

Bij ontstentenis van antwoord vanwege de gemeente binnen de vastgestelde termijn, kan de minister van Werk het verlies vaststellen van de erkenning als toeristisch centrum van de betrokken gemeente.

Indien uit het door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg verrichte onderzoek van het antwoord blijkt dat de voorwaarden van artikel 4 niet vervuld zijn voor het erkende grondgebied, kan de minister van Werk het verlies vaststellen van de erkenning als toeristisch centrum van de betrokken gemeente of kan hij de erkenning beperken tot het gedeelte van het grondgebied van de gemeente dat aan de voorwaarden van artikel 4 voldoet.

Het ministerieel besluit tot vaststelling van het verlies van de erkenning als toeristisch centrum of tot beperking van de erkenning als toeristisch centrum treedt in werking de eerste dag van de zesde maand na die waarin het is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*."

Art. 5. Artikel 12 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt :

"Art. 12. Op 2 juli 2015 vervalt de erkenning als toeristisch centrum, toegekend op grond van het koninklijk besluit van 7 november 1966 betreffende de tewerkstelling op zondag in kleinhandelszaken en kapperssalons gevestigd in badplaatsen, luchtkuuroorden en toeristische centra, van de volgende gemeenten :

- Anhée;
- Baarle-Hertog;
- Eupen;
- Plombières;
- Profondeville."

Art. 6. De minister bevoegd voor Werk is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 20 januari 2014.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Werk,
Mevr. M. DECONINCK

Nota

(1) Verwijzingen naar het *Belgisch Staatsblad* :

Wet van 16 maart 1971, *Belgisch Staatsblad* van 30 maart 1971.

Koninklijk besluit van 9 mei 2007, *Belgisch Staatsblad* van 3 juli 2007.

A défaut de réponse de la commune dans le délai imparti, le Ministre de l'Emploi peut constater la perte de la reconnaissance comme centre touristique de la commune concernée.

Si l'examen de la réponse réalisé par le Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale révèle le non-respect des conditions de l'article 4 pour le territoire reconnu, le Ministre de l'Emploi peut constater la perte de la reconnaissance comme centre touristique de la commune concernée ou limiter la reconnaissance à la partie du territoire de la commune satisfaisant aux conditions de l'article 4.

L'arrêté ministériel de perte de la reconnaissance comme centre touristique ou de reconnaissance limitée comme centre touristique entre en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*. »

Art. 5. L'article 12 du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

« Art. 12. Viennent à expiration le 2 juillet 2015 les reconnaissances comme centre touristique accordées sur la base de l'arrêté royal du 7 novembre 1966 relatif à l'occupation au travail le dimanche dans les magasins de détail et les salons de coiffure situés dans les stations balnéaires et climatiques ainsi que dans les centres touristiques aux communes suivantes :

- Anhée;
- Baerle-Duc;
- Eupen;
- Plombières;
- Profondeville. »

Art. 6. Le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 janvier 2014.

PHILIPPE

Par le Roi :
La Ministre de l'Emploi,
Mme M. DECONINCK

Note

(1) Références au *Moniteur belge* :

Loi du 16 mars 1971, *Moniteur belge* du 30 mars 1971.

Arrêté royal du 9 mai 2007, *Moniteur belge* du 3 juillet 2007.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST SOCIALE ZEKERHEID

[C – 2014/22017]

13 JANUARI 2014. — Koninklijk besluit houdende vrijstelling van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sector van de koopvaardij en de zeesleepvaartsector

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

1. Algemeen

De Europese Commissie heeft op 17 januari 2004 nieuwe communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer uitgevaardigd (nr. C 2004/43, gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie, nr. C 13 van 17 januari 2004, blz. 3 e.v. – verder "de nieuwe richtsnoeren" genoemd) ter vervanging van de communautaire richtsnoeren betreffende overheidssteun voor het zeevervoer van 5 juli 1997 (nr. 97/C 205/05, gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen C 205 van 5 juli 1997, blz. 5 e.v. – verder "de oude richtsnoeren" genoemd). Deze nieuwe richtsnoeren dienen te worden omgezet in Belgisch recht.

De oude richtsnoeren zijn met het koninklijk besluit van 10 juni 1998 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 18 april 1997 houdende maatregelen ter bevordering van de tewerkstelling in de koopvaardij in toepassing van artikel 7, § 2, van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen omgezet in het Belgisch intern recht. Het voornoemd koninklijk besluit van 18 april 1997 voegde een nieuw artikel 3, § 1 in in de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij.

SERVICE PUBLIC FEDERAL SECURITE SOCIALE

[C – 2014/22017]

13 JANVIER 2014. — Arrêté royal comportant dispense de certaines cotisations patronales et cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur de la marine marchande et du remorquage en mer

RAPPORT AU ROI

Sire,

1. Généralités

La Commission européenne a promulgué le 17 janvier 2004 les nouvelles orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime (n° C 2004/43, publiées au Journal officiel de l'Union européenne, n° C 13 du 17 janvier 2004, p. 3 et suivantes - appelées ci-après "les nouvelles orientations") en remplacement des orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime du 5 juillet 1997 (n° 97/C 205/05, publiées au Journal officiel des Communautés européennes C 205 du 5 juillet 1997, p. 5 et suivantes - appelées ci-après "les anciennes orientations"). Ces nouvelles orientations doivent être transposées en droit belge.

Les anciennes orientations ont été transposées en droit belge par l'arrêté royal du 10 juin 1998 portant exécution de l'arrêté royal du 18 avril 1997 portant des mesures visant à promouvoir l'emploi dans la marine marchande en application de l'article 7, § 2, de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité. L'arrêté royal précité du 18 avril 1997 a inséré un nouvel article 3, § 1^{er} dans l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande.

Sedertdien zijn de werkgevers uit de koopvaardijsector vrijgesteld van het betalen van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen, in de terminologie van de voornoemde besluitwet van 7 februari 1945 de bijdragen van de reder en de bijdragen van de zeeman genoemd.

De nieuwe richtsnoeren stellen nieuwe criteria vast op grond waarvan staatssteun voor het zeevervoer voortaan overeenkomstig de communautaire voorschriften zal worden goedgekeurd.

De ter zake vigerende internrechterlijke bepalingen moeten bijgevolg aan die nieuwe voorwaarden en criteria worden aangepast.

Net zoals dat voor de oude richtsnoeren het geval was, zijn de nieuwe richtsnoeren van toepassing op steunmaatregelen die voor het zeevervoer worden getroffen.

Steunmaatregelen aan de scheepsbouwsector vallen niet onder de toepassing van de nieuwe richtsnoeren (zie punt 2.1., tweede lid van die richtsnoeren).

In vergelijking met de oude richtsnoeren bevatten de nieuwe richtsnoeren ook meer concrete verwijzingen naar bepaalde deelsectoren van het zeevervoer waarvoor zij inzonderheid toepassing vinden.

In dat verband bepalen de nieuwe richtsnoeren in het punt 3.2 met betrekking tot de steunmaatregelen inzake arbeidskosten duidelijk dat zij onder bepaalde voorwaarden eveneens gelden voor het zeevervoersgedeelte van sleep- en baggerwerkzaamheden.

Onder de oude richtsnoeren werden de voordelen in het kader van deze richtsnoeren voor de sector van de sleepvaart en de baggersector geregeld in aparte koninklijke besluiten.

1. Voor de baggersector werd de gedeeltelijke vrijstelling van de werkgeversbijdragen geregeld in het koninklijk besluit van 25 april 1997 houdende vrijstelling van bepaalde werkgeversbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de baggersector met toepassing van artikel 7, § 2 van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen; de gedeeltelijke vrijstelling van de storting van de werknemersbijdragen vond men terug in het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de baggersector.

2. Voor de sleepvaartsector wordt de gedeeltelijke vrijstelling van de werkgevers- en werknemersbijdragen geregeld in het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstelling van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sleepvaartsector.

Onderhavig koninklijk besluit strekt ertoe de steunmaatregelen die inzake de arbeidskosten en meer bepaald inzake de sociale zekerheid momenteel reeds van toepassing zijn in uitvoering van de oude richtsnoeren voor de sector van de koopvaardij en de sector van de zeesleepvaart te vervangen door een nieuwe tekst die de regeling volledig in overeenstemming moet brengen met de gewijzigde voorwaarden en criteria die door de nieuwe richtsnoeren worden opgelegd.

Onderhavig koninklijk besluit strekt ertoe de nieuwe richtsnoeren om te zetten in het Belgisch recht voor wat de maatregelen inzake de sociale zekerheid op het niveau van de arbeidskosten betreft (punt 3.2 van de nieuwe richtsnoeren).

Voor de baggersector werd deze omzetting in het Belgisch recht reeds geregeld in het koninklijk besluit van 26 april 2009 tot uitvoering van artikel 37ter van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en tot opheffing van het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de baggersector, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 10 juni 2009.

Naast de bepalingen inzake arbeidskosten bevatten de nieuwe richtsnoeren in het punt 3.1 eveneens bepalingen die verband houden met de fiscale behandeling van rederijen. Deze bepalingen van de richtsnoeren vormen het voorwerp van andere wetgeving, uitgaande van de Federale Overheidsdienst Financiën.

Depuis lors, les employeurs du secteur de la marine marchande sont dispensés du paiement de certaines cotisations patronales et des travailleurs, appelées dans la terminologie de l'arrêté-loi précité du 7 février 1945 cotisations de l'armateur et cotisations du marin.

Les nouvelles orientations fixent de nouveaux critères sur la base du fait que l'aide d'Etat au transport maritime sera dorénavant approuvée conformément aux dispositions communautaires.

Les dispositions de droit interne en vigueur en la matière doivent par conséquent être adaptées en fonction de ces nouvelles conditions et de ces nouveaux critères.

Tout comme c'était le cas pour les anciennes orientations, les nouvelles orientations s'appliquent aux mesures de soutien au secteur maritime.

Les mesures de soutien au secteur de la construction navale ne font pas partie du champ d'application des nouvelles orientations (voir point 2.1., alinéa 2 de ces orientations).

Par rapport aux anciennes orientations, les nouvelles orientations contiennent aussi des références plus concrètes à des secteurs déterminés du transport maritime pour lesquels elles trouvent à s'appliquer en particulier.

Dans cet ordre d'idées, les nouvelles orientations précisent au point 3.2 relatif aux mesures de soutien en matière de coûts salariaux qu'elles valent également sous certaines conditions pour la partie maritime du secteur du remorquage et du dragage.

En ce qui concerne les anciennes orientations, les avantages dans le cadre de ces orientations pour le secteur du remorquage et du dragage faisaient l'objet d'arrêtés royaux distincts.

1. La dispense partielle des cotisations patronales était réglementée par l'arrêté royal du 25 avril 1997 comportant dispense de certaines cotisations patronales au profit des entreprises relevant du secteur du dragage en application de l'article 7, § 2, de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité; la dispense partielle de versement des cotisations des travailleurs était régie par l'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du dragage.

2. Pour le secteur du remorquage, la dispense partielle des cotisations patronales et des travailleurs est réglementée par l'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations patronales et cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du remorquage.

Le présent arrêté royal vise à remplacer les mesures de soutien en matière de coûts salariaux et plus précisément en matière de sécurité sociale actuellement applicables en exécution des anciennes orientations pour le secteur de la marine marchande et le secteur du remorquage en mer par un nouveau texte qui doit mettre la réglementation en totale concordance avec les conditions et critères modifiés, imposés par les nouvelles orientations.

Le présent arrêté royal a pour objectif de transposer en droit belge les nouvelles orientations en alignant les mesures en matière de sécurité sociale sur celles relatives aux coûts salariaux (point 3.2 des nouvelles orientations).

Pour le secteur du dragage la transposition en droit belge était déjà réglée dans l'arrêté royal du 26 avril 2009 pris en exécution de l'article 37ter de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et abrogeant l'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du dragage, publié dans le *Moniteur belge* du 10 juin 2009.

Outre les dispositions en matière de coûts salariaux, les nouvelles orientations contiennent plus précisément au point 3.1 des dispositions relatives au traitement fiscal des sociétés d'armateurs. Ces dispositions des orientations font l'objet d'une autre législation émanant du Service public fédéral Finances.

De Raad van State, afdeling wetgeving, eerste kamer, heeft op 8 november 2013, met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, advies uitgebracht over onderhavig koninklijk besluit.

Het koninklijk besluit werd aangepast aan de opmerkingen van de Raad van State.

Er werd een voorafgaand onderzoek 'betreffende de coördinatie van het federaal beleid inzake duurzame ontwikkeling' uitgevoerd waaruit bleken is dat er geen effectbeoordeling vereist is.

De andere opmerkingen van de Raad van State worden beantwoord in de artikelsgewijze bespreking bij het desbetreffende artikel.

2. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1. Dit artikel bepaalt uitdrukkelijk dat onderhavig koninklijk besluit van toepassing is op communautaire zeelieden die tewerkgesteld zijn aan boord van in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte geregistreerde zeeschepen.

Dit artikel herneemt letterlijk de definitie van de notie "communautaire zeelieden" zoals die in het punt 3.2 van de nieuwe richtsnoeren is opgenomen.

Die notie wordt anders ingevuld naargelang het gaat om :

— zeelieden die werken aan boord van schepen (met inbegrip van ro-ro-veerboten) die geregelde passagiersdiensten tussen havens van de Gemeenschap verzorgen;

— zeelieden die aan boord van andere schepen werken.

In toepassing van de oude richtsnoeren werden steunmaatregelen toegestaan voor alle zeelieden die werken aan boord van schepen die in een lidstaat zijn geregistreerd en die belasting en socialezekerheidsbijdragen in een lidstaat moeten betalen.

Volgens de Europese Commissie is het intussen duidelijk geworden dat de druk van de internationale concurrentie op Europese reders bij het internationale vrachtvervoer zeer hevig is, terwijl deze bij het geregelde passagiersvervoer binnen de Gemeenschap lichter is.

De Europese Commissie meent daarom dat de bevordering van het concurrentievermogen bij het internationale vrachtvervoer door het toekennen van socialezekerheidsvoordelen voor alle zeelieden die in een lidstaat belastingen en/of socialezekerheidsbijdragen moeten betalen, een belangrijke doelstelling van de steun is teneinde te vermijden dat de betrokken Europese reders zouden worden aangezet tot een uitvlagging van hun vloot.

Anderzijds heeft de Europese Commissie vastgesteld dat het geregelde passagiersvervoer binnen de Gemeenschap een belangrijke werkgelegenheid voor de Europese burgers oplevert.

In dat geval is de bescherming van de werkgelegenheid binnen de Gemeenschap dan ook een belangrijke doelstelling van de steun en wordt de steunmaatregel beperkt tot de socialezekerheidsbijdragen die verband houden met de lonen van zeelieden die burger zijn van een lidstaat van de Europese Economische Ruimte en die werken aan boord van schepen die geregelde passagiersdiensten tussen havens van de Europese Gemeenschap verzorgen.

De Europese Commissie staat er namelijk op dat de definitie van communautaire zeelieden, zoals die in de nieuwe richtsnoeren is opgenomen, letterlijk en integraal in het Belgisch interne recht wordt overgenomen. De Directie-generaal Energie en Transport van de Europese Commissie heeft via brief van 2 februari 2005 de Belgische autoriteiten ingelicht over het feit dat België zich ertoe dient te verbinden de steunmaatregelen die gelden in het kader van de nieuwe richtsnoeren, ook te laten gelden op de sector van het passagiersvervoer. Aangezien de genoemde brief van 2 februari 2005 in feite een aanvulling is van de Richtsnoeren nr. C 2004/43 van 17 januari 2004, bevat onderhavig koninklijk besluit dan ook een verwijzing naar deze sector.

De nieuwe richtsnoeren definiëren communautaire zeelieden als burgers van de Europese Economische Ruimte wanneer het zeelieden betreft die werken aan boord van schepen, met inbegrip van ro-ro-veerboten, die geregelde passagiersdiensten tussen havens van de Gemeenschap verzorgen en, in alle andere gevallen, alle zeelieden die in een lidstaat belasting en/of socialezekerheidsbijdragen moeten betalen.

De nieuwe richtsnoeren vermelden expliciet dat sleep- en baggerwerkzaamheden voor wat het zeevervoersgedeelte van die activiteiten betreft, in aanmerking komen voor het verkrijgen van door de Europese Commissie toegelaten steunmaatregelen. Bijgevolg dient men de voorwaarden af te bakenen onder dewelke deze twee sectoren in aanmerking kunnen komen voor de toepassing van de steunmaatregelen in uitvoering van de richtsnoeren. Toch bakent het tweede lid van het tweede artikel enkel de voorwaarden af onder dewelke de

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, a émis le 8 novembre 2013 un avis au sujet du présent arrêté royal, en application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973.

L'arrêté royal a été adapté aux remarques du Conseil d'Etat.

Une enquête préliminaire 'relative à la coordination de la politique fédérale en matière de développement durable' a été menée. Il en est ressorti qu'aucune évaluation d'incidence n'est requise.

Il est répondu aux autres remarques du Conseil d'Etat dans le commentaire des articles de l'article concerné.

2. Commentaire des articles

Article 1^{er}. Cet article dispose formellement que le présent arrêté royal est applicable aux marins communautaires occupés à bord de navires immatriculés dans un Etat membre de l'Espace économique européen.

Cet article reprend littéralement la définition de la notion de "marins communautaires" figurant dans le point 3.2 des nouvelles orientations.

Cette notion est formulée différemment selon qu'il s'agit de :

— marins travaillant à bord de navires (y compris les transbordeurs rouliers) assurant le transport régulier de passagers entre des ports de la Communauté;

— marins travaillant à bord d'autres navires.

En application des anciennes orientations, des mesures de soutien ont été admises pour tous les marins qui travaillent à bord de navires immatriculés dans un Etat membre et qui sont assujettis à l'impôt et aux cotisations de sécurité sociale dans un Etat membre.

Selon la Commission européenne, il est devenu évident que la pression de la concurrence internationale sur les armateurs européens est très forte en ce qui concerne le transport international de marchandises, tandis qu'elle est moins marquée au niveau du transport régulier de passagers au sein de la Communauté.

La Commission européenne estime dès lors que la promotion de la compétitivité dans le domaine du transport international de marchandises par l'octroi d'avantages en matière de cotisations de sécurité sociale pour tous les marins assujettis à l'impôt et/ou aux cotisations de sécurité sociale dans un Etat membre constitue un objectif important de l'aide afin d'éviter que les armateurs européens soient incités à transférer leur flotte sous un autre pavillon.

Par ailleurs, la Commission européenne a constaté que le transport régulier de passagers au sein de la Communauté est un vecteur d'emploi important pour les citoyens européens.

Dans ce cas, la protection de l'emploi au sein de la Communauté constitue elle aussi un objectif important de l'aide et la mesure d'aide est limitée aux cotisations de sécurité sociale afférentes aux rémunérations des marins qui sont des citoyens d'un Etat membre de l'Espace économique européen et qui travaillent à bord de navires assurant le transport régulier de passagers entre des ports de la Communauté européenne.

La Commission européenne insiste sur l'intégration littérale et intégrale en droit interne belge de la définition des marins communautaires, telle qu'elle figure dans les nouvelles orientations. Par lettre du 2 février 2005, la Direction générale Energie et Transports de la Commission européenne a informé les autorités belges du fait que la Belgique doit s'engager à rendre également applicables au secteur du transport de passagers les mesures de soutien prévues dans le cadre des nouvelles orientations. Etant donné que la lettre précitée du 2 février 2005 complète en fait les Orientations n° C 2004/43 du 17 janvier 2004, le présent arrêté royal fait dès lors référence à ce secteur.

Les nouvelles orientations définissent les marins communautaires comme étant des citoyens de l'Espace économique européen dans le cas de marins travaillant à bord de navires, y compris les transbordeurs rouliers, assurant le transport régulier de passagers entre des ports de la Communauté et, dans tous les autres cas, de tous les marins assujettis à l'impôt et/ou à des cotisations de sécurité sociale dans un Etat membre.

Les nouvelles orientations disposent explicitement que les activités de remorquage et de dragage, en ce qui concerne la partie maritime de ces activités, entrent en considération pour l'obtention des mesures de soutien admises par la Commission européenne. Il faut dès lors fixer les conditions dans lesquelles ces deux secteurs peuvent entrer en considération pour l'application des mesures de soutien en exécution des orientations. Toutefois, l'alinéa 2 de l'article 2 ne fixe que les conditions dans lesquelles le secteur du remorquage peut entrer en

sleepvaartsector in aanmerking kan komen voor de toepassing van de in dit koninklijk besluit bedoelde steunmaatregelen. Wat de toepassing van de vermindering van de socialezekerheidsbijdragen in het kader van de richtsnoeren op de sector van de baggersector betreft is deze geregeld in een ander, apart koninklijk besluit, nl. het koninklijk besluit van 26 april 2009 tot uitvoering van artikel 37ter van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en tot opheffing van het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de baggersector, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 10 juni 2009. Het is immers zo dat de sleepvaartsector valt onder het toepassingsgebied van de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij, terwijl de baggersector ressorteert onder de (algemene) wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders en de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en hun uitvoeringsbesluiten. Bijgevolg maken de voorwaarden onder dewelke de baggersector in aanmerking kan komen voor de toepassing van steunmaatregelen in uitvoering van de nieuwe richtsnoeren deel uit van een apart koninklijk besluit.

De nieuwe richtsnoeren stellen nu zeer duidelijk dat de steunmaatregelen enkel verband mogen houden met het zeevervoersgedeelte van de sleepvaart- en baggerwerkzaamheden.

Verder moeten de communautaire zeelieden werken aan boord van in een lidstaat geregistreerde zeevaardige sleepboten en baggerschepen met eigen voortstuwing die minstens 50 % van hun bedrijfstijd vervoer op zee verrichten.

Bijgevolg is onderhavig koninklijk besluit eveneens van toepassing op het zeevervoersgedeelte van de sleepwerkzaamheden verricht door communautaire zeelieden aan boord van in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte geregistreerde zeevaardige sleepboten die minstens 50 % van hun bedrijfstijd vervoer op zee verrichten. Overeenkomstig de nieuwe richtsnoeren mag een evenredig deel van de wachttijd in aanmerking worden genomen als zeevervoer voor de berekening van de bedoelde drempel van 50 %.

Art. 2. Net zoals in uitvoering van de oude richtsnoeren, kan België in het kader van de nieuwe richtsnoeren vrijstelling verlenen van de betaling van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen. De sector van de koopvaardij en de zeesleepvaart ressorteren onder de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij en dienen de beoogde bijdragen te betalen aan de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden (hierna H.V.K.Z.). Men spreekt in dit verband van werkgeversbijdragen en zeeliedenbijdragen (werknemersbijdragen).

Artikel 2 definieert in de eerste paragraaf de werkgeversbijdragen waarvoor een vrijstelling kan worden verleend; in de tweede paragraaf worden de zeeliedenbijdragen gedefinieerd die kunnen behouden worden door de werkgevers.

Voor wat betreft de opmerking van de Raad van State m.b.t. artikel 2, § 2, van onderhavig koninklijk besluit kan het volgende opgemerkt worden :

Het principe van de bepaling vermeld in artikel 2, § 2, van onderhavig besluit werd overgenomen uit het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstellingen van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sleepvaartsector en het koninklijk besluit van 10 juni 1998 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 18 april 1997 houdende maatregelen ter bevordering van de tewerkstelling in de koopvaardij in toepassing van artikel 7, § 2, van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen.

De betreffende regeling bestaat bijgevolg al geruime tijd voor de sector van de koopvaardij en voor de sleepvaartsector. De regeling bestaat trouwens ook voor de baggersector en is opgenomen in het koninklijk besluit van 26 april 2009 tot uitvoering van artikel 37ter van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers en tot opheffing van het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de baggersector. Voormeld koninklijk besluit van 26 april 2009 zet de nieuwe richtsnoeren 2004 om in Belgisch recht voor wat de maatregelen inzake de sociale zekerheid op het niveau van de arbeidskosten betreft (punt 3.2 van de nieuwe richtsnoeren) voor de baggersector.

De Raad van State heeft, in het kader van zijn adviesprocedure met betrekking tot voormelde regelgevingen, in het verleden nooit een opmerking gemaakt over het feit dat betreffende regeling beschouwd wordt als een vrijstelling van werknemersbijdragen.

considération pour l'application des mesures de soutien visées dans le présent arrêté royal. L'application au secteur du dragage de la réduction des cotisations de sécurité sociale dans le cadre des orientations est régie par un arrêté royal distinct, à savoir, l'arrêté royal du 26 avril 2009 pris en exécution de l'article 37ter de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et abrogeant l'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du dragage, publié dans le *Moniteur belge* du 10 juin 2009. En effet, le secteur du remorquage relève du champ d'application de l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande, tandis que le secteur du dragage relève de la loi (générale) du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs et de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et de leurs arrêtés d'exécution. Dès lors, les conditions dans lesquelles le secteur du dragage peut entrer en considération pour l'application des mesures de soutien en exécution des nouvelles orientations font l'objet d'un arrêté royal distinct.

Les nouvelles orientations disposent à présent très clairement que les mesures de soutien ne peuvent avoir trait qu'à la partie maritime des activités de remorquage et de dragage.

Par ailleurs, les marins communautaires doivent travailler à bord de remorqueurs et de dragues de mer automoteurs immatriculés dans un Etat membre, dont 50 % au moins des activités opérationnelles constituent des transports maritimes en mer.

Dès lors, le présent arrêté royal est également applicable à la partie maritime des activités de remorquage effectuées par des marins communautaires à bord de remorqueurs de mer immatriculés dans un Etat membre de l'Espace économique européen, dont 50 % au moins des activités opérationnelles constituent des transports maritimes en mer. Conformément aux nouvelles orientations, une partie proportionnelle du temps d'attente peut être prise en considération comme transport maritime pour le calcul du seuil précité de 50 %.

Art. 2. Tout comme en exécution des anciennes orientations, la Belgique peut accorder, dans le cadre des nouvelles orientations, une dispense de paiement de certaines cotisations patronales et des travailleurs. Les secteurs de la marine marchande et du remorquage en mer relèvent de l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande et doivent payer les cotisations dues à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins (ci-après la C.S.P.M.). Il est ici question de cotisations patronales et de cotisations des marins (cotisations des travailleurs).

L'article 2 définit dans son paragraphe 1^{er} les cotisations patronales pour lesquelles une dispense peut être octroyée et dans le paragraphe 2, les cotisations des marins qui peuvent être conservées par l'employeurs.

En ce qui concerne la remarque du Conseil d'Etat concernant l'article 2, § 2, du présent arrêté royal, les considérations suivantes peuvent être formulées :

Le principe de la disposition prévue à l'article 2, § 2, du présent arrêté a été repris de l'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations patronales et cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du remorquage en mer et de l'arrêté royal du 10 juin 1998 portant exécution de l'arrêté royal du 18 avril 1997 portant des mesures visant à promouvoir l'emploi dans la marine marchande en application de l'article 7, § 2, de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité.

Dès lors, la réglementation concernée existe déjà depuis un certain temps pour le secteur de la marine marchande et du remorquage en mer. La réglementation existe d'ailleurs aussi pour le secteur du dragage et est reprise dans l'arrêté royal du 26 avril 2009 pris en exécution de l'article 37ter de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés et abrogeant l'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du dragage, publié dans le *Moniteur belge* du 10 juin 2009. L'arrêté royal du 26 avril 2009 mentionné ci-dessus transpose les nouvelles orientations de 2004 en droit belge pour ce qui concerne les mesures de sécurité sociale au niveau des coûts salariaux (point 3.2 des nouvelles orientations) pour le secteur du dragage.

Dans le cadre de sa procédure d'avis concernant les réglementations ci-avant, le Conseil d'Etat n'a jamais formulé d'observation par le passé quant au fait que la réglementation concernée est considérée comme une dispense de cotisations des travailleurs.

In de memorie van toelichting van artikel 3, § 1, van de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij, ingevoegd door de wet van 12 augustus 2000, wordt duidelijk vermeld dat de reders, mits garantie van een welbepaald tewerkstellingscijfer, vrijgesteld worden van betaling van werkgeversbijdragen van sociale zekerheid en van storting van een deel van de bijdragen van de zeelieden. De betreffende regeling is bijgevolg de wil van de wetgever.

Art. 3. Het doel van de richtsnoeren (zowel de oude als de nieuwe) is het behoud van werkgelegenheid in de sector van het zeevervoer binnen de Europese Economische Ruimte. Bijgevolg dienen de werkgevers uit de sector van de koopvaardij en de zeesleepvaart een bepaald arbeidsvolume te handhaven.

In de eerste paragraaf van dit artikel wordt bepaald dat de reders een bepaald aantal arbeidsplaatsen moeten garanderen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de arbeidsplaatsen voor de op de Poollijst ingeschreven zeelieden en shoregangers enerzijds en voor de op de Poollijst ingeschreven officieren anderzijds.

De tweede paragraaf omschrijft wat men juist moet verstaan onder de notie 'arbeidsplaats'.

De derde paragraaf verduidelijkt dat wat betreft het naleven van de tewerkstellingsnorm er geen rekening is gehouden met de zeevarenden die deel uitmaken van de Regie voor Maritiem Transport. In 1997 werd de toenmalige Regie voor Maritiem Transport ontbonden (uitvoering van artikel 3, § 1, 6°, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie). Ingevolge artikel 2^{quater} van de voornoemde besluitwet van 7 februari 1945 vallen de varende werknemers bedoeld in artikel 15 van het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport ter uitvoering van artikel 3, § 1, 6°, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie onder het toepassingsgebied van de voornoemde besluitwet van 7 februari 1945. Deze categorie van varende werknemers wordt niet in aanmerking genomen voor de toepassing van de norm.

Net zoals bij de maatregelen in het kader van de oude richtsnoeren, dienen ook de maatregelen in het kader van de nieuwe richtsnoeren te worden geëvalueerd. Bovendien is het van noodzakelijk belang de impact van deze vrijstellingen op het arbeidsvolume in de sector van de zeevaart in het algemeen (en in het bijzonder in de sector van de koopvaardij en zeesleepvaart) te kunnen nagaan. Daarom wordt aan het Paritair Comité van de Koopvaardij gevraagd een jaarlijks evaluatierapport op te maken. Dit rapport moet worden overgemaakt aan de Minister van Werk en aan de Minister van Sociale Zaken. Afwijking van de vooropgestelde tewerkstellingsnorm kan gebeuren indien er sprake is van overmacht. In dit geval moeten de gronden voor overmacht worden meede gedeeld aan de twee voornoemde Ministers.

Art. 4. De betrokken reders dienen de H.V.K.Z. in kennis te stellen van een aantal gegevens met betrekking tot het aantal dagen waarvoor de socialezekerheidsbijdragen verschuldigd zijn en het aan de zeeman betaalde brutoloon.

Art. 5. Dit artikel strekt ertoe de vrijstellingen verleend in het kader van de oude richtsnoeren op te heffen vanaf 30 juni 2005.

Art. 6. De inwerkingtreding van dit koninklijk besluit wordt vastgesteld op 1 juli 2005, datum vanaf dewelke de huidige steunmaatregel overeenkomstig de bepalingen van het punt 13 van de nieuwe richtsnoeren, "Dienstige maatregelen", met die nieuwe richtsnoeren in overeenstemming moest zijn gebracht.

De datum van inwerkingtreding van het besluit werd behouden ondanks de opmerkingen van de Raad van State.

Voor wat betreft de opmerking van de Raad van State betreffende de retroactiviteit kan het volgende opgemerkt worden :

Zonder retroactiviteit van de datum van inwerkingtreding van onderhavig koninklijk besluit zou de Europese Commissie de steunmaatregelen die worden verleend aan de werknemers en werkgevers uit de sector van de koopvaardij en de zeesleepvaartsector als onwettig beschouwen, omdat deze in dat geval in strijd zijn met de bepalingen van punt 13 van de richtsnoeren 2004.

De sector van de koopvaardij en de sleepvaart zijn reeds vanaf de publicatie van de Richtsnoeren in 2004 op de hoogte van de nieuwe toe te passen regelgeving. Onderhavig koninklijk besluit werd trouwens opgesteld in overleg met de sector, die hiermee ook volledig akkoord is gegaan. Er is bijgevolg geen sprake van een retroactieve last voor de betrokken reders of een aantasting van de rechten van betrokkenen.

Dans l'exposé des motifs de l'article 3, § 1^{er} de l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande, introduit par la loi du 12 août 2000, il est bien indiqué que les armateurs sont dispensés du paiement des cotisations patronales de sécurité sociale et du versement d'une partie des cotisations des marins, moyennant la garantie d'un certain nombre d'emplois. La réglementation concernée est donc la volonté du législateur.

Art. 3. Le but des orientations (tant les anciennes que les nouvelles) est la préservation de l'emploi dans le secteur du transport maritime au sein de l'Espace économique européen. Dès lors, les employeurs du secteur de la marine marchande et du remorquage en mer doivent maintenir un certain volume d'emploi.

Le paragraphe 1^{er} de cet article dispose que les armateurs doivent garantir un nombre déterminé de postes de travail. Une distinction est faite entre les postes de travail pour les marins et shoregangers inscrits sur la liste du Pool, d'une part, et les officiers inscrits sur la liste du Pool, d'autre part.

Le paragraphe 2 définit ce qu'il faut entendre précisément par 'poste de travail'.

Le paragraphe 3 précise que pour le respect de la norme relative au volume de l'emploi, il n'est pas tenu compte des marins qui faisaient partie de la Régie des Transports maritimes. En 1997, la Régie des Transports maritimes de l'époque avait été dissoute (exécution de l'article 3, § 1^{er}, 6°, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne). En vertu de l'article 2^{quater} de l'arrêté-loi précité du 7 février 1945, les travailleurs navigants visés à l'article 15 de l'arrêté royal du 18 février 1997 portant des mesures en vue de la dissolution de la Régie des Transports maritimes en application de l'article 3, § 1^{er}, 6°, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne relèvent du champ d'application de l'arrêté-loi précité du 7 février 1945. Il n'est pas tenu compte de cette catégorie de travailleurs navigants pour l'application de la norme.

Tout comme pour les mesures dans le cadre des anciennes orientations, les mesures dans le cadre des nouvelles orientations doivent également être évaluées. Par ailleurs, il importe de pouvoir vérifier l'impact de ces dispenses sur le volume de l'emploi dans le secteur de la navigation maritime en général (et en particulier dans le secteur de la marine marchande et du remorquage en mer). Il est dès lors demandé à la commission paritaire de la marine marchande de rédiger un rapport d'évaluation annuel. Ce rapport doit être transmis au Ministre de l'Emploi et au Ministre des Affaires sociales. Une dérogation à la norme d'emploi prévue est possible en cas de force majeure. Dans ce cas, les raisons de la force majeure doivent être communiquées aux deux Ministres précités.

Art. 4. Les armateurs concernés doivent communiquer à la C.S.P.M. une série de données concernant le nombre de jours pour lesquels les cotisations de sécurité sociale sont dues et la rémunération brute payée au marin.

Art. 5. Cet article a pour but d'abroger, à partir du 30 juin 2005, les dispenses octroyées dans le cadre des anciennes orientations.

Art. 6. L'entrée en vigueur du présent arrêté royal est fixée au 1^{er} juillet 2005, date à partir de laquelle la mesure de soutien actuelle devait avoir été mise en concordance avec les nouvelles orientations, conformément au point 13 des nouvelles orientations, "Mesures appropriées".

La date d'entrée en vigueur de l'arrêté a été maintenue malgré les observations du Conseil d'Etat.

En ce qui concerne la remarque du Conseil d'Etat au sujet de la rétroactivité, les considérations suivantes peuvent être formulées :

Sans la rétroactivité de la date d'entrée en vigueur du présent arrêté royal, la Commission européenne considérerait les mesures de soutien aux travailleurs et employeurs du secteur de la marine marchande et du remorquage en mer comme illégales, parce qu'elles seraient dans ce cas, contrairement aux dispositions du point 13 des orientations 2004.

Les secteurs de la marine marchande et du remorquage sont informés depuis la publication des orientations en 2004 de la nouvelle réglementation à appliquer. Le présent arrêté royal a d'ailleurs été rédigé en concertation avec le secteur, qui s'est montré complètement d'accord à cet égard. Dès lors, il n'est pas question d'une charge rétroactive pour les amateurs concernés ou d'une atteinte aux droits des intéressés.

Gelet op de hoge concurrentiestrijd op wereldvlak in de betrokken sectoren, zijn de steunmaatregelen die worden vermeld in onderhavig koninklijk besluit absoluut noodzakelijk voor de goede werking van de sector van de koopvaardij en de sleepvaart in België. Indien er geen steunmaatregelen zouden verleend worden dan zou dit zeer negatieve effecten kunnen teweegbrengen op het concurrentievermogen van deze sectoren.

Dit artikel bepaalt eveneens dat de steunmaatregelen in het kader van de nieuwe richtsnoeren gelden tot 30 juni 2015. De Directie-generaal Energie en Transport van de Europese Commissie heeft met haar brief van 2 februari 2005 de Belgische autoriteiten ingelicht over het nieuwe standpunt van de Europese Commissie dat steunmaatregelen voortaan nog slechts voor maximum tien jaar worden goedgekeurd. Aangezien de genoemde brief van 2 februari 2005 in feite moet beschouwd worden als een aanvulling van de Richtsnoeren nr. C 2004/43 van 17 januari 2004, dienen de steunmaatregelen in het kader van de nieuwe richtsnoeren een beperkte looptijd van 10 jaar te hebben.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,

De Vice-Eerste Minister en Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen,

Mevr. L. ONKELINX
De Minister van Werk,
Mevr. M. DE CONINCK

ADVIES 54.274/1 VAN 8 NOVEMBER 2013

VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

Op 9 oktober 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Sociale Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot omzetting in het Belgisch recht van de Communautaire richtsnoeren 2004/43 van 17 januari 2004 van de Commissie van de Europese Unie betreffende staatssteun voor het zeevervoer voor de sector van de koopvaardij en de zeesleepvaart en tot opheffing van het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstelling van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sleepvaartsector en het koninklijk besluit van 10 juni 1998 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 18 april 1997 houdende maatregelen ter bevordering van de tewerkstelling in de koopvaardij in toepassing van artikel 7, § 2, van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen'.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Strekking en rechtsgrond van het ontwerp

2.1. Het om advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit strekt ertoe uitvoering te geven aan artikel 3, § 1, van de besluitwet van 7 februari 1945 'betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij', dat er in beginsel, behoudens wat hierna wordt opgemerkt (randnr. 3), ook rechtsgrond voor biedt. Artikel 3, § 1, luidt :

“De sociale zekerheidsbijdragen worden berekend op basis van het loon van de zeeman.

Onder loon van de zeeman wordt verstaan : de standaardgage vermeerderd met de overuren en met alle vergoedingen toegekend aan de betrokkenen.

De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van het beheerscomité van de Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden, voor de categorieën van zeelieden die zijn tewerkgesteld aan boord van een schip geregistreerd in een lidstaat van de Europese Unie en onder de voorwaarden die Hij bepaalt, vrijstelling verlenen van de betaling van het geheel of het gedeelte van de bijdragen verschuldigd door de reder en/of door de zeelieden ingevolge deze wet of andere wettelijke of reglementaire bepalingen.

De reders kunnen enkel van de in het derde lid bedoelde vrijstelling van sociale zekerheidsbijdragen genieten indien zij de tewerkstellingsnorm respecteren.

Compte tenu de la lutte concurrentielle intense au niveau mondial dans les secteurs concernés, les mesures de soutien mentionnées dans le présent arrêté royal sont absolument nécessaires pour le bon fonctionnement du secteur de la marine marchande et du remorquage en mer en Belgique. Une absence des mesures de soutien pourrait avoir des conséquences très négatives sur la compétitivité de ces secteurs.

Cet article dispose également que les mesures de soutien dans le cadre des nouvelles orientations sont applicables jusqu'au 30 juin 2015. Par sa lettre du 2 février 2005, la Direction générale Energie et Transports de la Commission européenne a informé les autorités belges de la nouvelle position de la Commission européenne selon laquelle les mesures de soutien ne peuvent dorénavant être approuvées que pour dix ans maximum. Etant donné que la lettre précitée du 2 février 2005 doit en fait être considérée comme un complément des Orientations n° C 2004/43 du 17 janvier 2004, les mesures de soutien dans le cadre des nouvelles orientations doivent avoir une durée limitée de 10 ans.

Nous avons l'honneur d'être,

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

La Vice-Première Ministre et Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales,

Mme L. ONKELINX
La Ministre de l'Emploi,
Mme M. DE CONINCK

AVIS 54.274/1 DU 8 NOVEMBRE 2013

DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le 9 octobre 2013, le Conseil d'Etat, section de législation, a été invité par la Ministre des Affaires sociales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal 'transposant en droit belge les orientations communautaires 2004/43 du 17 janvier 2004 de la Commission de l'Union européenne sur les aides d'Etat au transport maritime pour le secteur de la marine marchande et du remorquage en mer et abrogeant l'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations patronales et cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du remorquage et l'arrêté royal du 10 juin 1998 portant exécution de l'arrêté royal du 18 avril 1997 portant des mesures visant à promouvoir l'emploi dans la marine marchande en application de l'article 7, § 2, de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité'.

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique et l'accomplissement des formalités prescrites.

Portée et fondement juridique du projet

2.1. Le projet d'arrêté royal soumis pour avis a pour objet de donner exécution à l'article 3, § 1^{er}, de l'arrêté-loi du 7 février 1945 'concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande' qui, en principe, sous réserve de ce qui est observé ci-après (point 3), lui procure également un fondement juridique. L'article 3, § 1^{er}, s'énonce comme suit :

« Les cotisations de sécurité sociale sont calculées sur la base de la rémunération du marin.

On entend par rémunération du marin : les gages standards augmentés des heures supplémentaires et de toutes les indemnités octroyées aux intéressés.

Le Roi peut par arrêté délibéré en Conseil des ministres et après avis du comité de gestion de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, pour les catégories de marins qui sont occupés à bord de navires qui sont enregistrés dans un Etat membre de l'Union européenne et dans les conditions qu'il détermine, dispenser du paiement de la totalité ou d'une partie des cotisations dues par l'armateur et/ou par les marins en vertu de la présente loi ou en vertu d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Les armateurs ne peuvent bénéficier de l'exonération des cotisations de sécurité sociale visées à l'alinéa 3, que si les conditions relatives à la garantie de l'emploi sont respectées.

De Koning stelt, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van het beheerscomité van de Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden, de tewerkstellingsnormen vast, enerzijds voor zeelieden en shoregangers en anderzijds voor officieren.

Hij bepaalt de modaliteiten omtrent de evaluatie van de eerbiediging van de tewerkstellingsnormen, de afwijkingsmogelijkheden van deze tewerkstellingsnormen, alsook de rechtvaardigingsgronden en de mogelijke sanctionering bij afwijking.”

2.2. De in het ontwerp opgenomen regeling komt in de plaats van de regelingen opgenomen in het koninklijk besluit van 10 juni 1998 ‘tot uitvoering van het koninklijk besluit van 18 april 1997 houdende maatregelen ter bevordering van de tewerkstelling in de koopvaardij in toepassing van artikel 7, § 2, van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen’ en in het koninklijk besluit van 16 mei 2001 ‘houdende vrijstelling van bepaalde werkgevers en werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sleepvaartsector’, die worden opgeheven.

Het voorliggende ontwerp herneemt grotendeels die regelingen. Wel wordt het toepassingsgebied, zowel wat betreft de begunstigden als wat betreft de bijdragen inzake sociale zekerheid waarvan vrijstelling wordt gegeven, in overeenstemming gebracht met de communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer voor de sector van de koopvaardij en de zeesleepvaart (1).

2.3. De ontworpen regeling heeft uitwerking met ingang van 1 juli 2005 en treedt buiten werking op 1 juli 2015.

3. Artikel 2, § 2, van het ontwerp voorziet in een regeling waarbij de zeeliedenbijdragen worden berekend op een begrensd loon en de reder het bedrag dat overeenstemt met de persoonlijke bijdragen berekend op het verschil tussen dit begrensd loon en het maandelijks loon kan behouden. Naar het oordeel van de Raad van State, afdeling Wetgeving, kan een dergelijke regeling, waarbij de zeeliedenbijdragen worden ingehouden op het werkelijk loon, en de reder een bepaald gedeelte van die bijdragen mag behouden, niet worden gelijkgesteld met een regeling inzake vrijstelling van de betaling van de zeeliedenbijdragen zoals bedoeld in het voornoemd artikel 3, § 1, van de besluitwet van 7 februari 1945 (2). De in artikel 2, § 2, opgenomen regeling kan bijgevolg in die vorm niet in het ontwerp worden behouden.

Vormvereisten

4. De voorgenomen vrijstellingen vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, die overeenkomstig artikel 108, lid 3, van dat verdrag moet worden aangemeld.

Wat dat laatste betreft wordt in de aanhef van het ontwerp verwezen naar een akkoord van de Europese Commissie gegeven op 13 juni 2007, en naar een brief van de Directie generaal Energie en Transport van de Europese Commissie van 2 februari 2005. In die brief wordt aan de Belgische autoriteiten uitdrukkelijk gevraagd om zich ertoe te verbinden “de notifier le régime d’aides avant l’issue de la dixième année qui suit la décision, à savoir dans le cas d’espèce le 31 décembre 2015”. Bij brief van 18 maart 2005 heeft de Minister van Sociale Zaken medegedeeld dat de Belgische autoriteiten zich ertoe verbinden om de steunmaatregelen opnieuw bij de Europese Commissie aan te melden voor 31 december 2015.

5. Uit de bij de adviesaanvraag gevoegde stukken kan niet worden afgeleid dat met betrekking tot het ontwerp een voorafgaand onderzoek in de zin van artikel 19/1, § 1, van de wet van 5 mei 1997 ‘betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling’ heeft plaats gehad. Een dergelijk voorafgaand onderzoek is nochtans in dit geval vereist, aangezien het ontwerp niet valt onder één van de vrijstellingscategorieën bepaald in het koninklijk besluit van 20 september 2012 ‘houdende uitvoering van artikel 19/1, § 1, tweede lid van hoofdstuk V/1 van de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling’, en zal bijgevolg alsnog moeten worden uitgevoerd.

Indien uit dat voorafgaand onderzoek bovendien zou blijken dat een effectbeoordeling vereist is in de zin van artikel 19/2 van de voornoemde wet, en als gevolg daarvan nog wijzigingen zouden worden aangebracht in de tekst van het ontwerp, dienen die wijzigingen eveneens voor advies aan de Raad van State, afdeling Wetgeving, te worden voorgelegd.

Van de nakoming van dit verplichte vormvereiste zal uiteraard ook melding moeten worden gemaakt in de aanhef van het ontwerp.

Le Roi fixe par arrêté délibéré en Conseil des ministres et après avis du comité de gestion de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, les normes relatives à la garantie de l’emploi pour les marins et les shoregangers d’une part et pour les officiers d’autre part.

Il détermine les modalités qui concernent l’évaluation du respect des normes relatives à la garantie de l’emploi, les possibilités de dérogation et les causes de justification desdites dérogations, ainsi que les sanctions possibles en cas de dérogation ».

2.2. Les dispositions inscrites dans le projet se substituent à celles figurant dans l’arrêté royal du 10 juin 1998 ‘portant exécution de l’arrêté royal du 18 avril 1997 portant des mesures visant à promouvoir l’emploi dans la marine marchande en application de l’article 7, § 2, de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l’emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité’ et dans l’arrêté royal du 16 mai 2001 ‘comportant dispense de certaines cotisations patronales et cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du remorquage’, qui sont abrogées.

Le projet à l’examen reproduit en grande partie ces dispositions. Cependant, tant en ce qui concerne les bénéficiaires, qu’en ce qui concerne les cotisations de sécurité sociale qui font l’objet d’une dispense, le champ d’application est mis en conformité avec les orientations communautaires sur les aides d’Etat au transport maritime pour le secteur de la marine marchande et du remorquage en mer (1).

2.3. Les dispositions en projet produisent leurs effets le 1^{er} juillet 2005 et cessent d’être en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

3. L’article 2, § 2, du projet prévoit un régime en vertu duquel les cotisations des marins sont calculées sur un salaire plafonné et qui permet à l’armateur de conserver le montant qui correspond aux cotisations personnelles calculées sur la différence entre cette rémunération plafonnée et la rémunération mensuelle. De l’avis du Conseil d’Etat, section de législation, un tel régime, en vertu duquel les cotisations des marins sont retenues sur le salaire réel, et qui permet à l’armateur de conserver une partie déterminée de ces cotisations, ne peut pas être assimilé à un régime de dispense du paiement des cotisations des marins visé à l’article 3, § 1^{er}, de l’arrêté-loi du 7 février 1945 (2). Le dispositif inscrit à l’article 2, § 2, ne peut par conséquent pas être maintenu sous cette forme dans le projet.

Formalités

4. Les dispenses envisagées constituent une aide d’Etat au sens de l’article 107, alinéa 1^{er}, du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne, qui doit être notifiée conformément à l’article 108, paragraphe 3, de ce traité.

En ce qui concerne ce dernier point, le préambule du projet fait référence à un accord de la Commission européenne donné le 13 juin 2007 et à une lettre de la Direction générale Energie et Transport de la Commission européenne du 2 février 2005. Cette lettre demande explicitement aux autorités belges de s’engager « [à] notifier le régime d’aides avant l’issue de la dixième année qui suit la décision, à savoir dans le cas d’espèce le 31 décembre 2015 ». Par lettre du 18 mars 2005, le Ministre des Affaires sociales a communiqué que les autorités belges s’engagent à notifier une nouvelle fois les aides d’Etat à la Commission européenne avant le 31 décembre 2015.

5. Il ne peut être déduit des pièces jointes à la demande d’avis qu’en ce qui concerne le projet, un examen préalable au sens de l’article 19/1, § 1^{er}, de la loi du 5 mai 1997 ‘relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable’ a été accompli. Un tel examen préalable est toutefois requis en l’occurrence, dès lors que le projet ne s’inscrit dans aucune des catégories de dispenses prévues par l’arrêté royal du 20 septembre 2012 ‘portant exécution de l’article 19/1, § 1^{er}, deuxième alinéa, du chapitre V/1 de la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable’, et il devra par conséquent encore être effectué.

Si cet examen préalable devait en outre révéler qu’une évaluation d’incidence au sens de l’article 19/2 de la loi précitée est nécessaire et si, consécutivement à cette évaluation d’incidence, des modifications devaient encore être apportées au texte du projet, il y aurait lieu de soumettre également ces modifications à l’avis du Conseil d’Etat, section de législation.

Il va sans dire que le préambule du projet devra également faire mention de l’accomplissement de cette formalité obligatoire.

Onderzoek van de tekst

Opschrift

6. Het verdient aanbeveling om het opschrift van het ontworpen besluit te vereenvoudigen, door enkel melding te maken van het eigenlijke voorwerp van de ontworpen regeling, namelijk het verlenen van een vrijstelling van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sector van de koopvaardij en de zeesleepvaartsector (3). Dat met het ontwerp de aanpassing van de bestaande regelingen aan de voornoemde communautaire richtsnoeren wordt beoogd, blijkt immers ook al uit de aanhef van het ontwerp.

Aanhef

7. In het zevende lid van de aanhef dient ook melding te worden gemaakt van het (tweede) akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 3 oktober 2013.

Artikel 7

8. Luidens artikel 7 van het ontwerp heeft het besluit uitwerking met ingang van 1 juli 2005. De nieuwe regeling bevat ten opzichte van de geldende regeling strengere voorwaarden, zodat de retroactiviteit problematisch lijkt.

Het verlenen van terugwerkende kracht aan besluiten is enkel toelaatbaar ingeval voor de retroactiviteit een wettelijke grondslag bestaat, de retroactiviteit betrekking heeft op een regeling die, met inachtneming van het gelijkheidsbeginsel, voordelen toekent of in zoverre de retroactiviteit noodzakelijk is voor de goede werking van de diensten en daardoor, in beginsel, geen verkregen situaties worden aangetast.

Enkel indien de retroactiviteit van de ontworpen regeling in één van de opgesomde gevallen valt in te passen, kan deze worden gebillijkt.

(1) Mededeling C(2004) 43 van de Commissie – Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer voor de sector van de koopvaardij en de zeesleepvaart, Pb. 2004, C 13/3.

(2) Vgl. met artikel 37ter van de wet van 29 juni 1981 'houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers', waarin wel uitdrukkelijk in de mogelijkheid is voorzien van een dergelijke regeling voor de baggervaatsector.

(3) Zie bijv. het opschrift van het op te heffen koninklijk besluit van 16 mei 2001.

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter;

Wilfried VAN VAERENBERGH en Wouter PAS, staatsraden;

Marc RIGAUX en Michel TISON, assessoren;

Mevr. Greet VERBERCKMOES, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Tim CORTHAUT, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wilfried VAN VAERENBERGH, staatsraad.

De griffier,

G. Verberckmoes.

De voorzitter,

M. Van Damme.

13 JANUARI 2014. — Koninklijk besluit houdende vrijstelling van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sector van de koopvaardij en de zeesleepvaartsector

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij, artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 12 augustus 2000;

Gelet op het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstelling van bepaalde werkgevers- en werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sleepvaartsector;

Examen du texte

Intitulé

6. Il est recommandé de simplifier l'intitulé de l'arrêté en projet, en se limitant à mentionner l'objet proprement dit de la réglementation en projet, à savoir l'octroi d'une dispense de certaines cotisations des employeurs et des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur de la marine marchande et du remorquage en mer (3). En effet, le fait que le projet vise à adapter les dispositions existantes aux orientations communautaires précitées résulte déjà du préambule du projet.

Préambule

7. Le septième alinéa du préambule fera également mention de l'accord (le deuxième) du Ministre du Budget, donné le 3 octobre 2013.

Article 7

8. Selon l'article 7 du projet, l'arrêté produit ses effets le 1^{er} juillet 2005. Les nouvelles dispositions contenant des conditions plus strictes que celles actuellement en vigueur, la rétroactivité semble poser problème.

L'attribution d'un effet rétroactif aux arrêtés n'est admissible que dans les cas où la rétroactivité repose sur une base légale, où elle concerne une règle qui confère des avantages dans le respect du principe de l'égalité, ou dans la mesure où elle s'impose pour assurer le bon fonctionnement des services, et ne porte pas atteinte, en principe, à des situations acquises.

La rétroactivité des dispositions en projet ne peut se justifier que si elle s'inscrit dans l'une des hypothèses énumérées.

(1) Communication C(2004) 43 de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime pour le secteur de la marine marchande et du remorquage en mer, J.O., 2004, C 13/3.

(2) Comparer avec l'article 37ter de la loi du 29 juin 1981 'établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés', qui prévoit expressément la possibilité d'un tel régime pour le secteur du dragage en mer.

(3) Voir par exemple l'intitulé de l'arrêté royal du 16 mai 2001 à abroger.

La chambre était composé de :

MM. :

Marnix VAN DAMME, président de chambre;

Wilfried VAN VAERENBERGH et Wouter PAS, conseillers d'Etat;

Marc RIGAUX et Michel TISON, assesseurs;

Greet VERBERCKMOES, greffier.

Le rapport a été présenté par Tim CORTHAUT, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Wilfried VAN VAERENBERGH, conseiller d'Etat.

Le greffier,

G. Verberckmoes.

Le président,

M. Van Damme.

13 JANVIER 2014. — Arrêté royal comportant dispense de certaines cotisations patronales et cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur de la marine marchande et du remorquage en mer

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande, l'article 3, § 1^{er}, modifié par la loi du 12 août 2000;

Vu l'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations patronales et cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du remorquage;

Gelet op het koninklijk besluit van 10 juni 1998 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 18 april 1997 houdende maatregelen ter bevordering van de tewerkstelling in de koopvaardij in toepassing van artikel 7, § 2, van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 26 mei 2002;

Gelet op het akkoord van de Europese Commissie, gegeven op 13 juni 2007;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 28 augustus 2008 en 2 oktober 2013;

Gelet op het advies van het Beheerscomité van de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarende, gegeven op 9 januari 2009 en op 7 mei 2013;

Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris voor Begroting d.d. 22 juli 2009 en op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting d.d. 3 oktober 2013;

Gelet op het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren, waarbij besloten is dat een effectbeoordeling niet vereist is;

Gelet op advies 54.274/1 van de Raad van State, gegeven op 8 november 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat :

— de Richtsnoeren nr. C 2004/43 van 17 januari 2004 van de Europese Commissie betreffende staatssteun voor het zeevervoer gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie C 13 van 17 januari 2004 dienen te worden omgezet in Belgisch recht;

— de Richtsnoeren nr. C 2004/43 van 17 januari 2004 van de Europese Commissie betreffende staatssteun voor het zeevervoer in het punt 13, "Dienstige maatregelen", de lidstaten die momenteel steunregelingen kennen die onder de toepassing van de genoemde richtsnoeren vallen, ertoe verplicht die steunregelingen zodanig aan te passen dat die uiterlijk op 30 juni 2005 aan de genoemde richtsnoeren voldoen;

— de Directie-generaal Energie en Transport van de Europese Commissie met haar brief van 2 februari 2005, de Belgische autoriteiten heeft ingelicht over het nieuwe standpunt van de Europese Commissie dat steunmaatregelen voortaan nog slechts voor maximum tien jaar worden goedgekeurd;

— de genoemde brief van 2 februari 2005 in feite een aanvulling is van de Richtsnoeren nr. C 2004/43 van 17 januari 2004;

Op de voordracht van de Minister van Sociale Zaken en van de Minister van Werk en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit is van toepassing op communautaire zeelieden die tewerkgesteld zijn aan boord van in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte geregistreerde zeeschepen.

Met communautaire zeelieden worden bedoeld :

— burgers van de Europese gemeenschap of van de Europese Economische Ruimte wanneer het zeelieden betreft die werken aan boord van schepen, met inbegrip van ro-ro veerboten, die geregelde passagiersdiensten tussen havens van de Gemeenschap verzorgen;

— in alle andere gevallen alle zeelieden die in een lidstaat belasting en/of sociale zekerheidsbijdragen moeten betalen.

Dit besluit is eveneens van toepassing op het zeevervoersgedeelte van de sleepwerkzaamheden verricht door communautaire zeelieden aan boord van in een lidstaat van de Europese Economische Ruimte geregistreerde zeewaardige sleepboten die minstens 50 % van hun bedrijfstijd vervoer op zee verrichten. Een evenredig deel van de wachttijd wordt in aanmerking genomen als zeevervoer voor de berekening van de bedoelde drempel van 50 %.

Art. 2. § 1. De reders, bedoeld in artikel 2, § 1, 2°, van de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij, worden vrijgesteld van de betaling van bepaalde werkgeversbijdragen aan de Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarende, onder de voorwaarden bepaald in artikel 3.

Het gaat om de bijdragen bedoeld in de artikelen 3, § 3, 1°, 2°, 3°, 4°, 5° en 7°; § 3^{quater} van de besluitwet van 7 februari 1945 betreffende de maatschappelijke veiligheid van de zeelieden ter koopvaardij, artikel 121 en artikel 122 van de herstelwet van 22 januari 1985 houdende sociale bepalingen, artikel 57 van de wetten betreffende de schadeloosstelling voor beroepsziekten, gecoördineerd op 3 juni 1970, artikel 59, 1° en artikel 59^{ter}, § 1 van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971, artikel 58 en artikel 60 van de wet van 26 juni 2002 betreffende de sluiting van de ondernemingen, de artikelen 1, 2 en 3 van het koninklijk besluit van 27 november 1996 tot instelling van een bijzondere werkgeversbijdrage ter financiering van het stelsel van de tijdelijke

Vu l'arrêté royal du 10 juin 1998 portant exécution de l'arrêté royal du 18 avril 1997 portant des mesures visant à promouvoir l'emploi dans la marine marchande en application de l'article 7, § 2, de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 26 mai 2002;

Vu l'accord de la Commission européenne, donné le 13 juin 2007;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 28 août 2008 et le 2 octobre 2013;

Vu l'avis du Comité de gestion de la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, donné le 9 janvier 2009 et le 7 mai 2013;

Vu l'accord du Secrétaire d'Etat au Budget, donné le 22 juillet 2009 et l'accord du Ministre du Budget, donné le 3 octobre 2013;

Vu l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence, concluant qu'une évaluation d'incidence n'est pas requise;

Vu l'avis 54.274/1 du Conseil d'Etat, donné le 8 novembre 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que :

— les Orientations communautaires C 2004/43 du 17 janvier 2004 de la Commission européenne sur les aides d'Etat au transport maritime, publiées au Journal officiel de l'Union européenne C 13 du 17 janvier 2004, doivent être transposées en droit belge;

— les Orientations communautaires C 2004/43 du 17 janvier 2004 de la Commission européenne sur les aides d'Etat au transport maritime imposent dans le point 13, "Mesures appropriées", aux Etats membres qui ont des régimes d'aides auxquels les orientations précitées sont applicables d'adapter ces régimes d'aides afin qu'ils soient conformes aux orientations précitées le 30 juin 2005 au plus tard;

— la Direction générale Energie et Transport de la Commission européenne a informé les autorités belges par lettre du 2 février 2005 de la nouvelle position de la Commission européenne selon laquelle les mesures d'aides sont dorénavant approuvées pour dix ans maximum;

— la lettre précitée du 2 février 2005 est en fait un complément des Orientations C 2004/43 du 17 janvier 2004;

Sur la proposition de la Ministre des Affaires sociales et de la Ministre de l'Emploi et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté est applicable aux marins communautaires qui sont occupés à bord de navires qui sont enregistrés dans un Etat membre de l'Espace économique européen.

Il faut entendre par marins communautaires :

— des citoyens de la Communauté ou de l'EEE, dans le cas de marins travaillant à bord de navires, y compris les transbordeurs rouliers, assurant le transport régulier de passagers entre des ports de la Communauté;

— dans tous les autres cas, des marins assujettis à l'impôt et/ou à des cotisations de sécurité sociale dans un Etat membre.

Le présent arrêté est également applicable à la partie maritime des activités de remorquage effectuées par des marins communautaires à bord de remorqueurs de mer enregistrés dans un Etat membre de l'Espace économique européen, dont au moins 50 % des activités opérationnelles consistent en des transports maritimes en mer. Une partie proportionnelle du temps d'attente est prise en considération en tant que transport maritime pour le calcul du seuil visé de 50 %.

Art. 2. § 1^{er}. Les armateurs, visés à l'article 2, § 1^{er}, 2°, de l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande, sont dispensés du paiement de certaines cotisations patronales à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, dans les conditions mentionnées à l'article 3.

Il s'agit des cotisations visées aux articles 3, § 3, 1°, 2°, 3°, 4°, 5° et 7°; § 3^{quater} de l'arrêté-loi du 7 février 1945 concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande, l'article 121 et l'article 122 de la loi de redressement du 22 janvier 1985 contenant des dispositions sociales, l'article 57 des lois relatives à la réparation des dommages résultant des maladies professionnelles, coordonnées le 3 juin 1970, l'article 59, 1° et l'article 59^{ter}, § 1^{er}, de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail, l'article 58 et l'article 60 de la loi du 26 juin 2002 relative aux fermetures d'entreprises, les articles 1, 2 et 3 de l'arrêté royal du 27 novembre 1996 instaurant une cotisation patronale particulière en vue de financer le régime du chômage temporaire et du complément d'ancienneté pour

werkloosheid en de anciënniteitestoeslag voor oudere werklozen, in toepassing van artikel 3, § 1, 4° van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Monetaire Unie, voorzover er wordt voldaan aan de tewerkstellingsgaranties vermeld in artikel 3 van dit besluit.

§ 2. Onder dezelfde voorwaarden, wordt de reder toegelaten de zeeliedenbijdragen, berekend op basis van een maandloon van 1/12e van het bedrag bedoeld in artikel 7, derde lid van het koninklijk besluit nr. 50 van 24 oktober 1967 betreffende het rust en overlevingspensioen voor werknemers, van toepassing gedurende het kalenderjaar voorafgaand aan het lopende jaar, te betalen aan de Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden, en het bedrag dat overeenstemt met de persoonlijke bijdragen berekend op het verschil tussen dit begrensde loon en het maandelijks loon te behouden.

Art. 3. § 1. De reders waarborgen minimaal 60 arbeidsplaatsen voor de op de lijst van de Pool van de Zeelieden ter Koopvaardij ingeschreven zeelieden en shogangers en 256 arbeidsplaatsen voor de op de lijst van de Pool van Zeelieden ter Koopvaardij ingeschreven officieren.

§ 2. Onder arbeidsplaats wordt verstaan een vacante plaats gedurende 365 dagen per jaar voor een varend koopvaardijpersoneelslid. Dit betekent $60 \times 1,7 = 102$ tewerkstellingen voor zeelieden en shogangers en $256 \times 1,7 = 435$ tewerkstellingen voor officieren.

§ 3. Bij de evaluatie van de naleving van de tewerkstellingsnorm, bedoeld in §§ 1 en 2, wordt geen rekening gehouden met de varende werknemers, bedoeld in artikel 2^{quater} van de voornoemde besluitwet van 7 februari 1945.

§ 4. Het Paritair Comité van de Koopvaardij onderzoekt jaarlijks of voldaan is aan de bovenvermelde tewerkstellingsnorm. De voorzitter van het bevoegde paritair comité stuurt het jaarlijks evaluatierapport van voornoemd comité uiterlijk vóór 30 april naar de Minister van Sociale Zaken en de Minister van Werk.

§ 5. Indien de werkgevers overmacht invoeren, kan van de naleving van de tewerkstellingsnorm worden afgeweken. In dit geval bevat het verslag van het Paritair Comité de gronden voor overmacht.

§ 6. De Minister van Sociale Zaken beschikt over een termijn van vijftien kalenderdagen om zich uit te spreken over het respecteren van de tewerkstellingsnorm en over het eventueel geheel of gedeeltelijk invorderen van de vrijgestelde bijdragen voor het betrokken trimester. Deze termijn begint te lopen vanaf het overmaken van het advies door de voorzitter van het bevoegde paritair comité of na verloop van de zestig kalenderdagen waarover de voorzitter van voornoemd comité beschikt om het advies over te maken. Indien de Minister van Sociale Zaken binnen deze termijn geen beslissing neemt, dan wordt de beslissing geacht positief te zijn.

§ 7. Jaarlijks en uiterlijk vóór 30 april, maakt het bevoegde Paritair Comité een evaluatierapport over aan de Minister van Werk en de Minister van Sociale Zaken.

Art. 4. De reder dient opgave te doen aan de Hulp- en Voorzorgskas voor zeevarenden van :

— het aantal dagen waarvoor de sociale zekerheidsbijdragen verschuldigd zijn, met name :

1. elke vaart- en bijwerkdag voor de zeevarenden;
2. elke arbeidsdag voor de shogangers;
3. elke dag waarvoor de opzeggingsvergoeding door de reder verschuldigd is;

— het maand per maand betaalde brutoloon met betrekking tot voormelde dagen, waarop de zeeman ingevolge zijn dienstbetrekking recht heeft.

Onder brutoloon van de zeeman wordt verstaan : de standaardgage vemeerdert met de overuren en alle vergoedingen, opzeggingsvergoedingen inbegrepen.

Art. 5. Het koninklijk besluit van 16 mei 2001 houdende vrijstelling van bepaalde werknemersbijdragen ten behoeve van de ondernemingen behorende tot de sleepvaartsector en het koninklijk besluit van 10 juni 1998 tot uitvoering van het koninklijk besluit van 18 april 1997 houdende maatregelen ter bevordering van de tewerkstelling in de koopvaardij in toepassing van artikel 7, § 2, van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen worden opgeheven.

Art. 6. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 1 juli 2005 en treedt buiten werking op 1 juli 2015.

les chômeurs âgés, en application de l'article 3, § 1^{er}, 4° de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'union économique et monétaire européenne, pour autant qu'il soit satisfait aux garanties relatives à l'emploi mentionnées à l'article 3 du présent arrêté.

§ 2. Dans les mêmes conditions, l'employeur est autorisé à payer à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins, les cotisations des marins calculées sur la base d'un salaire mensuel égal à 1/12^e du montant visé à l'article 7, alinéa 3, de l'arrêté royal n° 50 du 24 octobre 1967 relatif à la pension de retraite et de survie des travailleurs salariés, appliqué pendant l'année civile qui précède l'année en cours, tout en conservant le montant correspondant aux cotisations personnelles calculées sur la différence entre la rémunération plafonnée précitée et la rémunération mensuelle.

Art. 3. § 1^{er}. Les armateurs garantissent un minimum de 60 postes de travail pour les marins subalternes et les shogangers inscrits sur la liste du Pool des marins de la marine marchande et de 256 postes de travail pour les officiers inscrits sur la liste du Pool des marins de la marine marchande.

§ 2. Par poste de travail, on entend une place vacante pendant 365 jours par an pour un membre du personnel navigant à bord d'un navire de la marine marchande. Cela signifie $60 \times 1,7 = 102$ mises au travail pour les marins subalternes et shogangers et $256 \times 1,7 = 435$ mises au travail pour les officiers.

§ 3. Il n'est pas tenu compte des travailleurs navigants visés à l'article 2^{quater} de l'arrêté-loi du 7 février 1945 précité, pour le calcul du respect de la norme relative à la garantie de l'emploi visée aux §§ 1^{er} et 2.

§ 4. La commission paritaire de la marine marchande examine annuellement s'il est satisfait à la norme d'occupation précitée. Le président de la commission paritaire compétente transmet le rapport annuel d'évaluation de la commission précitée au plus tard pour le 30 avril au Ministre des Affaires sociales et au Ministre de l'Emploi.

§ 5. Si les employeurs invoquent la force majeure, il peut être dérogé au respect de la norme relative à la garantie de l'emploi. Dans ce cas, le rapport de la Commission paritaire contient les motifs de la force majeure.

§ 6. Le Ministre des Affaires sociales dispose d'un délai de quinze jours civils pour se prononcer au sujet du respect de la norme d'occupation et du recouvrement total ou partiel des cotisations exonérées pour le trimestre en question. Ce délai prend cours à partir de la transmission de l'avis par le président de la commission paritaire compétente ou après échéance du délai de soixante jours calendriers dont le président de la commission précitée dispose pour transmettre l'avis. Si le Ministre des Affaires sociales ne prend pas de décision dans ce délai, la décision est censée être positive.

§ 7. La Commission paritaire compétente transmet annuellement et pour le 30 avril au plus tard un rapport d'évaluation au Ministre de l'Emploi et au Ministre des Affaires sociales.

Art. 4. L'armateur doit communiquer à la Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins :

— le nombre de jours pour lesquels les cotisations de sécurité sociale sont dues, à savoir :

1. chaque jour de navigation ou de "bijwerk" pour les navigants;
2. chaque jour de travail pour les shogangers;
3. chaque jour pour lequel l'indemnité de préavis est due par l'armateur;

— le salaire brut payé mois par mois en relation avec les jours précités, auquel le marin a droit en vertu de son engagement.

On entend par salaire brut du marin : les gages standards augmentés des heures supplémentaires et de toutes les indemnités, indemnités de rupture comprises.

Art. 5. L'arrêté royal du 16 mai 2001 comportant dispense de certaines cotisations patronales et cotisations des travailleurs au profit des entreprises relevant du secteur du remorquage et l'arrêté royal du 10 juin 1998 portant exécution de l'arrêté royal du 18 avril 1997 portant des mesures visant à promouvoir l'emploi dans la marine marchande en application de l'article 7, § 2, de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité sont abrogés.

Art. 6. Le présent arrêté produit ses effets le 1^{er} juillet 2005 et cessera d'être en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

Art. 7. De minister bevoegd voor Sociale Zaken en de minister bevoegd voor Werk zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 13 januari 2014.

FILIP

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister
en Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,
belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen,

Mevr. L. ONKELINX
De Minister van Werk,
Mevr. M. DE CONINCK

Art. 7. Le ministre qui a les Affaires sociales dans ses attributions et le ministre qui a l'Emploi dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 13 janvier 2014.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Vice-Première Ministre
et Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,
chargée de Beliris et des Institutions culturelles fédérales,

Mme L. ONKELINX
La Ministre de l'Emploi,
Mme M. DE CONINCK

GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN

VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2014/35107]

13 DECEMBER 2013. — Besluit van de Vlaamse Regering houdende de herverdeling van de SALK²-provisie van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2013

De Vlaamse Regering,

Gelet op het decreet van 8 juli 2011 houdende regeling van de begroting, de boekhouding, de toekenning van subsidies en de controle op de aanwending ervan, en de controle door het Rekenhof, gewijzigd bij de decreten van 9 november 2012 en 13 juli 2013;

Gelet op het decreet van 21 december 2012 houdende algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2013;

Gelet op het decreet van 28 juni 2013 houdende aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2013;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 13 december 2013;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. De kredieten, ingeschreven onder de begrotingsartikelen van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2013 worden herverdeeld overeenkomstig de onderstaande tabel :

(in duizend EUR)

| begrotingsartikel | basisallocatie | Kredietsoort | van | | naar | |
|-------------------|----------------|--------------|-------|-----|-------|-----|
| | | | VAK | VEK | VAK | VEK |
| CB0/1CB-X-2-A/PR | | VAK/VEK | 1.824 | | | |
| NE0/1NE-F-2-D/WT | | VAK/VEK | | | 1.824 | |
| | | | | | | |
| totaal | | | 1.824 | | 1.824 | |

Art. 2. Een afschrift van dit besluit wordt ter kennisgeving toegestuurd aan het Vlaams Parlement, het Rekenhof en het Departement Financiën en Begroting.

Art. 3. De Vlaamse minister, bevoegd voor Wonen, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 13 december 2013.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale Economie,
F. VAN DEN BOSSCHE