics.

La rédaction suivante est proposée :

« Article 4. Jusqu'au 31 décembre 1990, l'effectif du personnel de la Régie sous régime statutaire ne peut dépasser l'effectif fixé par le plan prévu par l'article 1er.

Par dérogation à l'article 41 de la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes et à l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982 relatif au recrutement dans certains services publics, le Roi fixe un cadre spécifique dans les limites duquel le Ministre dont la Régie relève peut, soit pour des besoins saisonniers, soit pour des besoins urgents et temporaires, effectuer des recrutements contractuels limités à une durée maximum d'un an moyennant l'accord de l'Inspection des Finances, et dans les limites des crédits budgétaires. »

Article 5

L'utilité de cet article peut être mise en doute car le directeur général est chargé, par la loi, de la gestion journalière de la Régie, ce qui implique le pouvoir de modifier l'affectation des agents.

Si la disposition était maintenue, il serait de meilleure méthode législative de l'insérer dans l'article 12 de la loi du 1er juillet 1971.

Article 6 (devenant éventuellement l'article 5)

L'article serait mieux rédigé comme suit :

« Article (5). Les agents de la Régie habituellement affectés à des emplois à terre sont, lorsqu'ils sont affectés à des emplois du personnel navigant, assimilés aux agents de ce personnel, notamment en ce qui concerne le traitement, les primes, les allocations et les indemnités. »

La chambre était composée de :

MM. :

P. Tapie, président de chambre;

Ch. Huberlant; P. Finccœur, conseillers d'Etat;

Mme M. Van Gerrewey, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. Tapie.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, premier auditeur.

Le greffier,

M. Van Gerrewey.

Le président,

P. Tapie.

31 DECEMBER 1983. — Koninklijk besluit nr. 241 betreffende maatregelen tot verbetering van de bedrijfsresultaten van de Regie voor maritiem transport

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 6 juli 1983 tot toekenning van bepaalde bijzondere machten aan de Koning, inzonderheid op het artikel 1, 3°, en het artikel 2, § 2;

Gelet op de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport (R.M.T.), inzonderheid op artikel 36;

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 4;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Gelet op het advies van de Raad van Státe;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, van Onze Minister van Financiën en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Binnen een maand na de inwerkingtreding van dit besluit, legt de directeur-generaal van de Regie voor maritiem transport aan de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort, een rationalisatie en saneringsplan voor de periode 1984 tot 1990 voor, dat bestemd is om het resultaat van de exploitatierekening van de Regie dermate te verbeteren dat deze vanaf 1985 in evenwicht is.

Het plan voorziet onder meer in de maatregelen die nodig zijn om dat doel te bereiken en in die, welke de Regie in staat moeten stellen haar verplichtingen tegenover de Staatskas na te komen.

De Minister van Financiën en de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie, maken een plan op voor de terugbetaling van de schulden van de Regie tegenover de Staatskas.

Het plan bedoeld in het eerste lid wordt bindend verklaard bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Het goedgekeurde plan wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*, althans voor zover het gevolgen heeft ten aanzien van personen die niet tot de Regie voor maritiem transport behoren.

Art. 2. Artikel 4 van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, wordt aangevuld met het volgende lid :

« Voor de schepen die door de Regie voor maritiem transport worden gebruikt, kan de Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart behoort, afwijken van het eerste lid, 1°, f, wat betreft het getal en de kwalificatie van de bemanningsleden, voor zover zulks overeen te brengen is met de veiligheid van het schip en van de opvarenden. »

Art. 3. Artikel 36 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport (R.M.T.) wordt opgeheven. Het blijft evenwel van toepassing op de personeelsleden die vóór de inwerkingtreding van dit besluit in dienst zijn getreden.

Art. 4. Tot 31 december 1990 mag het effectief van het statutair personeel van de Regie niet hoger zijn dan het effectief dat is vastgesteld in het in artikel 1 bedoeld plan.

In afwijking van artikel 41 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport (R.M.T.) en van het koninklijk besluit nr. 56 van 16 juli 1982 betreffende de werving in sommige overheidsdiensten, stelt de Koning een bijzondere personeelsformatie vast binnen de grenzen waarvan de Minister onder wie de Regie ressorteert, hetzij voor seizoenbehoefte, hetzij voor dringende en tijdelijke behoeften, contractuele aanwervingen van ten hoogste één jaar mag verrichten met het akkoord van de Inspectie van Financiën, en voor zover er begrotingskredieten voorhanden zijn.

31 DECEMBRE 1983. — Arrêté royal n° 241 relatif aux mesures d'amélioration des résultats d'exploitation de la Régie des transports maritimes

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 6 juillet 1983 attribuant certains pouvoirs spéciaux au Roi, notamment l'article 1er, 3°, et l'article 2, § 2;

Vu la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes (R.T.M.), notamment l'article 36;

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4;

Vu l'urgence;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones, de Notre Ministre des Finances et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Dans le mois de l'entrée en vigueur du présent arrêté, le directeur général de la Régie des transports maritimes propose au Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions, un plan de rationalisation et d'assainissement pour la période de 1984 à 1990, destiné à améliorer le résultat du compte d'exploitation de la Régie de telle sorte que l'équilibre en soit assuré à partir de 1985.

Le plan prévoit notamment les mesures nécessaires pour atteindre ce but et celles qui doivent permettre à la Régie de satisfaire à ses obligations envers le Trésor public.

Le Ministre des Finances et le Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones établissent un plan de remboursement des dettes de la Régie envers le Trésor public.

Le plan visé au premier alinéa, est rendu obligatoire par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Le plan approuvé est publié au *Moniteur belge*, du moins dans la mesure où il peut avoir des effets à l'égard de personnes étrangères à la Régie.

Art. 2. L'article 4 de la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires est complété par l'alinéa suivant :

« Pour les navires utilisés par la Régie des Transports maritimes, le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure dans ses attributions, peut déroger à l'alinéa 1er, 1°, f, en ce qui concerne le nombre et la qualification des membres de l'équipage, dans la mesure compatible avec la sécurité du navire et des personnes embarquées. »

Art. 3. L'article 36 de la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes (R.T.M.) est abrogé. Il reste toutefois applicable aux membres du personnel qui sont entrés en fonction avant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 4. Jusqu'au 31 décembre 1990, l'effectif du personnel de la Régie sous régime statutaire ne peut dépasser l'effectif fixé par le plan prévu par l'article 1er.

Par dérogation à l'article 41 de la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes et à l'arrêté royal n° 56 du 16 juillet 1982 relatif au recrutement dans certains services publics, le Roi fixe un cadre spécifique dans les limites duquel le Ministre dont la Régie relève peut, soit pour des besoins saisonniers, soit pour des besoins urgents et temporaires, effectuer des recrutements contractuels limités à une durée maximum d'un an moyennant l'accord de l'Inspection des Finances, et dans les limites des crédits budgétaires.

Art. 5. In artikel 12 van de wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor maritiem transport (R.M.T.), wordt na het eerste lid de volgende tekst ingevoegd :

« De directeur-generaal kan de taak aanwijzen die door elk personeelslid moet uitgevoerd worden. Deze taak kan zowel aan de wal als aan boord gesitueerd worden. »

Art. 6. De personeelsleden van de Regie die gewoonlijk aangewezen worden voor betrekkingen aan de wal, worden, wanneer zij aangewezen worden voor betrekkingen van het varend personeel, gelijkgesteld met de leden van dat personeel, onder meer wat betreft de wedde, de premies, de toelagen en de vergoedingen.

Art. 7. De commandant-directeur is lid van de directieraad van de Regie voor maritiem transport.

Art. 8. De Koning bepaalt de datum waarop de artikelen 6 en 7 ophouden uitwerking te hebben.

Art. 9. Dit besluit treedt in werking op de dag dat het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 10. Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie en Onze Minister van Financiën zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Motril — Spanje, 31 december 1983.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

De Minister van Financiën,

W. DE CLERCQ

N. 84 — 73

30 DECEMBER 1983. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 20 september 1978 tot vaststelling van bijkomende tarieven voor telecommunicatie en van de voorwaarden van aansluiting en gebruik van telecommunicatiemiddelen in binnenlands verkeer (1)

De Staatssecretaris voor Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

Gelet op de wet van 19 juli 1930 (2), tot oprichting van de Regie van Telegrafie en Telefonie, inzonderheid op artikel 3, gewijzigd bij het koninklijk besluit nr. 91 van 11 november 1967 (3) en op artikel 4;

Gelet op het ministerieel besluit van 20 september 1978 (1) tot vaststelling van bijkomende tarieven voor telecommunicatie en van de voorwaarden van aansluiting en gebruik van telecommunicatiemiddelen in binnenlands verkeer, gewijzigd bij de ministeriële besluiten van 20 december 1979 (4), 25 februari 1981 (5), 28 februari 1982 (6), 30 december 1982 (7), 13 april 1983 (8) en 28 september 1983 (9);

Gelet op het koninklijk besluit van 24 maart 1972 betreffende de Staatssecretarissen, inzonderheid op artikel 3;

- (1) *Belgisch Staatsblad* van 29 september 1978.
 (2) *Belgisch Staatsblad* van 3 augustus 1930.
 (3) *Belgisch Staatsblad* van 14 november 1967.
 (4) *Belgisch Staatsblad* van 25 december 1979.
 (5) *Belgisch Staatsblad* van 28 februari 1981.
 (6) *Belgisch Staatsblad* van 27 februari 1982.
 (7) *Belgisch Staatsblad* van 4 januari 1983.
 (8) *Belgisch Staatsblad* van 15 april 1983.
 (9) *Belgisch Staatsblad* van 15 oktober 1983.
 (10) *Belgisch Staatsblad* van 21 maart 1973.
 (11) *Belgisch Staatsblad* van 15 augustus 1930.

Art. 5. Dans l'article 12 de la loi du 1er juillet 1971 portant création de la Régie des transports maritimes (R.T.M.), il est inséré après le premier alinéa un alinéa rédigé comme suit :

« Le directeur général est habilité à désigner les tâches incombant à chaque membre du personnel. Ces tâches peuvent se localiser aussi bien à terre qu'à bord des navires. »

Art. 6. Les agents de la Régie habituellement affectés à des emplois à terre sont, lorsqu'ils sont affectés à des emplois du personnel navigant, assimilés aux agents de ce personnel, notamment en ce qui concerne le traitement, les primes, les allocations et les indemnités.

Art. 7. Le commandant-directeur est membre du conseil de direction de la Régie des transports maritimes.

Art. 8. Le Roi fixe la date à laquelle les articles 6 et 7 cessent de produire leurs effets.

Art. 9. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 10. Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Motril — Espagne, le 31 décembre 1983.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

Le Ministre des Finances,

W. DE CLERCQ

F. 84 — 73

30 DECEMBRE 1983. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 20 septembre 1978 portant fixation de tarifs accessoires en matière de télécommunications et des conditions de raccordement et d'usage des moyens de télécommunication en service intérieur (1)

Le Secrétaire d'Etat aux Postes, Télégraphes et Téléphones,

Vu la loi du 19 juillet 1930 (2), créant la Régie des Télégraphes et des Téléphones, notamment l'article 3, modifié par l'arrêté royal n° 91 du 11 novembre 1967 (3) et l'article 4;

Vu l'arrêté ministériel du 20 septembre 1978 (1) portant fixation de tarifs accessoires en matière de télécommunications et des conditions de raccordement et d'usage des moyens de télécommunication en service intérieur, modifié par les arrêtés ministériels des 20 décembre 1979 (4), 25 février 1981 (5), 26 février 1982 (6), 30 décembre 1982 (7), 13 avril 1983 (8) et 28 septembre 1983 (9);

Vu l'arrêté royal du 24 mars 1972 relatif aux Secrétaires d'Etat, notamment l'article 3;

- (1) *Moniteur belge* du 20 septembre 1978.
 (2) *Moniteur belge* du 2 août 1930.
 (3) *Moniteur belge* du 14 novembre 1967.
 (4) *Moniteur belge* du 25 décembre 1979.
 (5) *Moniteur belge* du 28 février 1981.
 (6) *Moniteur belge* du 27 février 1982.
 (7) *Moniteur belge* du 4 janvier 1983.
 (8) *Moniteur belge* du 15 avril 1983.
 (9) *Moniteur belge* du 15 octobre 1983.
 (10) *Moniteur belge* du 21 mars 1973.
 (11) *Moniteur belge* du 15 août 1980.