

**Art. 7.** Deze wet heeft uitwerking met ingang van 1 juli 1992, met uitzondering van artikel 6 dat in werking treedt de dag waarop deze wet in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 7 juli 1994.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid,  
Mevr. M. SMET

Met 's Lands zegel gezegd :  
De Minister van Justitie,  
M. WATHELET

**Art. 7.** La présente loi produit ses effets le 1<sup>er</sup> juillet 1992, à l'exception de l'article 6 qui entre en vigueur le jour de la publication de la présente loi au *Moniteur belge*.

Promulguons la présente loi ordonnons qu'elle soit revêtue au sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 7 juillet 1994.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de l'Emploi et du Travail,  
Mme M. SMET

Scellé du sceau de l'Etat :  
Le Ministre de la Justice,  
M. WATHELET

#### MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 94 — 2051

**14 JULI 1994.** — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van het eerste bijvoegsel bij het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 14 januari 1927 en 15 januari 1954, de wetten van 2 augustus 1955, 1 augustus 1960, 4 juli 1962, 21 april 1965, 10 oktober 1967 en 24 juni 1970, het koninklijk besluit nr. 89 van 11 november 1967, het koninklijk besluit nr. 452 van 28 augustus 1988, de programmawet van 30 december 1988 en de wet van 21 maart 1991;

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op artikel 4 en 5;

Gelet op het koninklijk besluit van 30 september 1992 houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van maatregelen met betrekking tot deze maatschappij;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 16 juni 1994;

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De wijziging aan het eerste beheerscontract in de vorm van een eerste bijvoegsel, bekendgemaakt als bijlage bij dit besluit en overeengekomen tussen de Belgische Staat en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt goedgekeurd.

**Art. 2.** Onze Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 14 juli 1994.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen  
en Overheidsbedrijven,  
E. DI RUPO

#### MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 94 — 2051

**14 JUILLET 1994.** — Arrêté royal portant approbation du premier avenant au premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges, modifiée par les arrêtés royaux du 14 janvier 1927, 15 janvier 1954, les lois du 2 août 1955, 1<sup>er</sup> août 1960, 4 juillet 1962, 21 avril 1965, 10 octobre 1967 et 24 juin 1970, l'arrêté royal n° 89 du 11 novembre 1967, l'arrêté royal n° 452 du 28 août 1988, la loi-programme du 30 décembre 1988 et la loi du 21 mars 1991;

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 4 et 5;

Vu l'arrêté royal du 30 septembre 1992 portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges et fixant des mesures relatives à cette société;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 16 juin 1994;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Les modifications au premier contrat de gestion sous la forme d'un premier avenant, publié en annexe au présent arrêté et conclu entre l'Etat belge et la Société nationale des Chemins de fer belges, sont approuvées.

**Art. 2.** Notre Ministre des Communications et des Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 14 juillet 1994.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Communications  
et des Entreprises publiques,  
E. DI RUPO

**Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract  
tussen de Staat en de N.M.B.S.**

De volgende vier beschikkingen worden ingelast in het eerste beheerscontract tussen de Staat en de N.M.B.S., goedgekeurd bij koninklijk besluit van 30 september 1992.

I. Bijzondere aspecten van de versterking van de spoorwegbediening van Brussel-Hoofdstad.

Bij toepassing van artikel 32 van het eerste beheerscontract versterkt de N.M.B.S. de spoorwegbediening van Brussel-Hoofdstad als volgt :

FASE 1 (van 26 september 1993 tot 7 januari 1994) :

— handhaving van de huidige bediening van lijn 26 volgens de in twee baanvakken gescheiden exploitatie;

— bijkomende indienststelling van 1 pendeltrein per uur en per richting op lijn 26 tussen Halle en Vilvoorde.

FASE 2 (van 10 januari 1994 tot 27 mei 1994) :

— bijkomende indienststelling van een tweede pendeltrein per uur en per richting op lijn 26 tussen Halle en Vilvoorde; ingevolge de HST-werken wordt de exploitatie tussen Halle en Huizingen echter verzekerd met autobussen, tegen de basisfrequentie van 1 bus om het uur.

FASE 3 (van 30 mei 1994 tot 26 mei 1995) :

— afschaffing van de bestaande bediening op lijn 26, namelijk de bediening volgens de in twee baanvakken gescheiden exploitatie;

— indienststelling van 3 pendeltreinen per uur en per richting op lijn 26 tussen Huizingen en Vilvoorde; 1 autobus om het uur verzekert de verbinding tussen Halle en Huizingen;

— invoering van een spoorwegdienst tussen Aalst (lijn 50bis), Brussel (Schuman, Leopoldswijk, Etterbeek, lijn 26) en Eigenbrakel via lijn 124.

Al deze spoorwegdiensten rijden op de werkdagen tussen 6 en 20 uur.

Deze versterking van het spoorwegaanbod komt niet in aanmerking om de minimum dagelijkse produktie te bepalen die de N.M.B.S. waarborgt voor het gehele aanbod met gewone treinen, zoals bedoeld in artikel 11 van het beheerscontract.

Om deze nieuwe prestaties te dekken garandeert de Staat aan de N.M.B.S. de storting van financiële bijdragen gelijk aan :

- 11 miljoen F voor 1993;
- 56 miljoen F voor 1994;
- 23 miljoen F tot eind mei 1995.

Deze financiële bijdragen komen bovenop die waarin artikel 29 van het beheerscontract voorziet.

De N.M.B.S. neemt de organisatie en de kosten ten laste van de spoorwegbediening met autobussen tussen Halle en Huizingen, die slechts tijdelijk is, vermits ze voortvloeit uit de HST-werken in het station Halle.

Onverminderd de wettelijke en reglementaire beschikkingen met betrekking tot de Rijksbegroting en de algemene betalingsprocedure van de begrotingskredieten, worden de genoemde financiële bijdragen trimestrieel aan de N.M.B.S. gestort in de loop van het dienstjaar waarin ze verschuldigd zijn, met uitzondering van de bijdrage van 1993, die in één keer zal gestort worden vóór 31 juli 1994.

De hierboven beschreven versterking van de spoorwegbediening van Brussel-Hoofdstad heeft een experimenteel karakter, beperkt in de tijd en in de ruimte. De berekening van de spoorwegkosten is in dit experimenteel kader beperkt tot enkel de rechtstreekse kosten verbonden aan de afschrijving van het bijkomend rollend materieel en aan het onderhoud ervan, aan het energieverbruik en aan het besturings- en begeleidingspersoneel van de in aanmerking genomen bijkomende treinen. Deze kostenberekenningswijze vormt niet noodzakelijk een referentie in de hypothese dat het experiment zou verlengd of uitgebreid worden.

De Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) en de N.M.B.S. zullen de resultaten van het experiment evalueren na de

**Premier avenant au contrat de gestion  
entre L'Etat et le S.N.C.B.**

Les quatre dispositions suivantes sont insérées dans le premier contrat de gestion entre l'Etat et la S.N.C.B. approuvé par l'arrêté royal du 30 septembre 1992.

I. Aspects particuliers du renforcement de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale.

En application de l'article 32 du premier contrat de gestion, la S.N.C.B. renforce la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale de la façon suivante :

PHASE 1 (du 26 septembre 1993 au 7 janvier 1994) :

— maintien de la desserte actuelle de la ligne 26 selon l'exploitation séparée en deux tronçons;

— mise en service, en supplément, d'un train navette, par heure et par sens, sur la ligne 26 entre Halle et Vilvoorde.

PHASE 2 (du 10 janvier 1994 au 27 mai 1994) :

— mise en service, en supplément, d'un deuxième train navette, par heure et par sens, sur la ligne 26 entre Halle et Vilvoorde; consécutivement aux travaux TGV, l'exploitation entre Halle et Huizingen est toutefois assurée par autobus, à la fréquence de base d'un bus par heure.

PHASE 3 (du 30 mai 1994 au 26 mai 1995) :

— suppression de la desserte existant sur la ligne 26, à savoir la desserte selon l'exploitation séparée en deux tronçons;

— mise en service de trois trains navettes, par heure et par sens, sur la ligne 26 entre Huizingen et Vilvoorde; un autobus par heure assure la liaison entre Halle et Huizingen;

— création d'un service ferroviaire entre Alost (ligne 50bis), Bruxelles (Schuman, Quartier-Léopold, Etterbeek, ligne 26) et Braine-l'Alleud via la ligne 124.

Tous ces services ferroviaires circulent les jours ouvrables entre 6 - 20 heures.

Ce renforcement de l'offre ferroviaire n'entre pas en ligne de compte pour déterminer la production journalière minimale que la S.N.C.B. garantit pour l'ensemble de l'offre en trains ordinaires visée à l'article 11 du contrat de gestion.

Pour couvrir ces nouvelles prestations, l'Etat garantit à la S.N.C.B. le versement de contributions financières égales à :

- 11 millions F pour 1993;
- 56 millions F pour 1994;
- 23 millions F jusqu'à fin mai 1995.

Ces contributions financières viennent en supplément de celles prévues par l'article 29 du contrat de gestion.

La S.N.C.B. prend à sa charge l'organisation et le coût de la desserte ferroviaire par autobus entre Halle et Huizingen, laquelle n'est que temporaire puisqu'elle résulte des travaux T.G.V. en gare de Halle.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires, les contributions financières précitées seront versées trimestriellement à la S.N.C.B. au cours de l'exercice où elles sont dues, à l'exception de la contribution de 1993 qui sera versée en une seule fois avant le 31 juillet 1994.

Le renforcement de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale décrit ci-dessus revêt un caractère expérimental, limité dans le temps et dans l'espace. Le calcul des coûts ferroviaires est limité dans le cadre expérimental aux seuls coûts directs liés à l'amortissement du matériel roulant supplémentaire et à son entretien, à la consommation d'énergie et au personnel de conduite et de garde des trains supplémentaires qui ont été pris en compte. Ce mode de calcul des coûts ne constitue pas nécessairement une référence dans l'hypothèse où l'expérience serait prolongée ou étendue.

L'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) et la S.N.C.B. évalueront les résultats de l'expérience après l'instauration de la

invoering van fase 3, teneinde onder meer een opvolging mogelijk te maken door de Task Force die belast is met de bijzondere aspecten van de spoorwegbediening in Brussel-Hoofdstad.

De Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) zal met de N.M.B.S. overleg plegen om de spoorweginvesteringsprojecten in verband met de versterking van de spoorwegbediening van Brussel-Hoofdstad te bepalen die zullen betaald worden ten laste van de op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Afdeling Internationale Werken) ingeschreven kredieten.

Deze kredieten komen bovenop de financiële bijdragen waarin artikel 34 van het beheerscontract voorziet.

## II. Actie ter bevordering van het gecombineerd rail-wegvervoer.

Op basis van artikel 1 van het eerste beheerscontract garandeert de Staat aan de N.M.B.S. een financiële bijdrage van 10 miljoen F ten laste van zijn begroting in 1993, uit hoofde van deelname aan het beleid ter bevordering van het gecombineerd rail-wegvervoer.

Deze bijdrage wordt verleend ter ondersteuning van die welke in 1993 ten bedrage van 151 140 ECU aan de N.M.B.S. werd toegekend door de Commissie van de Europese Gemeenschappen, in het raam van haar programma van pilotacties inzake gecombineerd vervoer (nummer P.A.C.T. nr. 23).

Beide financiële bijdragen hebben tot doel het gecombineerd rail-wegvervoer te bevorderen op de as « Verenigd Koninkrijk — Duitsland — Italië, via Zeebrugge of Antwerpen en de Luikse regio », door kredieten toe te kennen voor de organisatie van dagelijkse treinen tussen Zeebrugge of Antwerpen en de Luikse regio, voor het op peil brengen van de behandelingsuitrustingen in Bressoux, voor de opleiding van personeel en voor de aankoop van beheersuitrustingen.

De N.M.B.S. levert een rechtvaardiging voor de aanwending van deze twee financiële bijdragen, volgens het door de Commissie van de Europese Gemeenschappen bepaald model.

Onverminderd de wettelijke en reglementaire beschikkingen met betrekking tot de Rijksbegroting en de algemene betalingsprocedure van de begrotingskredieten, zal de financiële bijdrage van de Staat aan de N.M.B.S. gestort worden na ontvangst en controle van de door deze laatste voorgelegde rechtvaardiging.

De financiële bijdrage zal gestort worden vóór 30 september 1994.

## III. Wijziging van de voorwaarden voor de storting van de financiële bijdragen en compensaties van de Staat.

In afwijking op artikel 49, lid 1 van het eerste beheerscontract, zullen de financiële bijdragen en compensaties van 1993 en 1994, waarin de artikelen 29, 34, 36 en 40 voorzien, als volgt gestort worden :

### a) Wat de maandelijkse schijven van 1993 betreft :

- de maandelijkse schijven die dienden betaald op 25 augustus 1993, 25 september 1993 en 25 oktober 1993, worden vervroegd aan de N.M.B.S. gestort op 23 augustus 1993;
- de maandelijkse schijven van november en december 1993 worden gestort op 3 januari 1994.

### b) Wat de maandelijkse schijven van 1994 betreft :

- de schijven van januari tot juni 1994 worden gestort overeenkomstig het genoemd artikel 49, lid 1;
- de schijven van juli tot september 1994 worden vervroegd gestort op 8 juli 1994;
- de schijven van oktober tot december 1994 worden gestort binnen de eerste zeven werkdagen van het volgende jaar.

c) Indien in 1995 een gelijkaardige operatie als die voor 1994 zou moeten worden doorgevoerd, zou dit aanleiding geven tot een nieuw bijvoegsel bij het beheerscontract.

Deze wijzigingen van de voorwaarden voor de storting van de financiële bijdragen en compensaties van de Staat hebben geen invloed op :

- de wettelijke en reglementaire beschikkingen met betrekking tot de Rijksbegroting en de algemene betalingsprocedure van de begrotingskredieten.
- de beschikkingen van artikel 51 van het beheerscontract.

## IV. Wijziging van de lijst van de stations of stopplaatsen met lokaal statuut.

In bijlage 3, waarvan sprake in artikel 9, punt 2 van het eerste beheerscontract, worden de volgende stations of stopplaatsen met lokaal statuut geschrapt per 26 september 1993 :

Aigremont, Basècles-Carières, Baulers, Comblain-au-Pont, Cuesmes, Droeshout, Gelrode, Haine-Saint-Pierre, Hautrage, Hermalle-sous-Huy, Herentals-Kanaal, Hoboken, Jabbeke, Jemeppe-Froidmont, Kapellenbos, La Villette, Leeuwergem, Liège

phase 3 afin de permettre, notamment, un suivi par la Task Force chargée des aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale.

L'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) se concertera avec la S.N.C.B. pour déterminer les projets d'investissements ferroviaires liés au renforcement de la desserte ferroviaire de Bruxelles-Capitale, qui émargeront aux crédits inscrits au budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Division des Travaux internationaux).

Ces crédits viennent en supplément des contributions financières prévues par l'article 34 du contrat de gestion.

## II. Action de promotion du transport combiné rail-route.

Sur base de l'article 1<sup>er</sup> du premier contrat de gestion, l'Etat garantit à la S.N.C.B. une contribution financière de 10 millions BEF à charge de son budget en 1993 au titre de participation dans la politique de promotion du transport combiné rail-route.

Cette contribution vient en appui de celle octroyée en 1993 à la S.N.C.B., à concurrence de 151 140 ECUS, par la Commission des Communautés européennes dans le cadre de son programme d'actions pilotes de transport combiné (matricule P.A.C.T. n° 23).

Les deux contributions financières ont pour objectif de promouvoir le transport combiné rail-route sur l'axe « Royaume-Uni — Allemagne — Italie, via Zeebrugge ou Antwerpen et la région liégeoise », en octroyant des crédits pour l'organisation de trains journaliers entre Zeebrugge ou Antwerpen et la région liégeoise, pour la mise à niveau des équipements de manutention à Bressoux, pour la formation de personnel et pour l'acquisition d'équipements de gestion.

La S.N.C.B. produit une justification de l'utilisation de ces deux contributions financières selon le modèle défini par la Commission des Communautés européennes.

Sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires, la contribution financière de l'Etat sera versée à la S.N.C.B. après réception et contrôle de la justification présentée par celle-ci.

La contribution financière sera versée avant le 30 septembre 1994.

## III. Modification des conditions du versement des contributions et compensations financières de l'Etat.

En dérogation à l'article 49, alinéa 1<sup>er</sup> du premier contrat de gestion, les contributions et compensations financières de 1993 et 1994 prévues aux articles 29, 34, 36 et 40 sont versées de la manière suivante :

### a) En ce qui concerne les tranches mensuelles de 1993

- les tranches mensuelles venant à échéance les 25 août 1993, 25 septembre 1993 et 25 octobre 1993 sont versées anticipativement à la S.N.C.B. le 23 août 1993;
- les tranches mensuelles de novembre et décembre 1993 sont versées le 3 janvier 1994.

### b) En ce qui concerne les tranches mensuelles de 1994 :

- les tranches de janvier à juin 1994 sont versées conformément à l'article 49, alinéa 1<sup>o</sup> précité;
- les tranches de juillet à septembre 1994 sont versées anticipativement, le 8 juillet 1994;
- les tranches d'octobre à décembre 1994 sont versées dans les sept premiers jours ouvrables de l'année suivante.

c) En 1995 si une opération similaire à celle relative à 1994 devait être réalisée, elle donnerait lieu à un nouvel avenant au contrat de gestion.

Ne sont pas affectées par ces modifications des conditions du versement des contributions et compensations financières de l'Etat :

- les dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires;
- les dispositions de l'article 51 du contrat de gestion.

## IV. Modification de la liste des gares ou points d'arrêt à statut local.

A l'annexe 3, dont question à l'article 9, 2<sup>o</sup> du premier contrat de gestion, les gares ou points d'arrêt à statut local suivants sont supprimés au 26 septembre 1993 :

Aigremont, Basècles-Carières, Baulers, Comblain-au-Pont, Cuesmes, Droeshout, Gelrode, Haine-Saint-Pierre, Hautrage, Hermalle-sous-Huy, Herentals-Kanaal, Hoboken, Jabbeke, Jemeppe-Froidmont, Kapellenbos, La Villette, Leeuwergem, Liège

Haut Pré, Machelen, Maffle, Marchienne-Est, Nechin, Onoz-Spy, Oudenburg, Pin, Ponderôme, Stockem, Tergnée, Tilleur, Vonèche, Zolder, Zwijndrecht Fort.

In naam van de Belgische Staat :

De Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven,  
E. DI RUPO

In naam van de N.M.B.S. :

De Voorzitter van de Raad van Bestuur,  
M. DAMAR

De Gedelegeerd Bestuurder,  
E. SCHOUPE

Haut Pré, Machelen, Maffle, Marchienne-Est, Nechin, Onoz-Spy, Oudenburg, Pin, Ponderôme, Stockem, Tergnée, Tilleur, Vonèche, Zolder, Zwijndrecht Fort.

Au nom de l'Etat belge :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,  
E. DI RUPO

Au nom de la S.N.C.B. :

Le Président du Conseil d'Administration,  
M. DAMAR

L'Administrateur délégué,  
E. SCHOUPE

#### MINISTERIE VAN JUSTITIE

N. 94 — 2052

9 JUNI 1994. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 6 oktober 1992 tot vaststelling van de personeelsformatie van de officieren en operatoren van de laboratoria voor wetenschappelijke politie bij de parketten

ALBERT II, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 7 april 1919 tot instelling van gerechtelijke officieren en agenten bij de parketten, gewijzigd bij de wetten van 21 augustus 1948, 6 juli 1964, 27 maart 1969, 2 december 1982 en 18 juli 1991, en bij het koninklijk besluit van 5 augustus 1991;

Gelet op het koninklijk besluit van 17 oktober 1991 betreffende de laboratoria voor technische en wetenschappelijke politie, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 25 november 1991;

Gelet op het koninklijk besluit van 6 oktober 1992 tot vaststelling van de personeelsformatie van de officieren en operatoren van de laboratoria voor wetenschappelijke politie bij de parketten;

Gelet op het gemotiveerd advies van 29 maart 1994 van het Hoog Overlegcomité, sector III — Justitie;

Gelet op het advies van het Regelingscomité van de gerechtelijke politie bij de parketten;

Gelet op het akkoord van Onze Minister van Openbaar Ambt, gegeven op 13 september 1993;

Gelet op het akkoord van Onze Minister van Begroting, gegeven op 13 september 1993;

Op de voordracht van Onze Minister van Justitie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** Artikel 1 van het koninklijk besluit van 6 oktober 1992 tot vaststelling van de personeelsformatie van de officieren en operatoren van de laboratoria voor wetenschappelijke politie bij de parketten wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 1. De personeelsformatie van de officieren en agenten van de laboratoria voor wetenschappelijke politie bij de parketten wordt als volgt vastgesteld :

Laboratoriumdirecteur	5	Directeur de laboratoire
Eerstaanwendend laboratoriumchef eerste klasse	12	Chef de laboratoire principal de première classe
Eerstaanwendend laboratoriumchef	8	Chef de laboratoire principal
Laboratoriumchef		Chef de laboratoire
Eerstaanwendend agent-laboratoriumoperator eerste klasse	35	Agent-opérateur principal de laboratoire de première classe
Eerstaanwendend agent-laboratoriumoperator	83	Agent-opérateur principal de laboratoire
Agent-laboratoriumoperator. »		Agent-opérateur de laboratoire. »

**Art. 2.** Onze Minister van Justitie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 juni 1994.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Justitie,  
M. WATHELET

De Minister van Begroting,  
H. VAN ROMPUY

#### MINISTERE DE LA JUSTICE

F. 94 — 2052

9 JUIN 1994. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 6 octobre 1992 fixant le cadre organique des officiers et opérateurs des laboratoires de police scientifique près les parquets

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 7 avril 1919 instituant des officiers et agents judiciaires près les parquets, modifiée par les lois du 21 août 1948, du 6 juillet 1964, du 27 mars 1969, du 2 décembre 1982 et du 18 juillet 1991, et par l'arrêté royal du 5 août 1991;

Vu l'arrêté royal du 17 octobre 1991 relatif aux laboratoires de police technique et scientifique, modifié par l'arrêté royal du 25 novembre 1991;

Vu l'arrêté royal du 6 octobre 1992 fixant le cadre organique des officiers et opérateurs des laboratoires de police scientifique près les parquets;

Vu l'avis motivé du 29 mars 1994 du Comité supérieur de concertation, secteur III — Justice;

Vu l'avis du Comité régulateur des polices judiciaires des parquets;

Vu l'accord de Notre Ministre de la Fonction publique, donné le 13 septembre 1993;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 13 septembre 1993;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Justice,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 6 octobre 1992 fixant le cadre organique des officiers et opérateurs des laboratoires de police scientifique près les parquets, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 1<sup>er</sup>. Le cadre organique des officiers et opérateurs des laboratoires de police scientifique près les parquets est fixé comme suit :

5	Directeur de laboratoire
12	Chef de laboratoire principal de première classe
8	Chef de laboratoire principal
	Chef de laboratoire
35	Agent-opérateur principal de laboratoire de première classe
83	Agent-opérateur principal de laboratoire
	Agent-opérateur de laboratoire. »

**Art. 2.** Notre Ministre de la Justice est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 juin 1994.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Justice,  
M. WATHELET

Le Ministre du Budget,  
H. VAN ROMPUY