

heeft de Regie der gebouwen, opgericht bij wet van 1 april 1971, ermee te belasten, op verzoek van de Gemeenschappen, de Gewesten of de instellingen die ervan afhangen, haar wettelijke opdracht te vervullen in hun naam en voor hun rekening alsook alle verrichtingen te verwezenlijken die nodig zijn voor het vervullen van die opdracht.

**Art. 2.** De Exekutieven verbinden zich ertoe, binnen de kortst mogelijke tijd, met de Regie der gebouwen een overeenkomst af te sluiten die de voorwaarden en de modaliteiten vaststelt van de lastgeving waarmee zij haar belasten om de verrichtingen, bedoeld in artikel 1, die zij haar vragen uit te voeren.

Deze algemene overeenkomst zal inzonderheid de vergoedingen betreffende de uitvoering van die opdracht nader bepalen.

**Art. 3.** De Regering en de Exekutieven verbinden zich ertoe samen te werken, op basis van de voorgaande artikelen, met inachtneming van ieders autonomie.

Brussel, 22 april 1986.

De Eerste Minister,

W. MARTENS

De Minister van Openbare Werken,

L. OLIVIER

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,

G. GEENS

De Minister-Voorzitter van de Franse Gemeenschapsexecutieve,

Ph. MONFILS

De Minister-Voorzitter van de Waalse Gewestexecutieve,

M. WATHELET

De Voorzitter van de Executieve van de Duitstalige Gemeenschap,

B. FAGNOUL

« MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE »

N. 86 — 1136 (86-1035)

**23 JUNI 1986.** — Ministerieel besluit tot vaststelling van de zones waar de wet van 7 juli 1983 houdende oprichting van de Nationale Dienst voor leerlingenvervoer van kracht wordt. — Erratum

*Belgisch Staatsblad* nr. 134 van 12 juli 1986, op bladzijde 10081 van de Nederlandse tekst, artikel 2, lezen : « het arrondissement Luik met uitzondering van de gemeenten en steden » in plaats van « het arrondissement Luik met de gemeenten en steden ».

Op bladzijde 10081 van de Franse tekst, artikel 2 lezen : « l'arrondissement de Liège, à l'exception des communes et des villes » in plaats van « l'arrondissement de Liège à l'exception des communes ».

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 86 — 1137

2 JULI 1986

Koninklijk besluit houdende reglement-tarief van de sleepdienst te Oostende

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op artikel 29 van de Grondwet;

Gelet op de overeenkomst van 10 oktober 1894 tussen de Belgische Staat en de stad Oostende, betreffende de zeevaartinrichtingen te Oostende, inzonderheid op de artikelen 6 en 11;

Gelet op de wet van 11 september 1895 houdende de begroting van buitengewone ontvangsten en uitgaven voor het dienstjaar 1895, inzonderheid op artikel 7;

la loi du 1<sup>er</sup> avril 1971, à la demande des Communautés, des Régions ou des organismes qui en dépendent, de remplir sa mission légale en leur nom et pour leur compte ainsi que d'effectuer toutes opérations nécessaires à l'accomplissement de cette mission.

**Art. 2.** Les Exécutifs s'engagent, dans les meilleurs délais, à passer avec la Régie des bâtiments une convention qui détermine les conditions et les modalités du mandat qu'ils lui donneront pour réaliser les opérations, visées à l'article 1<sup>er</sup>, qu'ils lui demanderont d'exécuter.

Cette convention générale précisera notamment les indemnités destinées à rémunérer l'exercice de cette mission.

**Art. 3.** Le Gouvernement et les Exécutifs s'engagent à collaborer, sur base des articles précédents, dans le respect de leur autonomie.

Bruxelles, 22 avril 1986.

Le Premier Ministre,

W. MARTENS

Le Ministre des Travaux publics,

L. OLIVIER

Le Président de l'Exécutif flamand,

G. GEENS

Le Ministre-Président de l'Exécutif de la Communauté française,

Ph. MONFILS

Le Ministre-Président de l'Exécutif régional wallon,

M. WATHELET

Le Président de l'Exécutif de la Communauté germanophone,

B. FAGNOUL

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE

F. 86 — 1136 (86-1035)

**23 JUNI 1986.** — Arrêté ministériel déterminant les zones où la loi du 15 juillet 1983 portant création du Service national de Transport scolaire entre en vigueur. — Erratum

*Moniteur belge* n° 134 du 12 juillet 1986 à la page 10081 du texte néerlandais, article 2, il y a lieu de lire : « het arrondissement Luik met uitzondering van de gemeenten en steden » au lieu de « het arrondissement Luik met de gemeenten en steden ».

A la page 10081 du texte français, article 2, il y a lieu de lire « l'arrondissement de Liège, à l'exception des communes et des villes » au lieu de « l'arrondissement de Liège à l'exception des communes ».

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

F. 86 — 1137

2 JUILLET 1986

Arrêté royal portant règlement-tarief du service de la remorque à Ostende

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'article 29 de la Constitution;

Vu la convention du 10 octobre 1894 entre l'Etat belge et la ville d'Ostende et relative aux installations maritimes d'Ostende, notamment les articles 6 et 11;

Vu la loi du 11 septembre 1895 contenant le budget des recettes et dépenses extraordinaires pour l'exercice 1895, notamment l'article 7;

Gelet op het akkoord van Onze Minister van Begroting, gegeven op 18 februari 1985;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij:

**Artikel 1.** De sleepdienst te Oostende heeft tot taak:

1° aan elk zeevaartuig de gewone sleepverrichting te verlenen ter hoogte van de Belgische kust of binnen een afstand van 60 mijlen var de haven Oostende;

2° het in- en het uitvaren van de haven Oostende voor die vaartuigen gemakkelijker te maken, maar die dienstverlening te beperken tot de vaargeul en tot het gedeelte der rede begrensd door de Stroombank en door de meridianen van het Kursaal en van het fort Napoleon;

3° aan die vaartuigen hulp te bieden bij de in de aanhorigheden van de haven van Oostende te verrichten manoeuvres;

4° gestrande of in nood verkerende vaartuigen ter hulp te komen en in alle omstandigheden hulp te bieden daar waar de hulp van de vaartuigen van de dienst nodig zou kunnen zijn.

**Art. 2.** De sleepdienst ressorteert onder het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en behoort tot de bevoegdheid van het Loodswezen te Oostende. De nautisch directeur van het Loodswezen zorgt voor de behoorlijke werking van de sleepdienst. Hij beslist alleen, over de gepastheid der te verstrekken diensten en bepaalt, in voorkomend geval, het aantal vaartuigen welke met het oog op de gesteldheid van de zee of de omstandigheden tegelijkertijd kunnen worden gesleept.

**Art. 3.** De verzoeken om te worden gesleept moeten worden gericht tot de nautisch directeur van het Loodswezen of tot de door hem aangeduide ambtenaar. De vaartuigen welke zich op de rede bevinden en een sleepboot verlangen, bezigen de bij het Internationaal Seinboek voorziene seinen; bij gebreke hiervan, vertonen zij, over dag, twee om het even welke rechthoekige vlaggen, boven elkander geplaatst daar waar zij het best zichtbaar zijn, en ontsteken zij 's nachts, een vuurwerksein (blue light) of, indien er geen voorhanden is, een fakkel, welke met korte tussenpozen driemaal wordt getoond.

**Art. 4.** De kapitein van het gesleept vaartuig beveelt het sleepmanoeuvr: de schipper van de sleepboot gedraagt zich naar diens bevelen voor alle manoeuvres, voor zover de veiligheid van de sleepboot niet in gevaar wordt gebracht.

Een sleepboot die 's nachts in zee wordt gezonden om hulp te bieden aan een of ander vaartuig, mag dit vaartuig alleen naderen en op sleeptouw nemen indien het voor anker ligt of stilligt en de reglementaire lichten vertoont.

**Art. 5.** In de overeenkomsten die de in Oostende gevestigde sleepdienst aangaat voor het slepen van zeevaartuigen, bepaalt hij dat de reder verplicht is de Staat vrij te houden voor elke schade die tijdens de uitvoering van de overeenkomst toegebracht wordt aan personen, aan de gesleepte vaartuigen, aan de zeevaartinrichtingen en aan iedere derde, ook al heeft die schade als oorzaak een gebrek van de sleepboot of van zijn materieel, of een fout van één van zijn personeelsleden, behalve wanneer het gaat om een feit waarvoor het de Staat door de wet verboden is zich vrij te tekenen; hij bepaalt daarin tevens dat in geval van verhaal vanwege een derde de reder, die in het geding wordt geroepen, aan de Staat en aan zijn personeelsleden het bedrag van alle tegen hen uitgesproken veroordelingen moet terugbetalen en daartoe bij hetzelfde vonnis veroordeeld kan worden.

Wanneer verscheidene vaartuigen terzelfder tijd gesleept worden, bepaalt de sleepdienst in de overeenkomsten dat de diverse reders jegens de Staat hoofdelijk aansprakelijk zijn voor het vergoeden van de schade veroorzaakt tijdens de uitvoering van de sleepverrichting.

**Art. 6.** In de in artikel 5 bedoelde overeenkomsten bepaalt de sleepdienst dat de reder van het gesleepte vaartuig jegens de Staat aansprakelijk is voor alle schade die tijdens de uitvoering van de sleepverrichting wordt toegebracht aan de sleepboot of aan diens materieel, ongeacht de oorzaak daarvan, behalve wanneer het gaat om een feit waarvoor het de Staat door de wet verboden is zich vrij te tekenen.

Wanneer verscheidene vaartuigen terzelfder tijd gesleept worden, bepaalt de sleepdienst in de overeenkomsten dat de diverse reders hoofdelijk aansprakelijk zijn voor het vergoeden van de schade bedoeld in het eerste lid.

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 18 février 1985;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons:

**Article 1<sup>er</sup>** Le service de la remorque établi à Ostende a pour objet:

1° de donner la remorque ordinaire à tous bâtiments de mer quelconques au large du littoral belge ou dans un rayon de 60 miles du port d'Ostende;

2° de faciliter, à ces bâtiments l'entrée et la sortie du port d'Ostende, ces prestations étant limitées au chenal et à la partie de la rade comprise entre le Stroombank et les méridiens passant par le Kursaal et le fort Napoléon;

3° de les assister dans les manoeuvres effectuées dans les dépendances du port d'Ostende;

4° de porter secours aux bâtiments échoués ou en détresse et de venir en aide en toute circonstance là où le concours des bâtiments appartenant au service pourrait être nécessaire.

**Art. 2.** Le service de remorque relève de l'Administration de la Marine et de la navigation intérieure et est placé dans les attributions du service de pilotage d'Ostende. Le directeur nautique du service de pilotage est chargé d'assurer le bon fonctionnement du service de remorque. Il décide seul de l'opportunité des prestations à rendre et détermine éventuellement le nombre de bâtiments que l'état de la mer ou les circonstances permettent de remorquer simultanément.

**Art. 3.** Les demandes de remorque doivent être adressées au directeur nautique du service de pilotage ou à son préposé. Les bâtiments en rade qui désirent un remorqueur utiliseront les signaux prévus au Code International des signaux; à leur défaut, ils hisseront, le jour, deux pavillons rectangulaires quelconques l'un au-dessus de l'autre à l'endroit le plus apparent, et, la nuit, allumeront un signal pyrotechnique (blue light) ou à son défaut une torche montrée trois fois à des courts intervalles.

**Art. 4.** Le capitaine du bâtiment remorqué commande la manoeuvre de la traine; le patron du remorqueur se conforme à ses ordres pour toutes les manoeuvres pour autant que la sécurité du remorqueur ne s'en trouve pas mise en péril.

Le remorqueur envoyé la nuit en mer, pour assister un bâtiment quelconque, ne s'approchera de celui-ci et ne le prendra à la remorque que s'il est au mouillage ou à l'arrêt et qu'il exhibe les feux réglementaires.

**Art. 5.** Dans les contrats qu'il conclut pour le remorquage de bâtiments de mer, le service de la remorque établi à Ostende stipule que l'armateur a l'obligation de tenir l'Etat indemne de tout dommage causé aux personnes, aux bâtiments remorqués, aux installations maritimes et à tout tiers, au cours de l'exécution du contrat, même si ces dommages ont pour cause une défectuosité du remorqueur ou de son matériel ou une faute d'un de ses agents, hormis un fait dont la loi interdit à l'Etat de s'exonérer, et qu'en cas de recours d'un tiers, l'armateur, appelé à la cause, sera tenu de rembourser à l'Etat et à ses agents le montant de toutes condamnations prononcées contre ceux-ci et pourra y être condamné par le même jugement.

Lorsque plusieurs bâtiments sont remorqués en même temps; le service de la remorque stipule dans les contrats que les divers armateurs sont solidairement tenus envers l'Etat de la réparation des dommages causés au cours de l'exécution du remorquage.

**Art. 6.** Dans les contrats visés à l'article 5, le service de la remorque stipule que l'armateur du bâtiment remorqué est responsable envers l'Etat de tous dommages causés au remorqueur ou à son matériel au cours de l'exécution du remorquage, quelle qu'en soit la cause, hormis un fait dont la loi interdit à l'Etat de s'exonérer.

Lorsque plusieurs bâtiments sont remorqués en même temps, le service de la remorque stipule dans les contrats que les divers armateurs sont solidairement tenus de la réparation des dommages visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

Art. 7. De tarieven voor het gebruik van sleepboten voor prestaties binnen een afstand van 60 mijl van de haven van Oostende zijn als volgt vastgesteld :

TARIEF I. — Gewone sleepverrichtingen

Art. 7. Les tarifs pour l'utilisation de remorqueurs pour des prestations dans un rayon de 60 milles du port d'Ostende sont fixés comme suit :

TARIF I. — Remorques ordinaires

Bruto-tonnenmaat van het gesleept vaartuig	Voor het eerste uur — Pour la première heure	Voor elk half uur boven het eerste uur — Pour chaque demi-heure au-delà de la première heure	Tonnage brut du bâtiment remorqué
Van minder dan 300 ton.	2 300 F	1 150 F	Inférieur à 300 tonnes.
Van 300 tot minder dan 700 ton.	2 700 F	1 350 F	De 300 à moins de 700 tonnes.
Van 700 tot minder dan 1 300 ton.	3 400 F	1 700 F	De 700 à moins de 1 300 tonnes.
Van 1 300 tot minder dan 1 900 ton.	4 200 F	2 100 F	De 1 300 à moins de 1 900 tonnes.
Van 1 900 tot minder dan 2 600 ton.	5 300 F	2 650 F	De 1 900 à moins de 2 600 tonnes.
Van 2 600 tot minder dan 3 200 ton.	6 100 F	3 050 F	De 2 600 à moins de 3 200 tonnes.
Van 3 200 tot minder dan 3 900 ton.	7 000 F	3 500 F	De 3 200 à moins de 3 900 tonnes.
Van 3 900 tot minder dan 4 500 ton.	7 800 F	3 900 F	De 3 900 à moins de 4 500 tonnes.
Van 4 500 tot minder dan 5 200 ton.	8 600 F	4 300 F	De 4 500 à moins de 5 200 tonnes.
Van 5 200 tot minder dan 5 800 ton.	9 200 F	4 600 F	De 5 200 à moins de 5 800 tonnes.
Van 5 800 tot minder dan 6 500 ton.	9 700 F	4 850 F	De 5 800 à moins de 6 500 tonnes.
Van 6 500 tot minder dan 7 000 ton.	10 000 F	5 000 F	De 6 500 à moins de 7 000 tonnes.
Van 7 000 ton en meer.	10 700 F	5 350 F	De 7 000 tonnes et plus.

Wanneer voor eenzelfde verrichting twee sleepboten van de dienst worden gebruikt, wordt voor de tweede sleepboot de 2/3den van de hierboven vastgestelde rechten gevorderd.

Het tarief dat van toepassing is op de vissersvaartuigen van minder dan 300 ton, wordt vastgesteld als volgt :

Lorsque deux remorqueurs du service sont utilisés pour une même opération, il est perçu pour le deuxième remorqueur, les 2/3 des droits fixés ci-dessus.

Le tarif applicable aux bateaux de pêche de moins de 300 tonnes, est fixé comme suit :

Bruto-tonnenmaat van het gesleept vaartuig	Voor het eerste uur — Pour la première heure	Voor elk half uur boven het eerste uur — Pour chaque demi-heure au-delà de la première heure	Tonnage brut du bâtiment remorqué
Van minder dan 50 ton.	700 F	350 F	inférieur à 50 tonnes.
Van 50 tot minder dan 150 ton.	1 400 F	700 F	De 50 à moins de 150 tonnes.
Van 150 tot minder dan 300 ton.	2 300 F	1 150 F	De 150 à moins de 300 tonnes.

TARIEF II. — Sleepverrichtingen binnen de haven, per sleepboot

TARIF II. — Remorques à l'intérieur du port par remorqueur

Bruto-tonne maat van het gesleept vaartuig	Voor het eerste uur — Pour la première heure	Voor elk half uur boven het eerste uur — Pour chaque demi-heure au-delà de la première heure	Tonnage brut du bâtiment remorqué
Van minder dan 300 ton.	1 400 F	700 F	Inférieur à 300 tonnes.
Van 300 tot minder dan 700 ton.	1 800 F	900 F	De 300 à moins de 700 tonnes.
Van 700 tot minder dan 1 300 ton.	2 000 F	1 000 F	De 700 à moins de 1 300 tonnes.
Van 1 300 tot minder dan 1 900 ton.	2 600 F	1 300 F	De 1 300 à moins de 1 900 tonnes.
Van 1 900 tot minder dan 2 600 ton.	3 100 F	1 550 F	De 1 900 à moins de 2 600 tonnes.
Van 2 600 tot minder dan 3 200 ton.	3 800 F	1 900 F	De 2 600 à moins de 3 200 tonnes.
Van 3 200 tot minder dan 3 900 ton.	4 500 F	2 250 F	De 3 200 à moins de 3 900 tonnes.
Van 3 900 tot minder dan 4 500 ton.	4 900 F	2 450 F	De 3 900 à moins de 4 500 tonnes.
Van 4 500 tot minder dan 5 200 ton.	5 300 F	2 650 F	De 4 500 à moins de 5 200 tonnes.
Van 5 200 tot minder dan 5 800 ton.	5 700 F	2 850 F	De 5 200 à moins de 5 800 tonnes.
Van 5 800 tot minder dan 6 500 ton.	6 000 F	3 000 F	De 5 800 à moins de 6 500 tonnes.
Van 6 500 tot minder dan 7 000 ton.	6 300 F	3 150 F	De 6 500 à moins de 7 000 tonnes.
Van 7 000 ton en meer.	6 600 F	3 300 F	De 7 000 tonnes et plus.

Het tarief dat van toepassing is op de vissersvaartuigen van minder dan 300 ton, wordt vastgesteld als volgt :

Le tarif applicable aux bateaux de pêche de moins de 300 tonnes est fixé comme suit :

Bruto-tonnenmaat van het gesleept vaartuig	Voor het eerste uur — Pour la première heure	Voor elk half uur boven het eerste uur — Pour chaque demi-heure au-delà de la première heure	Tonnage brut du bâtiment remorqué
Van minder dan 50 ton.	400 F	200 F	Inférieur à 50 tonnes.
Van 50 tot minder dan 150 ton.	800 F	400 F	De 50 à moins de 150 tonnes.
Van 150 tot minder dan 300 ton.	1 400 F	700 F	De 150 à moins de 300 tonnes.

### TARIEF III.

*Gebruik van sleepboten voor alle andere verrichtingen dan degene voorzien onder de tarieven I en II*

2 700 F per uur en per sleepboot.  
1 350 F per bijkomend half uur.

### TARIEF IV. — Afgezegde sleepverrichting

Voor een verrichting, die wordt afgezegd op het ogenblik dat voor de uitvoering ervan reeds schikkingen zijn genomen, wordt een vast bedrag van 700 F geheven.

Indien evenwel de afbestelling van de verrichting, tot de uitvoering waarvan de schipper van de sleepboot zich heeft gereedgemaakt, hem wordt gemeld wanneer de sleepboot reeds haar aanlegplaats of de plaats waar zij gemeerd lag heeft verlaten om zich naar het te slepen of te helpen vaartuig te begeven, is het per half uur te betalen recht hetzelfde als dat hetwelk bij tarief I voor elk halfuur boven het eerste uur is voorzien.

Dezelfde vergoeding is verschuldigd wanneer een sleepboot zee heeft gekozen om gevolg te geven aan de oproep van een vaartuig, dat hetzij rechtstreeks, hetzij door bemiddeling van een ander vaartuig hulp heeft gevraagd, en in de haven is teruggekeerd zonder enige hulp te hebben geboden, hetzij doordat haar tussenkomst niet meer nodig was, hetzij doordat het vaartuig middelerwijl de diensten van een andere sleepboot had aanvaard.

### TARIEF V. — Wachttijd

900 F per uur.

### TARIEF VI. — Sleeptros

Wanneer de sleeptros van de dienst wordt gevorderd, is voor het gebruik daarvan een vergoeding verschuldigd, die gelijk is aan de helft van het vastgesteld sleepgeld voor het eerste uur, met een maximum van 2 300 F.

### TARIEF VII. — Supplementen op de tarieven I, II, III, IV en V

A. Voor prestaties tussen 17 u. en 8 u. van de daarop volgende dag, wordt per uur een supplement van 2 300 F aangerekend.

Voor vaartuigen van minder dan 300 ton bedraagt dat supplement op de tarieven I en II, 25 % van de voor het eerste uur vastgestelde sleeprechten.

B. Voor prestaties verricht op zondagen en wettelijke feestdagen wordt een supplement van 1 350 F per uur aangerekend.

Voor vaartuigen van minder dan 300 ton bedraagt dat supplement op de tarieven I en II, 50 % van de voor het eerste uur vastgestelde sleeprechten.

**Art. 8.** Voor de toepassing van de bij artikel 7 vastgestelde tarieven, wordt de duur der dienstverlening berekend van het ogenblik af dat de sleepboot haar aanlegplaats of de plaats waar zij gemeerd lag verlaat totdat zij er teruggekeerd is.

Elk gedeelte van het eerste uur of van het eerste half uur, volgens het geval, wordt onderscheidenlijk voor een vol uur of voor een vol half uur gerekend, en elk gedeelte van een volgend half uur, gelijk aan of groter dan 15 minuten, voor een vol half uur.

Wanneer twee of meer vaartuigen zich te gelijker tijd door een zelfde sleepboot doen slepen, wordt voor elk gesleept vaartuig slechts 75 % van het bij het tarief voorzien recht gevorderd ofwel, indien deze tweede berekeningswijze voordeliger is, een enig recht gelijk aan 125 % van het recht hetwelk zou verschuldigd zijn voor een enkel vaartuig waarvan de inhoud zou gelijk zijn aan de gezamenlijke tonnenmaat der verschillende gesleepte vaartuigen. In dit laatste geval, kan elk der vaartuigen worden beschouwd als hoofdelijk verantwoordelijk voor de betaling van het recht.

### TARIF III.

*Utilisation de remorqueurs pour toute opération autre que celles visées aux tarifs I et II*

2 700 F par heure et par remorqueur.  
1 350 F par demi-heure supplémentaire.

### TARIF IV. — Remorque contremandée

Pour une opération contremandée au moment où des dispositions sont déjà prises pour effectuer la prestation, un montant fixé de 700 F est perçu.

Toutefois, si le patron du remorqueur est informé que la prestation, qu'il se disposait à effectuer, est décommandée, alors que le remorqueur a déjà quitté son poste d'accostage ou l'endroit où il se trouvait amarré, pour se rendre auprès du bâtiment à remorquer ou à assister, la taxe à payer par demi-heure est la même que celle qui est fixée au tarif I pour chaque demi-heure au-delà de la première heure.

La même indemnité sera due lorsqu'un remorqueur aura pris la mer pour répondre à l'appel d'un bâtiment ayant demandé de l'aide soit directement, soit par l'intermédiaire d'un autre bâtiment, et sera rentré au port sans avoir fourni aucune assistance, soit que son intervention ne fut plus requise, soit que ledit bâtiment eût accepté entretemps l'offre d'un autre remorqueur.

### TARIF V. — Durée d'immobilisation

900 F par heure.

### TARIF VI. — Bosse de remorque

Lorsque la bosse de remorque appartenant au service est requis, l'emploi en est taxé à la moitié des droits de remorque, fixés pour la première heure, avec un maximum de 2 300 F.

### TARIF VII. — Suppléments aux tarifs I, II, III, IV et V

A. Un supplément de 2 300 F par heure est perçu pour les prestations entre 17 h et 8 h du lendemain.

Pour des bâtiments de moins de 300 tonnes ce supplément aux tarifs I et II est de 25 % des droits de remorque fixés pour la première heure.

B. Un supplément de 1 350 F par heure est perçu pour les prestations effectuées les dimanches et jours fériés légaux.

Pour des bâtiments de moins de 300 tonnes ce supplément aux tarifs I et II est de 50 % des droits de remorque fixés pour la première heure.

**Art. 8.** Pour l'application des tarifs fixés par l'article 7, la durée de la prestation est calculée depuis le moment où le remorqueur quitte son poste d'accostage ou l'endroit où il se trouvait amarré jusqu'à ce qu'il y soit retourné.

Toute fraction de la première heure ou de la première demi-heure, suivant le cas, est comptée respectivement pour une heure ou pour une demi-heure et toute fraction de demi-heure subséquente, égale ou supérieure à 15 minutes est comptée pour une demi-heure.

Lorsque deux ou plusieurs bâtiments se font remorquer simultanément par un même remorqueur, il est perçu pour chaque bâtiment remorqué, 75 % seulement de la taxe portée au tarif ou, si ce second mode de calcul est plus avantageux, une taxe unique égale à 125 % de celle qui serait due pour un seul bâtiment dont la capacité équivaldrait au tonnage global des divers bâtiments remorqués. Dans ce dernier cas, chacun des bâtiments pourra être considéré comme solidaire du paiement du droit.

Wanneer de tonnenmaat van het vaartuig in m<sup>3</sup> in de scheepspapieren is vermeld wordt het aldus uitgedrukt inhoudsvermogen in zeetonnen omgezet tegen 2,830 m<sup>3</sup> voor één ton.

Het bedrag der te betalen som wordt, in voorkomend geval, naar boven tot de volle frank afgerond.

**Art. 9.** De ontvangsten van de sleepdienst worden gedaan door de Rekenplichtige van het Zeewezen, te Oostende.

**Art. 10.** Het koninklijk besluit van 20 augustus 1935 houdende reglement-tarief van de sleepdienst te Oostende, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 28 april 1948 en bij de koninklijke besluiten van 4 augustus 1977 en 13 december 1978, wordt opgeheven.

**Art. 11.** Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

**Art. 12.** Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 2 juli 1986.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Buitenlandse Handel,

H. DE CROO

N. 86 — 1138

MINISTERIE VAN SOCIALE VOORZORG

15 JULI 1986. — Koninklijk besluit tot uitvoering van artikel 1, § 3, van de wet van 1 augustus 1985 houdende sociale bepalingen.

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 1 augustus 1985 houdende sociale bepalingen, inzonderheid op artikel 1, § 3;

Gelet op de wet van 25 april 1963 betreffende het beheer van de instellingen van openbaar nut voor sociale zekerheid en sociale voorzorg, inzonderheid op artikel 15;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 9 augustus 1980;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende de noodzaak om de provinciale en plaatselijke besturen dringend in te lichten over hun gewijzigde verplichtingen inzake de storting van de sociale zekerheidsbijdragen en om aldus de Rijksdienst voor sociale zekerheid van de provinciale en plaatselijke overheidsdiensten toe te laten haar gewijzigde inningstaak onmiddellijk aan te vatten;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en Openbaar Ambt en Onze Minister van Sociale Zaken en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De Rijksdienst voor sociale zekerheid van de provinciale en plaatselijke overheidsdiensten wordt belast met de inning en invordering van :

1<sup>o</sup> de solidariteitsbijdrage bedoeld bij de herstellwet van 10 februari 1981, die door zijn aangeslotenen voor hun mandatarissen verschuldigd is;

2<sup>o</sup> de inhoudingen bedoeld bij artikel 121, 10<sup>o</sup>, van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte ziekte- en invaliditeitsverzekering die door zijn aangeslotenen voor hun mandatarissen verschuldigd zijn,

3<sup>o</sup> de bijdragen, verschuldigd in uitvoering van het koninklijk besluit van 28 december 1938 betreffende de pensioenregeling van het personeel van de gemeenten aangesloten bij de Omslagkas voor Gemeentelijke Pensioenen.

**Art. 2.** Dit besluit heeft uitvoering met ingang van 1 januari 1986 met uitzondering van artikel 1, 3<sup>o</sup>, dat in werking treedt op 1 januari 1987.

Lorsque les documents du bord donnent le tonnage du bâtiment en m<sup>3</sup>, la capacité ainsi exprimée est convertie en tonneaux de mer à raison de 2,830 m<sup>3</sup> pour un tonneau.

Le montant de la somme à payer est arrondi, le cas échéant, au franc supérieur.

**Art. 9.** Les recettes du service de la remorque sont opérées par le comptable de la Marine, à Ostende.

**Art. 10.** L'arrêté royal du 20 août 1935 formant règlement-tarif du service de la remorque à Ostende, modifié par l'arrêté du Régent du 28 avril 1948 et par les arrêtés royaux des 4 août 1977 et 13 décembre 1978, est abrogé.

**Art. 11.** Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 12.** Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 2 juillet 1986.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,

H. DE CROO

F. 86 — 1138

MINISTÈRE DE LA PRÉVOYANCE SOCIALE

15 JUILLET 1986. — Arrêté royal portant exécution de l'article 1<sup>er</sup>, § 3, de la loi du 1 août 1985 portant des dispositions sociales.

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 1 août 1985 portant des dispositions sociales, notamment l'article 1<sup>er</sup>, § 3;

Vu la loi du 25 avril 1963 sur la gestion des organismes d'intérêt public de sécurité sociale et de prévoyance sociale, notamment l'article 15;

Vu l'urgence;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1<sup>er</sup>, modifié par la loi du 9 août 1980;

Vu l'urgence;

Considérant la nécessité d'informer d'urgence les administrations provinciales et locales de leurs obligations modifiées en matière de versement des cotisations de sécurité sociale et de ce fait, permettre à l'Office national de sécurité sociale des administrations provinciales et locales d'entreprendre immédiatement sa tâche de perception modifiée;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique et de Notre Ministre des Affaires sociales et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'Office national de sécurité sociale des administrations provinciales et locales est chargé de la perception et du recouvrement des cotisations suivantes :

1<sup>o</sup> la cotisation de solidarité, visée à la loi de redressement du 10 février 1981, qui est due par ses affiliés pour leurs mandataires;

2<sup>o</sup> les retenues visées à l'article 121, 10<sup>o</sup>, de la loi du 9 août 1963 instituant et organisant un régime d'assurance obligatoire contre la maladie et l'invalidité, qui sont dues par ses affiliés pour leurs mandataires;

3<sup>o</sup> les cotisations, dues en exécution de l'arrêté royal du 26 décembre 1938 relatif au régime des pensions du personnel des communes affiliées à la Caisse de répartition des Pensions communales.

**Art. 2.** Le présent arrêté produit ses effets le 1<sup>er</sup> janvier 1986 à l'exception de l'article 1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup>, qui entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1987.