

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

10 MARS 1971.

PROJET DE LOI portant création de la Régie des Transports Maritimes (R.T.M.).

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure a comme mission de veiller sur les intérêts de la marine marchande et de la navigation intérieure et, s'ajoutant à cela, l'organisation de et l'inspection sur un certain nombre de services d'autorité (Pilotage, Eclairage et balisage, Inspection maritime, Service de jaugeage des navires de mer, Police maritime, Enseignement maritime, etc.).

A côté de cette tâche spécifique comme Service d'autorité, l'exploitation du Service des Paquebots et celle du Service technique d'Ostende ressortissent également à cette même Administration.

Ceux-ci assurent le transport de voyageurs et de marchandises entre la Belgique et le Royaume-Uni ainsi que l'entretien du matériel fixe et flottant. Ils ont un caractère commercial et industriel.

Le projet de loi qui est soumis à votre examen a pour but d'accorder un statut autonome au Service des Paquebots et au Service technique à Ostende afin de pouvoir assurer leur rentabilité dans des conditions optimales.

A. — Service des Paquebots.

La loi du 9 juillet 1845 a autorisé la création d'une ligne de navigation régulière entre la Belgique et le Royaume-Uni, raccordant ainsi les lignes ferroviaires construites dans les deux pays peu de temps auparavant.

C'est en 1846 que cette liaison débuta et, à l'origine, les navires de l'Etat belge et de l'Amirauté britannique assurèrent chacun la moitié des traversées.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

10 MAART 1971.

WETSONTWERP houdende oprichting van de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.).

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart heeft tot opdracht de behartiging der belangen van de koopvaardij en van de binnenvaart en aansluitend daarbij de organisatie van en het toezicht over een aantal autoriteitsdiensten (Loodswezen, Verlichting en bebakening, Zeevaartinspectie, Scheepsmeetdienst, Zeevaartpolitie, Zeevaartonderwijs, enz.).

Naast deze specifieke taak als overheidsdienst ressorteert onder ditzelfde Bestuur de exploitatie van de Dienst der Pakketboten en van de Technische Dienst te Oostende.

Deze verzekeren het vervoer van reizigers en goederen tussen België en het Verenigd Koninkrijk en het onderhoud van het vast en vlottend materieel. Zij hebben een commercieel en industrieel karakter.

Het ontwerp van wet dat U ter onderzoek wordt voorgelegd heeft tot doel aan de Dienst der Pakketboten en aan de Technische Dienst te Oostende een autonoom statuut te verschaffen om hun rendabiliteit in optimale voorwaarden te kunnen verzekeren.

A. — Dienst der Pakketboten.

Door de wet van 9 juli 1845 werd een regelmatige scheepvaartverbinding tussen België en het Verenigd Koninkrijk ingelegd, in aansluiting met de spoorlijnen die korte tijd voordien in beide landen aangelegd waren.

In 1846 werd hiermede aangevangen en aanvankelijk werden de overvaarten ieder voor de helft verzorgd door schepen van de Belgische Staat en van de Britse Admiriteit.

Depuis 1863, ce service est exclusivement assuré par l'Etat belge. L'exploitation de cette ligne dépend du Ministère des Communications, Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

Le Service des Paquebots a pour but principal d'assurer le transport de voyageurs, de voitures accompagnées, de bagages, de correspondance, de marchandises emballées et de véhicules commerciaux entre Ostende et Douvres (ou Folkestone) et entre Ostende et Harwich; accessoirement, il organise des excursions au départ d'Ostende à destination de ports belges ou étrangers.

La flotte se compose actuellement de 5 carferries et de 6 paquebots, tandis que le cadre permanent du service comprend ± 1100 personnes auxquelles viennent s'ajouter, en été, un certain nombre d'agents saisonniers.

L'exploitation de ces lignes gagna en importance avec l'augmentation croissante du trafic et l'économie belge s'en trouve favorisée tant par les revenus directs considérables qui se traduisent, en grande partie, par des rentrées de devises étrangères que par la promotion de l'industrie touristique belge et des activités connexes.

Les recettes budgétaires du service sont passées d'environ 205 millions de francs en 1955 à près de 652 millions de francs en 1969. On ne peut toutefois pas déterminer avec précision le taux de rentabilité de ces lignes à défaut d'une comptabilité séparée, dûment ventilée.

Si l'on veut situer la position concurrentielle de ces lignes, il est bon de souligner que le Service des Paquebots doit faire face à deux sérieux handicaps. La traversée Ostende-Douvres prend deux fois plus de temps que, par exemple, les trajets de Douvres à Calais, Boulogne ou Dunkerque. Les frais d'exploitation des lignes maritimes belges sont donc nettement plus élevées que ceux des lignes vers la France alors que le coefficient d'utilisation des navires est sensiblement inférieur, d'où des charges financières par traversée plus lourdes que celles de ces dernières lignes. Du point de vue commercial, il est pourtant impossible d'appliquer des tarifs de transport plus élevés que ceux pratiqués par la concurrence.

Enfin, la profondeur d'eau actuelle du port d'Ostende limite les dimensions des paquebots et des carferries des lignes maritimes desservant ce port.

B. — Service technique d'Ostende.

Le Service technique de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, aussi connu sous la dénomination de Service de construction navale, est chargé de l'entretien et de la réparation des moyens matériels dont disposent les services de la côte de cette Administration.

Ces moyens matériels sont principalement les navires du Service des Paquebots, les équipements de quai, les systèmes de distribution et les installations propres au Service de construction navale et en plus, les navires et le matériel employés par les services d'autorité.

Le Service de construction navale est également chargé de l'approvisionnement en biens de consommation ainsi que de la fourniture ou du renouvellement des pièces d'équipements nécessaires à l'exploitation des services maritimes de la côte.

La construction des navires neufs relève toutefois jusqu'à ce jour de la Direction technique à Bruxelles, qui intervient également pour certains approvisionnements.

Le cadre permanent du Service de construction navale comprend ± 700 personnes auxquelles viennent s'ajouter des agents engagés par contrat d'emploi.

Sedert 1863 wordt de dienst uitsluitend verzorgd door de Belgische Staat. De exploitatie van deze lijn berust bij het Ministerie van Verkeerswezen, Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

De Dienst der Pakketboten heeft hoofdzakelijk tot doel het vervoer van reizigers, vergezelde auto's, bagage, post, verpakte goederen en handelsvoertuigen tussen Oostende en Dover (of Folkestone) en tussen Oostende en Harwich; in ondergeschikte orde de organisatie van excursies bij vertrek uit Oostende en met Belgische of vreemde havens als bestemming.

De vloot bestaat thans uit 5 carferries en 6 pakketboten, terwijl het vast kader van de dienst ± 1100 eenheden omvat, waaraan tijdens de zomermaanden een aantal seizoenagenten dient toegevoegd.

De uitbating van deze verbindingslijnen ging steeds meer aan belang winnen naarmate de verkeersbehoeften groter werden en is voor de Belgische economie van groot nut zowel door de aanzienlijke rechtstreekse ontvangsten die grotendeels uit vreemde deviezen bestaan, als door de bevordering van de toeristische bedrijvigheid in ons land en van de nevenactiviteiten.

De budgettaire ontvangsten van de dienst evolueerden van circa 205 miljoen frank in 1955 tot ongeveer 652 miljoen frank in 1969. Evenwel kan er geen juist beeld gegeven worden van de rendabiliteit van de bedoelde lijnen, bij gebrek aan afzonderlijke geventileerde boekhouding.

Ter appreciatie van de concurrentiële positie van deze lijnen mag worden aangestipt dat de Dienst der Pakketboten heeft af te rekenen met twee zware handicaps. Zo duurt de overvaart Oostende-Dover meer dan tweemaal langer dan bijvoorbeeld de overtochten van Dover naar Calais, Boulogne of Duinkerken. De exploitatiekosten van de Belgische zeevaartlijnen liggen dus beduidend hoger dan voor de lijnen op Frankrijk terwijl de benuttingscoëfficiënt van de schepen merkkelijk lager is en bijgevolg de financiële lasten per overvaart hoger liggen dan voor genoemde lijnen. Commercieel gezien kunnen nochtans geen hogere vervoertarieven ingevoerd worden dan bij de concurrentie.

Ten slotte beperkt de huidige diepgang in de haven van Oostende de afmetingen van de pakketboten en carferries van de zeevaartlijnen op deze haven.

B. — Technische Dienst te Oostende.

De Technische Dienst van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart te Oostende, ook gekend onder de naam Scheepsbouwdienst, heeft tot opdracht het onderhouden en het herstellen van de materiële middelen waarover de kustdiensten van voormeld Bestuur beschikken.

Deze middelen zijn hoofdzakelijk de schepen van de Pakketbotendienst, de kaaiuitrustingen, de distributiesystemen en de eigen inrichtingen van de Scheepsbouwdienst, en daarenboven de schepen en het materieel gebruikt door de autoriteitsdiensten.

De Scheepsbouwdienst is eveneens belast met de bevoorrading in verbruiksgoederen en met de aanschaf of vernieuwing van uitrustingsstukken die nodig zijn voor de exploitatie van de zeediensten van de kust.

De nieuwbouw van schepen ressorteert tot op heden onder de Technische Directie te Brussel, die eveneens tussenkomt voor sommige bevoorradingen.

Het vast kader van de Scheepsbouwdienst omvat ± 700 eenheden waaraan contractuele agenten worden toegevoegd.

Au cours de l'année 1968, les travaux effectués entraînèrent une dépense de ± 85 millions de francs en salaires et ± 35 millions de francs en matériaux.

*
**

L'exploitation directe par l'Etat des lignes maritimes Ostende-Douvres/Harwich et du Service de construction navale d'Ostende comporte certains inconvénients dont les principaux sont repris succinctement ci-après :

1. L'application des règles de la comptabilité de l'Etat auxquelles sont tenus actuellement les services en question, ne permet pas de se faire une idée exacte des résultats, d'établir un calcul précis du prix de revient et, en général, de disposer des divers éléments susceptibles de fournir des indications sur la politique à suivre.

Quels que soient les problèmes qui se posent en matière de fixation des tarifs en raison de la concurrence des autres lignes, problèmes qui ont déjà été évoqués ci-avant, la tenue d'une comptabilité commerciale s'avère indispensable pour déterminer le prix de revient des prestations de transport et connaître le rapport entre dépenses et recettes.

Certes, ces lignes maritimes — en tant que service public — ont à faire face à certaines charges auxquelles une entreprise privée peut échapper, mais cette situation plaide une fois de plus pour la tenue de comptes d'exploitation permettant de déterminer l'importance exacte des diverses charges.

Pour le Service de construction navale, une comptabilité industrielle constitue un instrument de gestion indispensable. Une telle comptabilité fournit des indications sur le rendement des différentes sections de service, la valeur de certaines méthodes de travail par rapport à d'autres, l'imputation des frais généraux, etc.

En résumé, on peut dès lors affirmer que plutôt que de recourir, en dehors des méthodes imposées par la comptabilité de l'Etat, à divers expédients pour se faire une idée du prix de revient et des résultats d'exploitation, il est préférable d'adopter une formule de gestion basée sur l'application d'une comptabilité commerciale et industrielle.

2. Les dispositions en vigueur en matière de comptabilité de l'Etat, que les services publics sont tenus de respecter, ne sont pas, en ce qui concerne l'obtention des crédits budgétaires nécessaires et leur utilisation, adaptées à une activité commerciale ou industrielle et leur rigidité constitue un obstacle à une gestion rationnelle des services publics développant une activité semblable.

Il est évident qu'un service d'exploitation représentant un capital important doit pouvoir disposer de grandes possibilités commerciales et financières afin de pouvoir :

- s'adapter rapidement à l'évolution des conditions d'exploitation;
- affronter la très forte concurrence à laquelle il est soumis;
- au besoin, faire face à des dépenses imprévues inhérentes à l'entreprise;
- prendre, tant en Belgique qu'à l'étranger, des participations dans des entreprises publiques ou privées de transports connexes.

3. Le manque d'autonomie financière de services publics à caractère commercial ou industriel met en danger la continuité des investissements nécessaires au renouvellement et à l'expansion, ce qui constitue une entrave à une exploi-

In de loop van het jaar 1968 werden werken uitgevoerd waarbij ± 85 miljoen frank werden uitgegeven aan personeelsuitgaven en ± 35 miljoen frank aan materialen.

*
**

Aan het rechtstreeks exploiteren door de Staat van de zeevaartrijnen Oostende-Dover/Harwich en van de Scheepsbouwdienst te Oostende zijn bepaalde nadelen verbonden waarvan de voornaamste hierna bondig worden aangehaald :

1. Het toepassen van de regelen van de Staatscomptabiliteit, waartoe de betrokken diensten thans gehouden zijn, laat op zichzelf niet toe een juist inzicht te bekomen in de resultaten, een nauwkeurige kostprijsberekening op te stellen en, algemeen gezien, over de diverse elementen te beschikken die aanduidingen moeten verschaffen inzake de beleidsalternatieven.

Onverschillig de problemen die zich inzake het vaststellen van de tarieven voordoen, uit hoofde van de mededinging van andere lijnen, problemen waarop reeds supra werd gewezen, is het bijhouden van een commerciële comptabiliteit onontbeerlijk om de kostprijs van de vervoerprestaties te bepalen en de verhouding tussen ontvangsten en uitgaven te kennen.

Zeker, de zeevaartrijnen — als openbare dienst — hebben bepaalde lasten te dragen die een privé-onderneming niet op zich neemt; maar deze toestand pleit nogmaals voor het bijhouden van exploitatierekeningen die toelaten de juiste omvang van de diverse lasten te bepalen.

Voor de Scheepsbouwdienst vormt een industriële comptabiliteit een onmisbaar beleidsinstrument. Dergelijke boekhouding verschaft aanduidingen over het rendement van de onderafdelingen van de dienst, de waarde van bepaalde werkmethodes in vergelijking met andere, de toerekening van de algemene onkosten, enz.

Samenvattend kan derhalve worden aangevoerd dat, in plaats van naast de thans opgelegde Staatscomptabiliteit diverse bijkomende hulpmiddelen aan te wenden om een inzicht te krijgen in de kostprijs en de exploitatieresultaten, de voorkeur dient gegeven aan een beheersformule die steunt op het toepassen van een commerciële en industriële comptabiliteit.

2. De vigerende bepalingen inzake Rijkscomptabiliteit, die de Rijksdiensten verplicht moeten in acht nemen, zijn, wat betreft het bekomen van de nodige budgettaire kredieten en hun benutting, niet aangepast aan een commerciële of industriële activiteit en hun stramheid belemmert een rationeel beheer van Rijksdiensten met dergelijke activiteit.

Het is duidelijk dat een exploitatiedienst met kapitaalintensief karakter over grote financiële handelsbekwaamheden moet kunnen beschikken ten einde :

- zich snel aan te passen aan de wisselende exploitatieomstandigheden;
- aan de scherpe rechtstreekse concurrentie het hoofd te kunnen bieden;
- zo nodig, te kunnen instaan voor onverwachte uitgaven die inherent zijn aan het bedrijf;
- participaties te kunnen nemen zowel in België als in het buitenland in openbare of private ondernemingen voor aanverwant transport.

3. Het ontbreken van de financiële autonomie voor Rijksdiensten met commercieel of industrieel karakter brengt de continuïteit van de investeringen voor vernieuwing en uitbreiding in het gedrang, wat een hinderpaal vormt voor

tation rationnelle. Ce handicap provient du fait qu'aucun fonds n'est constitué pour les amortissements, les renouvellements et les investissements. Ce handicap est encore accentué par l'approbation tardive des budgets empêchant ainsi de disposer, dès le début de l'année :

a) des moyens financiers prévus pour de nouvelles initiatives;

b) de plus d'un douzième par mois pour les autres moyens financiers.

Au surplus, le visa préalable de la Cour des Comptes et le paiement des dépenses par l'entremise du Ministère des Finances constituent une procédure qui prend beaucoup de temps et contre laquelle les fournisseurs se défendent d'ailleurs en augmentant le prix de leurs soumissions.

4. De même, le manque d'autonomie administrative présente des inconvénients du fait que les services publics à caractère commercial ou industriel dépendent d'autres services publics pour certains actes de gestion. Ceci vaut plus particulièrement pour ce qui concerne le recrutement de personnel ou encore pour l'exécution de travaux de génie civil, de bâtiments ou de leurs installations, où d'autres départements interviennent.

En raison de ce qui précède, le Gouvernement estime qu'une solution efficace permettant d'accorder aux services en cause la souplesse indispensable, sans leur retirer pour autant le caractère de service public, consiste à les transformer en régie autonome.

**

COMMENTAIRE DES ARTICLES.

Articles 1 à 3.

L'article 1^{er} accorde à la Régie une personnalité juridique différente de celle de l'Etat, définit son but général et indique sa localisation.

C'est à dessein que l'article 2 qui détermine les activités dévolues à la Régie s'exprime en termes très généraux.

L'alinéa 1^{er} doit, par exemple, permettre à la Régie d'organiser occasionnellement des excursions à destination de ports belges ou étrangers, ce qui, comme indiqué plus haut, relève aussi du champ d'activité de l'actuel Service des Paquebots.

Le deuxième alinéa permet à la Régie de prendre part, aussi bien effectivement que sous forme de participations dans des sociétés publiques ou privées, à la construction et à l'exploitation de moyens de transports analogues ou autres et ce, tant en Belgique qu'à l'étranger.

En effet, le secteur des transports a connu une évolution technologique et économique telle qu'il apparaît indiqué d'assurer à la Régie la plus grande souplesse possible dans la planification et l'exécution de ses activités. Elle doit ainsi pouvoir réaliser les objectifs qui sont en rapport avec son objet, non seulement par elle-même, mais également, le cas échéant, par participation dans des entreprises existantes selon les impératifs d'une gestion rationnelle.

Il n'y a pas lieu de craindre une multiplication non fondée des participations financières, puisque le principe en sera soumis à l'approbation du Ministre des Finances qui dispose d'un droit de contrôle sur les activités de la Régie en vertu de l'article 8, § 2, de la loi du 16 mars 1954.

Le dernier alinéa de l'article 2 met en relief le lien étroit qui subsiste entre l'Etat et la Régie et qui culmine dans la

een rationele exploitatie. Dit nadeel vloeit rechtstreeks voort uit het feit dat geen fonds wordt aangelegd voor afschrijvingen, vernieuwingen en investeringen. Dit nadeel wordt nog verscherpt door de laattijdige goedkeuring der begrotingen waardoor het onmogelijk wordt bij de aanvang van het jaar :

a) te beschikken over gelden voorzien voor nieuwe initiatieven;

b) te beschikken over meer dan één twaalfde per maand voor de andere gelden.

Het voorafgaand visum van het Rekenhof en de betaling van de uitgaven via het Ministerie van Financiën is verder een procedure die veel tijd in beslag neemt en waartegen trouwens alle leveranciers zich wapenen door het opvoeren van hun inschrijvingsprijs.

4. Ook het gebrek aan administratieve autonomie biedt nadelen omdat de Rijksdiensten met commercieel of industrieel karakter voor bepaalde daden van beheer afhankelijk zijn van andere Rijksdiensten. Dit geldt meer bepaald voor wat betreft de werving van personeel of nog voor het uitvoeren van werken van burgerlijke genie, gebouwen of hun inrichtingen, waar andere departementen tussenkomen.

Gelet op wat voorafgaat, wil het de Regering voorkomen dat een goede oplossing om aan de kwestieuze diensten de nodige soepelheid te verschaffen, zonder hun het karakter van openbare dienst te ontnemen, erin bestaat ze om te vormen tot autonome Regie.

**

TOELICHTING OP DE ARTIKELEN.

Artikelen 1 tot 3.

Artikel 1 verleent aan de Regie een van de Staat onderscheiden rechtspersoonlijkheid, omschrijft haar algemeen doel en duidt haar vestigingsplaats aan.

Bij het vaststellen in artikel 2 van de aan de Regie toegestane activiteiten werd er bewust naar een zeer algemene omschrijving ervan gestreefd.

Alinea 1 moet de Regie bijvoorbeeld toelaten occasioneel excursies te organiseren die Belgische of vreemde havens tot bestemming hebben wat, zoals supra werd vermeld, ook tot de werkingssfeer van de huidige Dienst der Pakketboten behoort.

Alinea 2 biedt aan de Regie de mogelijkheid om, zowel daadwerkelijk als onder vorm van participaties in openbare of private maatschappijen, deel te nemen aan de bouw en de uitbating van analoge of andere transportmiddelen, en dit zowel in België als in het buitenland.

De technologische en economische evolutie van de transportsector is inderdaad dusdanig dat het gewenst voorkomt aan de Regie de grootst mogelijke soepelheid in de planning en de uitvoering van haar activiteiten te waarborgen. Dit moet de Regie toelaten de verwezenlijkingen die met haar doel verband houden niet alleen zelf te realiseren, maar ook desgewenst door deelname in bestaande ondernemingen, naargelang van de vereisten van een rationele beleidsvoering.

Er bestaat geen reden toe te vrezen voor een niet gerechtvaardigde toename van de financiële deelnamen aangezien het principe ervan onderworpen zal zijn aan de goedkeuring van de Minister van Financiën, die over een kontrolerecht op de werking van de Regie beschikt, krachtens artikel 8, § 2, van de wet van 16 maart 1954.

De laatste alinea van artikel 2 stelt de nauwe band die er tussen de Staat en de Regie blijft bestaan in het licht, het-

prestation de services et l'exécution de travaux, dans le sens le plus large du terme, pour compte de l'Etat. La loi en donne un exemple plus loin, notamment à l'article 32.

L'article 3 souligne le caractère commercial de la Régie, ce qui a son importance, notamment en ce qui concerne la compétence *ratione materiae* dans le domaine de la procédure civile.

Art. 4 et 5.

La Régie constitue une personnalité juridique distincte dont le Ministre ayant l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure dans ses attributions, en l'occurrence le Ministre des Communications, est le chef hiérarchique et assume la gestion.

Cependant, l'autonomie de la Régie n'est pas illimitée. En effet, la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public lui est applicable. En tant qu'administration personnalisée, la Régie est classée parmi les organismes de la catégorie A, ce qui implique qu'elle est soumise non seulement à l'autorité du Ministre compétent, mais également au droit de contrôle du Ministre des Finances.

L'article 37 prévoit dans ce cadre explicitement que la Régie sera ajoutée à la liste des organismes énumérés à l'article 1^{er}, A, de la loi de 1954.

Art. 6 à 11.

Les articles 6 à 11 traitent du Comité consultatif. En dehors de quelques affaires prévues expressément par la loi pour lesquelles le Comité consultatif est compétent de droit pour formuler son avis à l'intention du Ministre, ledit Comité a pour tâche de conseiller le Ministre, soit à la demande de celui-ci, soit de sa propre initiative sur toute question touchant la réalisation de l'objet de la Régie ainsi que son exploitation. Il est attendu de ce Comité qu'il fournisse un éventail, aussi large que possible, d'informations pouvant influencer d'une façon positive le bon fonctionnement de la Régie.

Ce Comité, outre le directeur général de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, qui en assume la présidence, est composé exclusivement d'un certain nombre de délégués désignés par le Roi, représentant les différents départements ministériels concernés. Ce choix est justifié par le fait que la Régie n'est qu'une émanation de l'Etat belge.

Etant donné les relations qui subsisteront entre la Régie et l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, le Gouvernement a l'intention de proposer, parmi les représentants du Ministre des Communications, la nomination d'au moins deux fonctionnaires appartenant à ladite Administration.

Art. 12.

Dans une exploitation commerciale et industrielle, il faut que des décisions puissent être prises d'une manière souple et rapide. Afin d'assurer cela, la possibilité de délégation est prévue.

Art. 13 à 16.

Afin de permettre à la Régie de poursuivre d'une manière efficace l'objet prévu par la loi, il est indispensable qu'elle puisse disposer des moyens d'exploitation nécessaires.

geen culmineert in het verlenen van diensten en het uitvoeren van werken, in de ruimste zin van het woord, ten voordele van de Staat. Er wordt hiervan verder in de wet, onder meer in artikel 32, een voorbeeld gegeven.

Artikel 3 benadrukt het commercieel karakter der activiteiten van de Regie, wat niet zonder belang is voor wat onder meer de bevoegdheid *ratione materiae* op het gebied der burgerlijke rechtspleging betreft.

Art. 4 en 5.

De Regie is een afzonderlijke rechtspersoon waarvan de Minister die het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart in zijn bevoegdheid heeft, in casu de Minister van Verkeerswezen, het hiërarchisch hoofd is en belast met het beheer.

De autonomie van de Regie is nochtans niet onbeperkt. De wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut wordt immers toepasselijk gemaakt. Als gepersonaliseerd Bestuur wordt de Regie bij de organismen van categorie A gerangschikt, wat meebrengt dat zij niet alleen onderworpen is aan het gezag van de bevoegde Minister, maar ook aan het toezichtsrecht van de Minister van Financiën.

Artikel 37 voorziet in dit verband uitdrukkelijk dat de Regie zal worden opgenomen in de lijst van instellingen, opgesomd in artikel 1, A, van de wet van 1954.

Art. 6 tot 11.

De artikelen 6 tot 11 handelen over het Comité voor advies. Behoudens enkele uitdrukkelijk in de wet voorziene aangelegenheden waarvoor het Comité voor advies van rechtswege bevoegd is om zijn mening ten overstaan van de Minister te formuleren, heeft genoemd Comité tot taak de Minister zowel op diens verzoek als op eigen initiatief te adviseren over elke kwestie die de verwezenlijking van het doel der Regie alsmede haar uitbating aanbelangt. Er wordt van dit Comité verwacht dat het een zo breed mogelijke waaier van informatie zal verschaffen welke een oordeelkundige werking van de Regie in positieve zin moet beïnvloeden.

De samenstelling van het Comité dat, naast de directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, die het voorzitterschap waarneemt, uitsluitend bestaat uit een aantal door de Koning aangestelde vertegenwoordigers van diverse geïnteresseerde ministeriële departementen wordt verantwoord uit hoofde van het feit dat de Regie een loutere emanatie is van de Belgische Staat.

Gelet op de verhoudingen die er tussen de Regie en het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart zullen blijven bestaan ligt het in de bedoeling dat, onder de vertegenwoordigers van de Minister van Verkeerswezen, er minstens twee tot genoemd Bestuur zouden behoren.

Art. 12.

Bij een commerciële en industriële exploitatie moeten beslissingen snel en soepel kunnen genomen worden. Ten einde dit te waarborgen wordt de mogelijkheid van delegatie voorzien.

Art. 13 tot 16.

Ten einde aan de Regie toe te laten het in de wet voorziene doel op een efficiënte wijze na te streven is het onontbeerlijk dat zij over de nodige exploitatiemiddelen zou kunnen beschikken.

Il s'agit, en l'occurrence, des biens utilisés par le Service des Paquebots et par le Service technique de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure à Ostende ou qui sont mis à leur disposition.

Les articles 13 et 14 ont trait au régime de l'infrastructure dont la Régie doit pouvoir disposer pour entamer ses activités. Ils prévoient un système simple et clair : les biens en question sont cédés à la Régie en pleine gestion et jouissance, cette dernière notion étant conçue de façon à conférer à la Régie tous droits nécessaires ou utiles à son exploitation.

D'une part, la Régie est ainsi dotée du nécessaire et, d'autre part, les droits domaniaux fondamentaux de l'Etat restent préservés.

La dissolution de la Régie aurait pour conséquence que les biens reviendraient purement et simplement à l'Etat, tels quels.

Le Gouvernement est convaincu que ce régime assure l'équilibre parfait et équitable des intérêts en cause.

Les articles 13 et 14 stipulent explicitement que tous travaux d'entretien auxdits biens devront être exécutés à charge et aux frais de la Régie.

Ces mêmes articles assurent à la nouvelle Régie une adaptation rapide et aisée aux conditions d'exploitation en évolution constante, sans pour autant porter atteinte aux droits fondamentaux de l'Etat.

Le dernier alinéa de l'article 13 prévoit une exception en ce sens que les coûteux travaux de dragage continueront à incomber au Ministère des Travaux publics. L'unité de régime est ainsi préservée puisque, pour l'ensemble du port d'Ostende, c'est ce Département qui veille à maintenir la profondeur des fonds portuaires; il ne s'indique pas de déroger à ce principe pour la seule partie du port exploitée par la Régie.

A noter d'ailleurs que la profondeur du port, y compris la partie exploitée par la Régie, intéresse l'ensemble de la communauté. Aussi la solution proposée au dernier alinéa de l'article 13 nous semble-t-elle parfaitement raisonnable.

L'article 15 concerne le régime des biens mobiliers. Ils sont purement et simplement cédés en propriété. Cette disposition est logique et inévitable.

L'article 16 prévoit la création d'une Commission chargée d'établir l'inventaire valorisé des biens visés à l'article 15. Celle-ci établira également le bilan d'ouverture de la nouvelle Régie.

Vu la composition de la Commission, le Gouvernement estime avoir réuni toutes les garanties lui permettant de mener à bien la mission délicate qui lui incombe.

Enfin, en ce qui concerne les biens mobiliers cédés en propriété en vertu de l'article 15, l'inventaire valorisé vaudra titre.

Art. 17.

Afin d'avoir une idée exacte de la situation budgétaire de la Régie au moment de sa création, il sera établi un bilan d'ouverture par la Commission visée à l'article 16.

Het gaat hier om de goederen welke in gebruik zijn of ten dienste van de Pakketbotendienst en van de Technische Dienst van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart te Oostende.

De artikelen 13 en 14 betreffen het regime van de infrastructuur die de Regie nodig heeft om te starten. Deze artikelen vestigen een bijzonder eenvoudig en klaar systeem : de betrokken goederen worden in beheer en genot aan de Regie overgedragen met dien verstande dat dit genot zodanig breed dient opgevat dat het aan de Regie alle rechten verleent die nodig of nuttig zijn tot haar exploitatie.

Enerzijds krijgt de Regie hier dus het onontbeerlijke dat zij nodig heeft; anderzijds wordt aan de principiële domeinrechten van de Staat niet geraakt.

Bij ontbinding van de Regie zullen dus alle goederen naar de Staat eenvoudig terugkeren in de toestand waarin zij zich op dat ogenblik zullen bevinden.

De Regering heeft de overtuiging dat dit regime een volkomen en billijk evenwicht verzekert tussen de ter zake aanwezige belangen.

De artikelen 13 en 14 bepalen uitdrukkelijk dat alle nodige onderhoudswerken aan de betrokken goederen door de zorgen en op kosten van de Regie zullen worden uitgevoerd.

Diezelfde artikelen verlenen aan de nieuwe Regie de zekerheid dat zij met soepelheid en snelheid het hoofd zal kunnen bieden aan de snel wijzigende omstandigheden van de exploitatie, en dit weer zonder dat aan de principiële rechten van de Staat geraakt wordt.

Het laatste lid van artikel 13 vestigt een uitzondering in die zin, dat de kostbare baggerwerken voor rekening van het departement van Openbare Werken zullen blijven. Hierdoor wordt enerzijds weer een eenheid van regime bereikt : vermits het inderdaad het Ministerie van Openbare Werken is, dat voor gans de haven van Oostende de zorg draagt voor de diepte van de havenbodem, zou het een onnodige complicatie geweest zijn van dit principe af te wijken alleen voor wat het havendeel betreft dat door de Regie in exploitatie genomen wordt.

Hier dient trouwens opgemerkt dat de havendiepte, ook van het deel dat door de Regie in exploitatie genomen wordt, een zaak is die gans de gemeenschap aanbelangt, zodat de in het laatste lid van artikel 13 voorgestelde oplossing ons volkomen logisch lijkt.

Artikel 15 betreft het regime van de roerende goederen. Deze worden eenvoudig in eigendom overgedragen. Het is evident dat het hier niet alleen om een logische maar ook om een onvermijdbare bepaling gaat.

Artikel 16 bepaalt dat een Commissie zal worden opgericht, belast met het opmaken van de geschatte inventaris van de bij artikel 15 bedoelde goederen. Tevens zal die Commissie de openingsbalans van de nieuwe Regie opmaken.

De Regering is van oordeel dat, gelet op de samenstelling van die Commissie, alle nodige waarborgen worden in acht genomen opdat dit lichaam haar delikate opdracht tot een goed einde zal brengen.

Ten slotte kunnen wij er nog aan toevoegen dat voor wat de roerende goederen betreft die krachtens artikel 15 in eigendom overgaan, de gevaloriseerde inventaris als titel zal gelden.

Art. 17.

Ten einde een juist overzicht te hebben van de budgettaire toestand van de Regie bij haar oprichting zal er een openingsbalans worden opgemaakt door de Commissie in artikel 16 bedoeld.

En ce qui concerne l'actif, les biens cédés en propriété seront repris à leur valeur vénale. Par valeur vénale, il faut entendre le prix qui devrait normalement s'obtenir dans des circonstances normales et en cas de concurrence normale par la vente des biens en question.

Toutefois, les stocks seront repris à leur valeur d'inventaire, la commission compétente devant s'appuyer sur les prix d'achat de ces biens.

La Commission sera également chargée d'évaluer les dettes d'investissement de l'Etat portant sur les biens transférés, ce qui constituera le passif du bilan d'ouverture.

Art. 18.

En contrepartie des biens cédés par l'Etat, la Régie sert un double intérêt.

Tout d'abord, elle est redevable d'un intérêt sur la différence entre l'actif et le passif telle qu'elle est définie à l'article précédent.

Dans la fixation du taux d'intérêt à payer par la Régie, il faudra également tenir compte du fait qu'une grande partie du capital initial de la Régie est constituée par des navires. Afin de ne pas alourdir outre mesure la charge d'intérêt à supporter par la Régie, il faudra veiller à ne pas fixer un taux d'intérêt plus élevé que celui réclamé aux armements privés qui bénéficient de la loi du 23 août 1948 tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction maritime et instituant, à ces fins, un Fonds de l'armement et des constructions maritimes.

En outre, la Régie devra également payer un intérêt sur le montant des dettes d'investissements telles qu'elles seront reprises au passif du bilan d'ouverture. Dans la fixation de ce taux d'intérêt, il devra également être tenu compte des considérations reprises dans l'alinéa précédent.

Les deux taux d'intérêt dont il est question à cet article, seront fixés par arrêté royal et pourront être essentiels différents.

Art. 19 et 20.

L'article 19 concrétise la possibilité offerte à la Régie de disposer à l'avenir des biens immobiliers jugés nécessaires pour l'accomplissement de sa mission, tandis que l'article 20 prévoit le sort qui sera réservé aux biens immobiliers propres de la Régie qui ne lui sont plus nécessaires.

Art. 21 à 23.

L'application pure et simple prévue à l'article 21 des dispositions de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, à la comptabilité et au budget de la Régie, laisserait sans solution deux problèmes qui sont de nature à entraver le fonctionnement de la Régie.

Ainsi, elle ne pourrait pas utiliser, le premier jour de l'année budgétaire, les crédits destinés à de nouvelles dépenses dont le principe n'a pas encore été approuvé.

Un autre problème serait que la Régie ne pourrait utiliser ses fonds pour des dépenses urgentes non prévues au budget.

Dans de tels cas, les services de l'Etat peuvent faire appel au Conseil des Ministres et aux avances de Trésorerie.

Voor wat het actief betreft worden de goederen die in eigendom overgaan voor hun venale waarde genoteerd. Onder het begrip venale waarde dient de redelijke prijs te worden verstaan die in normale omstandigheden en in geval van normale concurrentie bij de verkoop van de beschouwde goederen kan bekomen worden.

De stocks worden evenwel voor hun inventariswaarde opgenomen, waarbij de bevoegde commissie zich dient te steunen op de aankooprijzen van deze goederen.

De Commissie is er eveneens mede belast de investerings-schulden van de Staat die verband houden met de overgedragen goederen op forfaitaire wijze te ramen, wat dan meteen de passiefzijde van de openingsbalans zal uitmaken.

Art. 18.

Als tegenprestatie voor de goederen die door de Staat worden afgestaan betaalt de Regie een tweevoudige interest.

Er is vooreerst een interest verschuldigd op het verschil tussen actief en passief zoals in voorgaand artikel is bepaald.

Bij de vaststelling van de door de Regie te betalen interestvoet zal er tevens rekening dienen gehouden met de omstandigheid dat een groot gedeelte van het aanvangskapitaal der Regie uit schepen bestaat. Ten einde de interestlast voor de Regie niet te hoog te vestigen dient men er voor te zorgen dat er geen hogere interestvoet zou worden vastgesteld dan degene die verschuldigd is door de privé-rederijen, welke genieten van de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot en van de scheepsbouw en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen.

De Regie dient daarenboven eveneens een interest te betalen op het bedrag der investeringsschulden zoals zij op de passiefzijde van de openingsbalans zijn opgenomen. Ook bij de vaststelling van deze interestvoet moet rekening gehouden worden met de beschouwingen vervat in voorgaande alinea.

Beide interestvoeten waarvan in dit artikel sprake, zullen bij koninklijk besluit bepaald worden en kunnen essentieel verschillend zijn.

Art. 19 en 20.

Artikel 19 houdt de concretisering in van de mogelijkheid die de Regie geboden wordt om in de toekomst over de onroerende goederen te beschikken welke voor de vervulling van haar opdracht nodig geacht worden, daar waar artikel 20 het lot bepaalt van de eigen onroerende goederen van de Regie, welke zij niet meer nodig heeft.

Art. 21 tot 23.

De loutere toepassing van de bepalingen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut op de comptabiliteit en de begroting van de Regie, zoals in artikel 21 bepaald, zou twee problemen onopgelost laten, die van aard zouden kunnen zijn om de Regie in haar werking te belemmeren.

Zo zou de Regie de kredieten voor principieel nieuwe uitgaven die nog niet goedgekeurd zijn op de eerste dag van het begrotingsjaar niet mogen gebruiken.

Een ander probleem zou erin bestaan dat de Regie geen gelden mag aanwenden voor dringende en niet in de begroting voorziene uitgaven.

Voor dergelijke kwesties kunnen de Rijksdiensten beroep doen op de Ministerraad en op Schatkistvoorschotten. Het

L'impossibilité de recourir à ces techniques budgétaires placerait la Régie devant une situation quasi inextricable, par exemple en cas d'avarie grave exigeant l'affrètement d'un navire.

Les articles 22 et 23 tendent à combler ces lacunes en prévoyant une procédure devant assurer à la Régie un fonctionnement plus simple tout en tenant compte de sa mission spécifique.

Art. 24 et 25.

Le projet de loi prévoit qu'il sera institué au sein de la Régie deux fonds distincts.

Outre le fonds d'amortissement, qui ne réclame aucun commentaire particulier, il est prévu un fonds de réserve et d'investissement. Ce fonds, qui recueillera les bénéfices nets annuels de la Régie, servira en priorité à apurer les pertes éventuelles de la Régie. Le reliquat sera disponible pour des fins de renouvellement et d'investissement.

Lorsque le fonds dépasse le plafond fixé à l'article 25, le surplus revient au Trésor. Ce plafond est assez élevé parce que, d'une part, la Régie se doit de recourir autant que possible à l'autofinancement et que, d'autre part, il faut tenir compte du coût élevé des navires et des autres biens d'équipement que la Régie devra remplacer ou augmenter en nombre en temps opportun.

L'article 25, enfin, prévoit le principe d'une participation aux bénéfices au profit du personnel et du Service social de la Régie, dont les taux seront fixés par le Roi. Le fonctionnement de la Régie s'inspirant de méthodes industrielles et commerciales il semble indiqué en effet d'intéresser étroitement le personnel aux résultats d'exploitation, ce qui est de nature à influencer favorablement la rentabilité.

Art. 26.

Cet article ne soulève pas de problèmes particuliers. En prévoyant que, moyennant l'accord du Ministre des Finances, les opérations financières de la Régie pourront également s'effectuer par l'intermédiaire de banques étrangères, l'on ne peut pas perdre de vue que l'activité de la Régie s'exerce dans une large mesure à l'étranger (par exemple, la vente de billets de passage), et que cela vaut surtout pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Art. 27.

Le régime fiscal de la Régie prévoit l'assimilation à l'Etat pour l'application de toutes les taxes provinciales et communales.

Cette assimilation est inspirée par la considération que la Régie, bien que dotée d'une personnalité juridique, n'en présente pas moins les caractéristiques d'une administration publique personnalisée et qu'à ce titre, elle reste étroitement liée à l'Etat.

En ce qui concerne les impôts et les taxes de l'Etat, l'assimilation s'avère, en grande partie, superflue parce que, en vertu des dispositions actuelles des principales branches de la législation fiscale de l'Etat, les organismes d'Etat, y compris les régies et les administrations personnalisées, bénéficient du même régime que l'Etat (droits d'enregistrement, de succession, de timbre, d'entrée et d'accises, taxes assimilées au timbre et taxe sur la valeur ajoutée) ou sont formellement soumis à l'impôt (impôt sur le revenu).

niet kunnen aanwenden van deze budgettaire technieken zou de Regie, bijvoorbeeld ingeval van zware averij die het charteren van een schip zou vergen, voor een schier onoplosbare toestand stellen.

Het is de bedoeling van de artikelen 22 en 23 aan deze lacunes te verhelpen en een procedure te voorzien die de Regie een soepeler werking dient te verschaffen, waarbij er duidelijk rekening wordt gehouden met haar specifieke opdracht.

Art. 24 en 25.

Het wetsontwerp voorziet dat er in de schoot van de Regie twee onderscheiden fondsen zullen aangelegd worden.

Naast het amortisatiefonds, dat geen bijzondere commentaar vereist, wordt er een reserve- en investeringsfonds voorzien. Dit fonds waarin de jaarlijkse netto-overschotten van de Regie zullen gestort worden, dient prioritair om de eventuele verliezen van de Regie aan te zuiveren. De resterende gelden blijven hierna ter beschikking voor vernieuwings- en investeringsdoeleinden.

Bereikt de inhoud van dit fonds een in artikel 25 bepaalde hoogte dan komt het overschot aan de Schatkist ten goede. Deze grens is vrij hoog gesteld omdat het enerzijds de bedoeling is dat de Regie zoveel mogelijk aan autofinanciering zou doen en er anderzijds rekening dient gehouden met de hoge kostprijs der schepen en andere kapitaalgoederen die de Regie te gelegener tijd zal dienen te vervangen en uit te breiden.

Artikel 25 voorziet ten slotte het principe dat, door de Koning vast te stellen aandelen in de winst zullen worden uitbetaald aan het personeel en aan de Sociale Dienst van de Regie. Vermits de Regie volgens nijverheids- en handelsmethodes zal werken lijkt het inderdaad aangewezen om het personeel nauw bij de resultaten van de exploitatie te interesseren, wat de rendabiliteit op een gunstige manier kan beïnvloeden.

Art. 26.

Dit artikel doet geen bijzondere problemen rijzen. Bij de vaststelling dat de financiële bewerkingen van de Regie ook, mits instemming van de Minister van Financiën, via bepaalde buitenlandse banken kunnen geschieden mag er niet uit het oog worden verloren dat de activiteit van de Regie zich in een aanzienlijke mate in het buitenland ontwikkelt (bijvoorbeeld, verkoop van passagebiljetten) en dat dit vooral geldt voor wat het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreft.

Art. 27.

Het fiscaal regime van de Regie voorziet de gelijkstelling met de Staat voor de toepassing van alle provinciale en gemeentelijke belastingen en taksen.

Deze gelijkstelling wordt ingegeven door de overweging dat de Regie, alhoewel bedacht met een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid, toch alle kenmerken heeft van een gepersonaliseerd openbaar bestuur en als zodanig nauw bij de Staat blijft aansluiten.

Wat de Rijksbelastingen en -taksen betreft, is de gelijkstelling met de Staat grotendeels overbodig, omdat de Staatsinstellingen, met inbegrip van de gepersonaliseerde Regieën en Besturen, volgens de vigerende bepalingen van de belangrijkste takken van de fiscale wetgeving van het Rijk, ofwel eenzelfde regime genieten als de Staat zelf (registratie-, successie-, zegel-, invoer- en accijnsrechten, met het zegel gelijkgestelde taksen en belasting over de toegevoegde waarde) ofwel formeel aan de belasting worden onderworpen (inkomstenbelastingen).

L'insertion d'une clause prévoyant l'assimilation avec l'Etat, serait donc en partie superflue et s'opposerait en partie à la réglementation en vigueur, et, en plus, troublerait les codifications établies dans certaines branches de la fiscalité de l'Etat.

Art. 28.

Cet article autorise la Régie, dans certaines limites, à émettre des emprunts sous la garantie de l'Etat.

La Régie peut également bénéficier des avantages de la loi du 23 août 1948 tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction maritime et instituant à ces fins, un Fonds de l'armement et des constructions maritimes.

Il est évident que la Régie, appelée à jouer un rôle important en matière de transport maritime, doit être autorisée à assurer le maintien et le développement de sa flotte dans les mêmes conditions avantageuses que les armateurs privés.

Puisque la loi du 23 août 1948 accorde au Ministre chargé de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure le pouvoir de décision quant à l'octroi des avantages prévus, il convient d'établir, lors de la fixation des conditions de cette intervention de l'Etat, des garanties complémentaires concernant le traitement des demandes de crédits éventuelles par la Régie, et c'est pourquoi l'article 28 proposé prévoit que ces modalités seront déterminées de commun accord par le Ministre intéressé et le Ministre des Finances.

A l'origine, la limite de la garantie accordée par l'Etat dans le cadre de cette loi ne pouvait dépasser le montant de 2,5 milliards de francs. Aux termes de la loi du 23 mars 1960, ce plafond a été porté à 4 milliards de francs.

Un même plafond de 2,5 milliards de francs s'appliquait également au montant global de la dotation inscrite au budget extraordinaire et destinée à alimenter le Fonds sus-visé. Par la loi du 3 juillet 1967, ce plafond a également été porté à 4 milliards de francs.

Puisque la Régie pourra également prétendre aux avantages de la loi du 23 août 1948, il semble indiqué que ces limites soient adaptées à cette nouvelle situation afin de pouvoir continuer à répondre aux fortes demandes des armateurs privés désireux d'obtenir une intervention de l'Etat.

Ces modifications font l'objet d'un projet de loi distinct.

Art. 29.

Encore qu'il soit d'usage que les services publics supportent eux-mêmes leurs risques d'exploitation, il est proposé de mettre la Régie à même de s'assurer intégralement ou partiellement contre de tels risques.

Dans le cas de la Régie des Transports maritimes, il pourrait, en effet, se justifier du point de vue économique d'adopter cette dernière procédure, vu les lourdes conséquences financières que peuvent entraîner les accidents maritimes.

Si les moyens financiers de la Régie s'avéraient insuffisants pour faire face à ces risques, l'Etat avancera en tout cas à la Régie les moyens nécessaires. Le cas échéant, les

De opname van een bepaling tot gelijkstelling met de Staat, zou dus deels overbodig zijn en deels tegen de vigerende regeling ingaan en daarenboven de codificaties die in bepaalde takken van de Rijksfiscaliteit zijn tot stand gebracht, nutteloos schaden.

Art. 28.

Dit artikel machtigt de Regie binnen bepaalde grenzen tot het afsluiten van leningen en verleent hieraan de Staatswaarborg.

De Regie wordt eveneens in de mogelijkheid gesteld om te genieten van de tegemoetkomingen voorzien in de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen.

Het ligt voor de hand dat het de Regie, die geroepen is om een belangrijke functie op het gebied van het zeetransport waar te nemen, moet mogelijk zijn om haar vloot onder even gunstige voorwaarden in stand te houden en uit te breiden, als de privé-rederijen.

Vermits de wet van 23 augustus 1948 aan de Minister die belast is met het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart de beslissingsmacht verleent met betrekking tot de toekenning van de voorziene tegemoetkomingen, en met het doel bij de vaststelling der voorwaarden van deze Staats-tussenkost bijkomende waarborgen te voorzien inzake de behandeling van eventuele kredietaanvragen van de Regie, voorziet het voorgestelde artikel 28 dat deze modaliteiten in onderling overleg tussen de hierboven genoemde Minister en de Minister van Financiën zullen worden bepaald.

De grens van de door de Staat in het kader van bedoelde wet opgenomen waarborgen mocht oorspronkelijk het totaal van 2,5 miljard frank niet overschrijden. Door de wet van 23 maart 1960 werd deze grens opgetrokken tot 4 miljard frank.

Eenzelfde plafond van 2,5 miljard frank gold ook voor het globaal bedrag van de op de buitengewone begroting tot stijving van het hierboven genoemd Fonds uitgetrokken dotaties. Dit plafond werd door de wet van 3 juli 1967 eveneens op 4 miljard frank gebracht.

Vermits het aan de Regie eveneens toegelaten zal zijn om aanspraak te maken op de voordelen van de wet van 23 augustus 1948 lijkt het aangewezen dat de voornoemde grenzen aan deze nieuwe situatie zouden worden aangepast, ten einde te kunnen blijven beantwoorden aan de intensieve vraag om Staatstussenkost vanwege de privé-rederijen.

Deze wijzigingen maken het voorwerp uit van een afzonderlijk wetsontwerp.

Art. 29.

Alhoewel het gebruik in deze zin gevestigd is dat openbare besturen hun bedrijfsrisico's zelf dragen, wordt er voorgesteld om aan de Regie de mogelijkheid te verschaffen om verzekeringen af te sluiten tot gehele of gedeeltelijke dekking van voormelde risico's.

Het kan inderdaad in het geval van de Regie voor Maritiem Transport economisch verantwoord voorkomen aan de laatstgenoemde wijze van handelen de voorkeur te verlenen, gelet op de zware financiële gevolgen die maritieme ongevallen kunnen meebrengen.

Mochten de geldmiddelen van de Regie in concreto ontoereikend zijn om het hoofd te bieden aan deze risico's, dan zal de Staat hiervoor in ieder geval de nodige middelen aan

modalités de cet emprunt complémentaire seront arrêtées de commun accord entre le Ministre ayant la Régie dans ses attributions et le Ministre des Finances.

Art. 30.

Puisque la Régie doit remplir la tâche qui lui incombe en observant les méthodes commerciales et industrielles, il est nécessaire qu'elle soit à même de déterminer un prix de revient exact et qu'elle puisse arriver à une exploitation rationnelle.

Une des conditions à prendre en considération dans cette optique est que les fournitures faites et les services rendus par la Régie à l'Etat soient rémunérés. Il en sera de même dans le cas contraire pour les prestations de l'Etat en faveur de la Régie.

C'est ce principe qui a été concrétisé dans l'article 30, étant entendu qu'il pourra y être dérogé, mais uniquement dans des cas d'espèce et moyennant l'autorisation du Ministre des Finances.

Art. 31.

L'article 31 prévoit que le statut du personnel de la Régie ne peut en rien porter préjudice aux droits du personnel définitif de l'Etat transféré à la Régie.

Cette disposition, qui est fondée sur des considérations de justice et d'équité, règle, d'une manière fondamentale, la protection des droits de ce personnel par le maintien des droits acquis.

Art. 32.

Il est prévu que la Régie mette le personnel navigant nécessaire à la disposition de toutes les unités du Pilotage de la côte (à l'exception de l'état-major de pont), ainsi que de l'Ecole de Navigation (à l'exception du personnel enseignant auxiliaire). Il s'agit avant tout d'organiser l'utilisation rationnelle de ce personnel et de ne pas diminuer ses possibilités d'avancement.

Art. 33.

Il est plus particulièrement question ici des patrons et des seconds des bateaux-phares, des remorqueurs et des baliseurs qui sont normalement recrutés dans les rangs inférieurs du personnel de pont de ces bateaux, personnel qui, conformément au présent projet, sera mis à disposition par la Régie.

Ce principe devra être concrétisé par un arrêté royal pour ce qui concerne notamment la nature des fonctions ainsi concernées et les modalités de mise à disposition et de recrutement.

Art. 34.

Pour les transferts d'agents définitifs, l'assimilation des services prestés à l'Etat aux services prestés au profit de la Régie, et inversement, se fonde essentiellement sur la nécessité de garantir les droits d'ancienneté du personnel en question.

Art. 35 à 42.

Ces articles s'imposent en vue de permettre une solution souple des problèmes qui surgiront lors de la scission entre,

de Regie lenen. De voorwaarden van deze bijzondere lening worden in voorkomend geval in onderling overleg vastgesteld door de Minister die de Regie onder zijn beheer heeft en de Minister van Financiën.

Art. 30.

Vermits de Regie de haar toevertrouwde taak met inachtneming van handels- en nijverheidsmethodes moet uitoefenen, dient zij logischerwijze in staat gesteld om te komen tot een juiste kostprijsbepaling en een rationele uitbating.

Een van de voorwaarden hiertoe is dat de leveringen en diensten van de Regie aan de Staat aanleiding geven tot betaling. Dezelfde redenering geldt eveneens in tegenovergestelde zin voor de prestaties van de Staat ten voordele van de Regie.

Het is dit principe dat in artikel 30 werd vastgelegd, met dien verstande dat hiervan kan worden afgeweken, doch enkel in particuliere gevallen en met de instemming van de Minister van Financiën.

Art. 31.

Artikel 31 voorziet dat het personeelsstatuut van de Regie de rechten van het vastbenoemd personeel van de Staat dat overgaat naar de Regie in niets mag schaden.

Deze bepaling, geïnspireerd door rechtvaardigheids- en billijkheidsoverwegingen, legt de rechtsbescherming van het beschouwd personeel op fundamentele wijze vast voor behoud van de verworven toestanden.

Art. 32.

Het ligt in de bedoeling, door de Regie het varend personeel te laten ter beschikking stellen voor al de eenheden van het Loodswezen der kust (met uitzondering van de dekstaf), alsmede van de Zeevaartschool (met uitzondering van het hulp-onderwijzend personeel). Hoofddoel is daarbij de rationele benutting van het personeel in de hand te werken en de bevorderingskansen van dit personeel niet te verminderen.

Art. 33.

Het gaat hier inzonderheid om de schippers en stuurlieden van lichtschepen, sleepboten en betonningsvaartuigen die normaal geworven worden onder de lagere dekbemanningen van die schepen, dekbemanningen die overeenkomstig bijgaand ontwerp ter beschikking gesteld worden door de Regie.

Dit principe zal nader dienen uitgewerkt bij koninklijk besluit voor wat inzonderheid de aard der hiervoor in aanmerking komende functies en de modaliteiten van zowel de terbeschikkingstelling als van de aanwerving betreft.

Art. 34.

De gelijkstelling met diensten voor de Regie van de voor de Staat gepresteerde diensten, en omgekeerd, bij overgang van vastbenoemde personeelsleden is hoofdzakelijk ingegeven tot waarborg van de anciënniteitsrechten van bedoeld personeel.

Art. 35 tot 42.

Deze artikelen zijn onontbeerlijk voor een soepele oplossing van de problemen die zullen rijzen bij de afsplitsing

d'une part, le Service des Paquebots et le Service technique qui seront transformés en Régie et, d'autre part, l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

De plus, ils sont nécessaires à la sauvegarde des intérêts des agents actuellement en service en ce sens qu'il leur sera permis de choisir leur affectation à un moment où ils auront pu pleinement se rendre compte des conséquences de leur choix.

Art. 35.

L'article 35 prévoit que les agents définitifs de la Régie, tout comme ceux de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, peuvent être nommés inspecteur maritime pour autant qu'ils satisfassent aux autres conditions requises.

Or, une de ces conditions est précisément que les candidats doivent être porteurs de certains brevets de marin. Ce qui revient à dire que c'est le corps des officiers des paquebots qui constituera la source de recrutement principale.

Aussi est-ce dans cette considération que l'assimilation prévue à l'article 35 trouve sa justification.

Art. 36.

L'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure doit pouvoir disposer pour ses services d'autorité d'ingénieurs de construction navale expérimentés. On ne peut pratiquement trouver ceux-ci qu'au sein de la Régie dont la création est proposée.

Le retour du service de l'Etat vers la Régie doit demeurer possible pour sauvegarder les possibilités d'avancement de ce personnel.

Art. 37.

Cet article ne demande pas de commentaire supplémentaire, compte tenu de ce qui a été dit au sujet de l'article 5 du présent projet.

Art. 38.

Cette disposition rend applicable à la Régie les règles en matière de pensions prévues par l'arrêté royal n° 117 du 27 février 1935 portant la fixation du statut des pensions du personnel des services publics autonomes et des régies créés par l'Etat.

Cette réglementation a pour conséquence principale que le personnel de la Régie bénéficiera également du régime des pensions du personnel administratif de l'Etat et que la charge financière des pensions de retraite sera supportée proportionnellement par l'Etat et la Régie au prorata des services rendus à leur profit par l'agent en question.

Art. 39 à 41.

Ces articles comportent les dispositions transitoires qui procèdent essentiellement du souci d'assurer une situation de stabilité juridique suffisante au cours de la période pendant laquelle la Régie ne disposera pas encore d'un statut propre. Il va de soi, en effet, que l'absence d'un ensemble structuré de dispositions concernant les droits et devoirs du personnel ne peut qu'être nuisible.

tussen enerzijds de Pakketbotendienst en de Technische Dienst en hun omvorming tot Regie en anderzijds het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Tevens zijn zij nodig ter vrijwaring van de belangen van de thans in dienst zijnde personeelsleden in die zin dat dit hun zal toelaten hun keuze betreffende hun affectatie te doen op een ogenblik waarop zij volkomen de gevolgen van hun keus zullen kunnen overzien.

Art. 35.

Artikel 35 voorziet dat de vastbenoemde personeelsleden van de Regie, zoals deze van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, kunnen benoemd worden tot zeevaartinspecteur, voor zover zij aan de overige gestelde voorwaarden beantwoorden.

Een van deze gestelde voorwaarden is nu juist dat de kandidaten houder dienen te zijn van bepaalde zeemansbrevetten. Deze omstandigheid heeft tot gevolg dat de voornaamste recruiteringsbron tot voornoemd ambt te vinden is bij het officierenkorps van de pakketboten.

De gelijkschakeling die artikel 35 inhoudt vindt dan ook in deze beschouwing een logische grondslag.

Art. 36.

Het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart moet voor zijn autoriteitsdiensten kunnen beschikken over scheepsbouwkundige ingenieurs met ervaring. Deze kunnen praktisch slechts gevonden worden bij de Regie waarvan de oprichting wordt voorgesteld.

De terugkeer van Staatsdienst naar Regie moet mogelijk blijven om de bevorderingskansen van deze personeelsleden te vrijwaren.

Art. 37.

Dit artikel vraagt geen nadere commentaar in het licht van wat bij de toelichting van artikel 5 van onderhavig ontwerp reeds werd gezegd.

Art. 38.

Deze bepaling maakt op de Regie de pensioenregeling van toepassing die door het koninklijk besluit n° 117 van 27 februari 1935 tot vaststelling van het statuut der pensioenen van het personeel der zelfstandige openbare inrichtingen en der regieën ingesteld door de Staat wordt voorzien.

In hoofddorde brengt deze regeling mede dat het pensioenregime van het administratief Rijkspersoneel eveneens aan het personeel van de Regie ten goede komt, en dat de geldelijke last van het rustpensioen proportioneel zal gedragen worden door de Staat en de Regie naar rato van de door het beschouwde personeelslid voor beide verleende diensten.

Art. 39 tot 41.

Deze artikelen behelzen de overgangsbepalingen die in hoofdzaak werden ingegeven door de bezorgdheid om een toestand van onvoldoende rechtszekerheid te vermijden in de periode waarin de Regie nog over geen eigen statuut zou beschikken. Het spreekt immers vanzelf dat het ontbreken van een sluitend geheel van bepalingen aangaande de rechten en plichten van het personeel enkel nefaste gevolgen zou kunnen hebben.

C'est pourquoi il est prévu que le statut du personnel de l'Etat s'appliquera *in globo* au personnel de la Régie jusqu'au moment où le statut spécifique de la Régie entrera en vigueur. En outre, il convient de souligner que les dispositions statutaires particulières promulguées à l'intention des agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure doivent également être respectées.

De même, les échelles barémiques des agents de l'Etat restent, dans ces mêmes conditions, en vigueur.

L'article 40 stipule que jusqu'au moment de la publication du statut propre du personnel de la Régie, seuls les agents définitifs de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure pourront être transférés au cadre définitif de la Régie.

L'élaboration d'un tel statut prendra sans doute quelque temps. Si entretemps la Régie veut fonctionner, elle doit pouvoir disposer de personnel et, dans ce cas, c'est naturellement le personnel de l'Administration susdite qui peut être considéré comme le plus compétent en la matière.

Art. 42.

Pour que la Régie puisse remplir de façon efficace la tâche qui lui a été dévolue, il faut au moins que soient déterminés le cadre de son personnel ainsi que les modalités de transfert des agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

L'article 42 stipule que la présente loi ne sortira ses effets qu'après qu'une solution adéquate aura été acquise pour ces questions.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Daarom werd er voorzien dat het statuut van het Rijkspersoneel *in globo* van toepassing zal zijn op het personeel van de Regie tot op het ogenblik dat het eigen specifiek statuut van de Regie in werking zal treden. Ten overvloede wordt onderlijnd dat ook de bijzondere statutaire regelen uitgevaardigd voor het personeel van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart dienen in acht genomen.

Ook de weddeschalen van het Rijkspersoneel blijven onder dezelfde voorwaarden van kracht.

Artikel 40 bepaalt dat, tot op het ogenblik dat het eigen statuut van het personeel van de Regie vastgesteld is, alleen vastbenoemde personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart kunnen overgaan naar het vastbenoemd personeel van de Regie.

Het opmaken van dit eigen statuut is een aangelegenheid die wellicht enige tijd in beslag kan nemen. Wil de Regie ondertussen functioneren dan dient zij te beschikken over personeel, en hierbij wordt in de eerste plaats gedacht aan het personeel van voornoemd Bestuur, dat ter zake als het best onderlegd mag aanzien worden.

Art. 42.

Opdat de Regie de haar toegewezen taak op een efficiënte manier zou kunnen uitoefenen moet er als minimum-eis gesteld worden dat het personeelskader van de Regie, alsmede de modaliteiten van overgang van de personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart naar de Regie, zouden zijn vastgesteld.

Artikel 42 bepaalt dat de Koning onderhavige wet enkel in werking kan laten treden nadat de hierboven vermelde kwesties een adekwate oplossing zullen hebben bekomen.

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 27 novembre 1970, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant création de la Régie des Transports maritimes (R.T.M.) », a donné le 21 décembre 1970 l'avis suivant :

Article 1^{er}.

Il est proposé de rédiger cet article de la manière suivante :

« Article 1^{er}. — Il est créé, sous la dénomination « Régie des transports maritimes (R.T.M.) » une personne de droit public chargée d'assurer, selon des méthodes industrielles et commerciales, des transports maritimes entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

» La Régie a son siège à Bruxelles ».

Article 2.

Au deuxième alinéa de cet article, il faut lire : « ... de moyens et d'installations de transport publics ou privés... ».

Article 4.

La finale du deuxième alinéa devrait être rédigée en ces termes : « ... sous les réserves établies par la présente loi ».

Article 5.

Corrélativement à cette disposition, il faudrait insérer dans le chapitre VI, dont l'intitulé deviendrait « Dispositions modificatives et transitoires », un premier article rédigé comme suit :

« Article ... — Les mots « Régie des transports maritimes (R.T.M.) » sont ajoutés à la liste des organismes énumérés à l'article 1^{er}, A, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public ».

Article 6.

Il est proposé de rédiger de la manière suivante le 2^o et le 3^o de cet article :

« 2^o d'émettre un avis sur toute question en rapport avec l'exploitation de la Régie, que le Ministre lui soumet :

» 3^o de faire des suggestions... ».

Article 7.

Cet article prévoit que siègent au comité consultatif, notamment « deux représentants du Ministre des Finances, dont l'inspecteur des Finances accrédité auprès de la Régie ».

Il y a lieu d'observer que les articles 4 et 5 de l'arrêté royal du 8 avril 1954 réglant les modalités de contrôle des inspecteurs des finances dans certains organismes d'intérêt public déterminent les matières qui doivent être soumises à l'avis des inspecteurs des finances et que ces matières comprennent très souvent celles qui, en vertu de l'article 6 du projet, relèvent de la compétence d'avis du comité consultatif.

L'inspecteur des finances désigné par le Ministre des Finances auprès de la Régie sera donc amené, dans de nombreux cas, à donner deux avis, l'un en qualité de membre du comité consultatif et l'autre en qualité d'inspecteur des finances.

Une telle situation ne semble pas souhaitable.

Article 8.

A l'alinéa 2, les mots « en question » devraient être remplacés par « de celui-ci ».

Article 9.

La dernière phrase de cet article devrait se lire :

« Le membre ou le suppléant qui atteint la limite d'âge est considéré comme démissionnaire pour l'application de l'article 8 ».

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 27^e november 1970 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende oprichting van de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) », heeft de 21^e december 1970 het volgend advies gegeven :

Artikel 1.

Voor dit artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Artikel 1. — Onder de benaming « Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) » wordt een publiekrechtelijk rechtspersoon opgericht belast met vervoer over zee tussen België en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland volgens industriële en commerciële methodes.

» De Regie heeft haar zetel te Brussel ».

Artikel 2.

In het tweede lid van dit artikel leze men « ... het exploiteren van middelen en inrichtingen voor openbaar en privaat vervoer ».

Artikel 4.

Het slot van het tweede lid leze men als volgt : « ... onder het bij deze wet bepaalde voorbehoud ».

Artikel 5.

Aansluitend bij die bepaling zou onder Hoofdstuk VI, dat dan « Wijzigings- en Overgangsbepalingen » kan heten, een als volgt gesteld eerste artikel ingevoegd moeten worden :

« Artikel ... — De woorden « Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) » worden toegevoegd aan de lijst van de instellingen, opgesomd in artikel 1, A, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut ».

Artikel 6.

Voor 2^o en 3^o van dit artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

« 2^o advies uit te brengen over elke kwestie in verband met de exploitatie van de Regie, welke het door de Minister voorgelegd krijgt;

» 3^o ... voorstellen te doen... ».

Artikel 7.

Dit artikel stelt dat in het comité voor advies onder meer zitting hebben « twee vertegenwoordigers van de Minister van Financiën, waaronder de bij de Regie geaccrediteerde inspecteur van Financiën ».

Opgemerkt moge worden dat de artikelen 4 en 5 van het koninklijk besluit van 8 april 1954 ter regeling van de modaliteiten van controle vanwege de inspecteurs van financiën op sommige instellingen van openbaar nut, bepalen welke zaken aan het advies van de inspecteurs van financiën moeten worden voorgelegd, en dat daartoe heel vaak die zaken behoren die krachtens artikel 6 van het ontwerp onder de adviesbevoegdheid van het comité voor advies vallen.

De door de Minister van Financiën bij de Regie aangewezen inspecteur van financiën zal derhalve in veel gevallen twee adviezen moeten geven, het ene als lid van het comité van advies, het andere als inspecteur van financiën.

Een zodanige toestand lijkt niet wenselijk.

Artikel 8.

In het tweede lid schrappet men het woord « betrokken ».

Artikel 9.

De laatste volzin van dit artikel leze men als volgt :

« Voor de toepassing van artikel 8 wordt het lid of het plaatsvervangend lid dat de leeftijdsgrens bereikt, geacht ontslag te hebben genomen ».

Article 12.

Selon l'alinéa 2, le directeur général traite directement avec le Ministre.

Cette disposition, dont on n'aperçoit pas la portée normative, pourrait être omise.

Articles 13, 14 et 15.

Aux termes de ces articles, la Régie se voit doter d'un patrimoine comprenant :

1. la jouissance, moyennant le paiement d'une indemnité et pour une durée de cinquante ans, des terrains, des plans d'eau, des murs de quai et autres ouvrages d'art, ainsi que des revêtements en dur des quais, des routes et des voies ferrées nécessaires à l'exploitation;

2. la propriété des biens immobiliers, à l'exclusion de celle des terrains sur lesquels ils sont situés : bâtiments, hangars, réseaux de distribution, ...;

3. la propriété de biens mobiliers : navires, matériel flottant et, en général, tous les biens mobiliers du service des paquebots et du service technique, sauf les espèces et les créances.

Le projet ne prévoit pas le sort des biens immobiliers de la Régie dans l'hypothèse où la concession des terrains sur lesquels ces immeubles sont construits ne serait pas renouvelée.

Juridiquement, en ce qui concerne le régime des biens immobiliers cédés par l'Etat, la situation de la Régie s'apparente à celle du superficiaire. Le droit de superficie, en effet, est un droit réel qui consiste à avoir des bâtiments, ouvrages ou plantations sur un fonds appartenant à autrui (article 1^{er} de la loi du 10 janvier 1824 concernant le droit de superficie). Normalement, le droit de propriété du superficiaire, essentiellement temporaire, s'éteint à l'expiration du droit de superficie et la propriété des bâtiments passe au propriétaire du fonds selon les distinctions établies aux articles 6 et 7 de la loi précitée.

Afin de prévenir toutes difficultés à cet égard, il conviendrait que le projet soit complété par une disposition réglant, pour l'hypothèse envisagée, le sort des biens immobiliers cédés par l'Etat à la Régie.

Il est proposé de rédiger en ces termes les articles 14 et 15 :

« Article 14. — L'Etat transfère à la Régie la propriété des bâtiments, hangars, ... »

» Article 15. — L'Etat cède à la Régie la propriété des navires, du matériel flottant et des biens mobiliers en général en usage ou au service des paquebots et du service technique de l'administration de la marine et de la navigation intérieure, à l'exclusion cependant des espèces et des créances ».

Article 16.

A l'alinéa 1^{er}, le mot « valorisé » devrait être remplacé par « estimatif ».

Article 18.

Les mots « à déterminer par arrêté royal » doivent être remplacés par « fixé par le Roi ».

Article 19.

Le mot « jugés » est inutile et peut être omis.

Article 20.

Par « immeubles propres », il faut entendre les immeubles acquis par la Régie conformément à l'article 19.

L'article 20 serait rédigé de manière plus précise s'il commençait par les mots :

« Les immeubles acquis par la Régie conformément à l'article 19, qui ne lui sont plus nécessaires, sont réalisés à la requête et au profit de la Régie, à l'intervention... ».

Article 21.

Les mots « d'application » devraient être remplacés par « applicables ».

Il faudrait, en outre, compléter cet article par les mots « sous réserve des dispositions qui suivent ».

Artikel 12.

Volgens het tweede lid « handelt » de directeur-generaal rechtstreeks met de Minister.

Die bepaling, waarvan niet duidelijk is dat ze een normatieve strekking zou hebben, kan vervallen.

De artikelen 13, 14 en 15.

Luidens die artikelen wordt de Regie een patrimonium toegewezen dat omvat :

1. het genot, tegen betaling van een vergoeding en voor vijftig jaar, van de gronden, watervlakken, kaaimuren en andere kunstwerken, kaai-verhardingen, wegen en sporen die nodig zijn voor de exploitatie;

2. de eigendom van de onroerende goederen, met uitsluiting van die van de gronden waarop ze zich bevinden : gebouwen, loodsen, distributenetten, ...;

3. de eigendom van de roerende goederen : schepen, vlottend materieel en in het algemeen alle roerende goederen van de Pakketbotendienst en van de Technische Dienst, behalve de speciën en schuldvorderingen.

Het ontwerp zegt niet wat met de onroerende goederen van de Regie zou gebeuren als de concessie van de gronden waarop ze zich bevinden, niet mocht worden vernieuwd.

In rechte is de toestand van de Regie, wat de regeling voor de door de Staat overgedragen onroerende goederen betreft, verwant aan de toestand van de opstaller. Het recht van opstal is immers een zakelijk recht om gebouwen, werken of beplantingen op eens anders grond te hebben (artikel 1 van de wet van 10 januari 1824 betreffende het recht van opstal). Normaal eindigt het, in wezen tijdelijk, eigendomsrecht van de opstaller, wanneer het recht van opstal vervalt; het eigendomsrecht van de gebouwen gaat dan over op de grondeigenaar volgens het bij de artikelen 6 en 7 van even genoemde wet vastgestelde onderscheid.

Om alle moeilijkheden hieromtrent te voorkomen vult men het ontwerp aan met een bepaling die, voor het zoëven bedoeld geval, vaststelt wat met de door de Staat aan de Regie overgedragen onroerende goederen gebeurt.

Voor de artikelen 14 en 15 wordt de volgende lezing voorgesteld :

« Artikel 14. — De Staat draagt aan de Regie de eigendom over van de gebouwen, loodsen... »

» Artikel 15. — De Staat draagt aan de Regie de eigendom over van de schepen, het vlottend materiaal en de roerende goederen in het algemeen, in gebruik bij of ten dienste van de Pakketbotendienst en de Technische Dienst van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, maar met uitsluiting van speciën en schuldvorderingen ».

Artikel 16.

In het eerste lid vervangt men het woord « gevaloriseerde » door « geschatte ».

Artikel 18.

De woorden « bij koninklijk besluit te bepalen » vervangt men door « door de Koning te bepalen ».

Artikel 19.

De woorden « geacht worden » vervangt men door « zijn ».

Artikel 20.

Onder « eigen onroerende goederen » worden verstaan de onroerende goederen die de Regie overeenkomstig artikel 19 heeft verkregen.

Artikel 20 zou duidelijker worden met de volgende aanvangszin :

« De door de Regie overeenkomstig artikel 19 verkregen onroerende goederen, welke zij niet meer nodig heeft, worden op haar verzoek en te haren bate te gelde gemaakt door toedoen van... ».

Artikel 21.

De woorden « d'application » vervangt men in de Franse tekst door « applicables ».

Dit artikel zou bovendien aangevuld moeten worden met de woorden « onder voorbehoud van wat hierna is bepaald ».

Article 22.

Cet article a pour objet d'autoriser la Régie à utiliser, avant même l'approbation du budget, les crédits prévus « pour une nouvelle initiative », c'est-à-dire « les crédits destinés à de nouvelles dépenses dont le principe n'a pas encore été approuvé » (commentaire des articles 21 à 23 de l'exposé des motifs).

L'article 22 s'écarte ainsi de l'article 4 de la loi du 16 mars 1954, modifié par l'arrêté royal n° 4 du 18 avril 1967, qui dispose :

« Le défaut d'approbation au premier jour de l'année budgétaire ne fait pas obstacle à l'utilisation des crédits prévus au projet de budget des organismes, à moins qu'il ne s'agisse de dépenses d'un principe nouveau non autorisées par le budget de l'année précédente ».

Afin de mieux préciser la notion de nouvelle initiative eu égard à l'article 4 précité, il est proposé de rédiger l'article 22 du projet de la manière suivante :

« Article 22. — Les crédits prévus au budget pour des dépenses dont le principe n'a pas été approuvé par le budget de l'année précédente, peuvent être utilisés avant le vote du budget moyennant l'accord du Ministre des Finances ».

Article 23.

L'alinéa 3 de cet article se réfère implicitement à l'article 24 de la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat, qui dispose à l'alinéa 1^{er} :

« Dans les cas d'urgence amenés par des circonstances exceptionnelles ou imprévues, le Conseil des Ministres peut, par délibération motivée, autoriser l'engagement, l'ordonnancement et le paiement de dépenses au-delà de la limite des crédits budgétaires ou, en l'absence de crédits, à concurrence du montant fixé par la délibération... ».

L'article 23 du projet vise l'hypothèse de dépenses urgentes et non prévues au budget. Il est donc d'une portée plus large que l'article 24 de la loi du 28 juin 1963 qui ne s'applique que « dans les cas d'urgence amenés par des circonstances exceptionnelles ou imprévues ».

Par ailleurs, en prévoyant l'intervention du Conseil des Ministres « dans des conditions similaires à celles qui sont prévues pour les services d'administration générale de l'Etat », le projet rend incertaines les formalités requises en l'occurrence. Si le projet prévoit que l'autorisation procède d'une délibération motivée du Conseil des Ministres, qu'en est-il de la communication de cette délibération aux Chambres législatives et à la Cour des Comptes (alinéa 2 de l'article 24 de la loi du 28 juin 1963) et du projet de loi qui doit être déposé en vue d'ouvrir les crédits nécessaires (alinéa 3 du même article) ?

Il conviendrait que le projet soit explicite à cet égard.

Article 25.

L'alinéa 2 prévoit que les participations aux bénéfices du personnel et du service social de la Régie sont fixées par le Roi.

Il y a lieu d'observer que, pour le personnel de la Régie des télégraphes et des téléphones, c'est la loi elle-même qui a fixé à 5 p.c. le taux de cette participation (article 13 de la loi du 19 juillet 1930). Il en est de même dans un projet de loi portant création d'une autre Régie, dont le Conseil d'Etat a été saisi récemment.

Au même alinéa 2, le mot « surplus » devrait être remplacé par « boni ».

Article 26.

Le mot « certaines » est inutile et doit être omis.

Article 28.

D'après les explications du fonctionnaire délégué, l'alinéa 1^{er} de l'article 28 concerne les emprunts que la Régie est autorisée à émettre, les alinéas 2 et 3 concernant l'application, à la Régie, de la loi du 23 août 1948 et le dernier alinéa établit une règle commune à tous les emprunts.

L'article 28 ferait plus clairement ressortir ces distinctions s'il était divisé en paragraphes de la manière qui sera proposée ci-après.

A l'alinéa 1^{er}, le projet autorise la Régie à conclure des emprunts sous la garantie de l'Etat.

Artikel 22.

Dit artikel strekt ertoe de Regie te machtigen om, zelfs voordat de begroting is goedgekeurd, de « voor een nieuw initiatief » bestemde kredieten aan te wenden, dit zijn « de kredieten voor principieel nieuwe uitgaven die nog niet goedgekeurd zijn » (commentaar bij de artikelen 21 tot 23 van de memorie van toelichting).

Artikel 22 wijkt zodoende af van artikel 4 van de wet van 16 maart 1954, gewijzigd bij het koninklijk besluit n° 4 van 18 april 1967, dat stelt :

« Indien op de eerste dag van het begrotingsjaar geen goedkeuring is gegeven, belet zulks niet de aanwending van de kredieten, die op het ontwerp van begroting der organismen zijn geplaatst, tenzij het principieel nieuwe uitgaven betreft, waartoe geen machtiging is verleend bij de begroting van het vorig jaar ».

Ter verduidelijking van het begrip « nieuw initiatief » in het licht van evengenoemd artikel 4 wordt voor artikel 22 van het ontwerp de volgende lezing voorgesteld :

« Artikel 22. — De op de begroting uitgetrokken kredieten voor uitgaven die principieel nog niet zijn goedgekeurd door de begroting van het vorige jaar, mogen vóór de goedkeuring van de begroting worden aangewend, wanneer de Minister van Financiën ermede heeft ingestemd ».

Artikel 23.

Het derde lid van dit artikel verwijst impliciet naar artikel 24 van de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de Rijkscomptabiliteit, dat in het eerste lid stelt :

« In dringende gevallen, veroorzaakt door uitzonderlijke of onvoorziene omstandigheden, kan de Ministerraad, bij gemotiveerde beraadslaging, machtiging verlenen tot het vastleggen, het ordonnanceren en het betalen van uitgaven boven de begrotingskredieten, of, bij ontstentenis van kredieten, ten belope van het door de beraadslaging vastgesteld bedrag... ».

Dat artikel 23 van het ontwerp doelt op het geval van dringende en niet op de begroting uitgetrokken kredieten. Het reikt dus verder dan artikel 24 van de wet van 28 juni 1963, dat alleen toepassing vindt « in dringende gevallen, veroorzaakt door uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden ».

Waar het ontwerp overigens voorziet in het optreden van de Ministerraad, « onder gelijkaardige voorwaarden als voorzien voor de diensten van algemeen bestuur van de Staat », schept het onzekerheid omtrent de formaliteiten die hier vervuld moeten worden. Het ontwerp zegt wel dat de machtiging wordt gegeven bij gemotiveerde beslissing van de Ministerraad, maar wat met de mededeling van die beslissing aan de Wetgevende Kamers en aan het Rekenhof (tweede lid van artikel 24 van de wet van 28 juni 1963), en wat met het wetsontwerp dat moet worden ingediend om de nodige kredieten te openen (derde lid van ditzelfde artikel) ?

Het ontwerp zou op dit punt duidelijker moeten zijn.

Artikel 25.

Het tweede lid stelt, dat de aandelen in de winst van het personeel en van de Sociale Dienst van de Regie worden vastgesteld door de Koning.

Hier zij opgemerkt dat, voor het personeel van de Regie van telegrafie en telefonie, de wet zelf dit aandeel op 5 t.h. heeft vastgesteld (artikel 13 van de wet van 19 juli 1930). Dit is ook het geval in het ontwerp van wet houdende oprichting van een andere Regie, dat onlangs aan de Raad van State is voorgelegd.

In hetzelfde tweede lid vervange men « de ... overschotten » door « het ... boni ».

Artikel 26.

Het woord « bepaalde » kan als overbodig worden geschrapt.

Artikel 28.

Volgens de uitleg van de gemachtigde ambtenaar heeft het eerste lid van artikel 28 betrekking op de leningen welke de Regie gemachtigd is uit te geven, betreffen het tweede en het derde lid de toepassing op de Regie van de wet van 23 augustus 1948 en stelt het laatste een aan alle leningen gemene regeling vast.

Met een indeling in paragrafen, zoals hierna is voorgesteld, zou dit onderscheid duidelijker tot uiting komen.

In het eerste lid machtigt het ontwerp de Regie om leningen onder Staatswaarborg aan te gaan.

Cette disposition comporte, en réalité, deux objets distincts : d'une part, l'autorisation, pour la Régie, d'émettre des emprunts; d'autre part, la garantie qui est attachée à la bonne fin de ces émissions.

La rédaction suivante est proposée :

« Article 28. — § 1^{er}. La Régie est autorisée à emprunter à long, moyen ou court terme moyennant l'accord du Ministre des Finances.

» Les emprunts sont garantis par l'Etat et les titres qui les représentent portent le visa du Trésor et celui de la Cour des Comptes.

» § 2. (texte des alinéas 2 et 3 de l'article 28 du projet).

» § 3. Le montant global des emprunts courants non amortis ne peut jamais dépasser le plafond de cinq milliards de francs ».

Article 29.

Selon le fonctionnaire délégué, l'Etat avancera les fonds nécessaires dès lors que les moyens financiers de la Régie seront insuffisants, soit qu'il s'agisse de payer les primes des assurances contractées, soit qu'il s'agisse de payer les indemnités dues.

Afin de mieux couvrir les deux hypothèses, la seconde phrase de l'article 29 pourrait commencer comme suit :

« En cas d'insuffisance des moyens financiers de la Régie... ».

Article 31.

Cet article dispose :

« Le statut du personnel de la Régie ne peut porter aucun préjudice aux droits acquis par les membres du personnel en leur qualité d'agent définitif de l'Etat ».

Il s'agit manifestement d'une garantie que l'on veut accorder aux agents de l'Etat qui vont passer au service de la Régie. La portée exacte de cette garantie n'est cependant pas indiquée dans le texte et n'est d'ailleurs pas expliquée par l'exposé des motifs.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, cet article doit être interprété en ce sens que les agents de l'Etat passant à la Régie ont le droit de conserver un statut administratif et pécuniaire aussi avantageux que celui dont ils bénéficiaient en qualité d'agent de l'Etat.

Le texte ci-après traduirait mieux les intentions du Gouvernement :

« Article 31. — Le statut du personnel de la Régie des transports maritimes ne sera en aucun cas moins avantageux que celui qui s'applique aux agents de l'Etat ».

Article 32.

Cette disposition devrait faire l'objet d'un deuxième article à insérer dans le chapitre VI (voyez l'observation formulée à propos de l'article 5) dont la rédaction devrait être la suivante :

« Article ... — Les mots « Régie des transports maritimes » sont ajoutés à l'article 7 de l'arrêté royal n° 117 du 27 février 1935 établissant le statut des pensions du personnel des établissements publics autonomes et des régies instituées par l'Etat, modifié par la loi du 28 avril 1958 ».

Article 33.

Il est proposé de rédiger cet article comme suit :

« Article ... — La Régie met du personnel navigant à la disposition de l'Etat pour le service du pilotage le long de la côte belge et pour l'école de navigation d'Ostende, selon des modalités fixées de commun accord entre l'Etat et la Régie ».

Article 35.

La rédaction suivante est proposée :

« Sans préjudice des dispositions en matière de pension, les services accomplis à la Régie par les agents définitifs qui passent au service de l'Etat, sont assimilés à des services accomplis dans une administration de l'Etat.

» De même, les services accomplis dans une administration de l'Etat par les agents définitifs qui passent au service de la Régie sont assimilés à des services accomplis à la Régie ».

In die bepaling zijn eigenlijk twee zaken aan de orde : de machtiging voor de Regie om leningen uit te geven, en de aan de goede afloop van die uitgaven verbonden waarborg.

De volgende lezing wordt voorgesteld :

« Artikel 28. — § 1. De Regie is gemachtigd om, mits de Minister van Financiën zic akkoord verklaart, leningen aan te gaan op lange, middellange of korte termijn.

» De leningen zijn door de Staat gewaarborgd en de effecten waardoor ze worden vertegenwoordigd dragen het visum van de Schatkist en van het Rekenhof.

» § 2. (tekst van het tweede en derde lid van artikel 28 van het ontwerp).

» § 3. Het totale bedrag van de niet afgeloste uitstaande leningen mag nooit het plafond van vijf miljard frank overschrijden ».

Artikel 29.

Volgens de gemachtigde ambtenaar zal de Staat de nodige kapitalen voorschieten wanneer de financiële middelen van de Regie ontoereikend zijn, of het nu gaat om het betalen van de premies voor afgesloten verzekeringen dan wel om het betalen van de verschuldigde vergoedingen.

Met die twee gevallen wordt beter rekening gehouden als men de tweede volzin van artikel 29 als volgt begint :

« Ingeval haar financiële middelen ontoereikend zijn kan de Regie... ».

Artikel 31.

Dit artikel luidt :

« Het statuut van het personeel van de Regie mag de rechten die de personeelsleden in hun hoedanigheid van vastbenoemd Rijkspersoneel hebben verworven in niets schaden ».

Men wil hiermede kennelijk een waarborg geven aan Rijksambtenaren die naar de diensten van de Regie overgaan. Waarop die waarborg precies neerkomt wordt in de tekst niet gezegd noch in de memorie van toelichting uitgelegd.

Volgens de uitleg van de gemachtigde ambtenaar, moet dit artikel zo worden verstaan dat Rijksambtenaren die naar de Regie overgaan, het recht hebben een administratief en geldelijk statuut te behouden dat even gunstig is als hun statuut als Rijksambtenaar.

De bedoeling van de Regering zou beter tot uiting komen in de volgende tekst :

« Artikel 31. — Het statuut van het personeel van de Regie voor Maritiem Transport zal in geen geval minder gunstig zijn dan het statuut dat toepassing vindt op het Rijkspersoneel ».

Artikel 32.

Die bepaling bringe men onder in een tweede onder Hoofdstuk VI in te voegen artikel (zie de bij artikel 5 gemaakte opmerking), te lezen als volgt :

« Artikel ... — Artikel 7 van het koninklijk besluit n° 117 van 27 februari 1935 tot vaststelling van het statuut der pensioenen van het personeel der zelfstandige openbare instellingen en der regieën ingesteld door de Staat, gewijzigd bij de wet van 28 april 1958, wordt aangevuld met de woorden « Regie voor Maritiem Transport ».

Artikel 33.

Voor dit artikel wordt de volgende lezing voorgesteld :

« Artikel ... — De Regie stelt varend personeel ter beschikking van de Staat voor de Dienst van het loodswezen langs de Belgische kust en voor de Zeevaartschool te Oostende, volgens nadere regelen die in onderlinge overeenstemming tussen de Staat en de Regie worden bepaald ».

Artikel 35.

Voorgesteld wordt dit artikel als volgt te lezen :

« Onverminderd het bepaalde inzake pensioen worden de diensten, bij de Regie verricht door vastbenoemde personeelsleden die in dienst van het Rijk overgaan, gelijkgesteld met diensten verricht bij een Rijksbestuur.

» Evenzo worden de diensten, in een Rijksbestuur verricht door vastbenoemde personeelsleden die in dienst van de Regie overgaan, gelijkgesteld met diensten verricht bij de Regie ».

Article 36.

La rédaction suivante est proposée :

« Les agents définitifs de la Régie peuvent, comme les agents définitifs de l'Administration de la marine et de la navigation intérieure, être nommés inspecteurs maritimes, s'ils satisfont aux conditions réglementaires requises ».

Article 37.

La rédaction suivante est proposée :

« Les agents de la Régie qui ont dû présenter un diplôme légal ou scientifique d'ingénieur civil au moment de leur recrutement peuvent passer par voie de promotion à l'Administration de la marine et de la navigation intérieure.

» La même possibilité d'être promu à la Régie est accordée aux agents de l'Administration de la marine et de la navigation intérieure ».

La chambre était composée de

MM. :

G. VAN BUNNEN, *conseiller d'Etat, président*,
J. MASQUELIN,

Madame :

G. CISELET, *conseillers d'Etat*,

MM. :

G. ARONSTEIN,
F. RIGAUX, *assesseurs de la section de législation*,
M. JACQUEMIJN, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, substitut de l'auditeur général.

Le Greffier,

(s.) M. JACQUEMIJN.

Le Président,

(s.) G. VAN BUNNEN.

Artikel 36.

De volgende lezing wordt voorgesteld :

« De vastbenoemde personeelsleden van de Regie kunnen, zoals de vastbenoemde personeelsleden van het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart, tot zeevaartsinspecteur worden benoemd voor zover zij aan de reglementaire eisen voldoen ».

Artikel 37.

De volgende lezing wordt voorgesteld :

« Personeelsleden van de Regie die bij hun indienstneming een wetelijk of een wetenschappelijk diploma van burgerlijk ingenieur moesten bezitten, kunnen bij bevordering overgaan naar het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart.

» Personeelsleden van het Bestuur van het zeewezen en van de binnenvaart beschikken over dezelfde mogelijkheid om bij de Regie te worden bevorderd ».

De kamer was samengesteld uit

de Heren :

G. VAN BUNNEN, *staatsraad, voorzitter*,
J. MASQUELIN,

Mevrouw :

G. CISELET, *staatsraden*,

de Heren :

G. ARONSTEIN,
F. RIGAUX, *bijzitters van de afdeling wetgeving*,
M. JACQUEMIJN, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, substituu-auditeur-generaal.

De Griffier,

(get.) M. JACQUEMIJN.

De Voorzitter,

(get.) G. VAN BUNNEN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{er}.

De l'objet de la R.T.M.

Article premier.

Il est créé, sous la dénomination « Régie des Transports Maritimes » (R.T.M.) une personne juridique de droit public chargée d'assurer, selon des méthodes industrielles et commerciales, des transports maritimes entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

La Régie a son siège à Bruxelles.

Art. 2.

La Régie peut effectuer toutes les opérations, de quelque nature qu'elles soient, se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet ou qui seraient de nature à en faciliter la réalisation.

La Régie peut également, tant en Belgique qu'à l'étranger, prendre part à la construction et à l'exploitation de moyens et d'installations publics ou privés de transport, soit similaire, soit différent, et prendre des intérêts dans des organismes publics ou sociétés privées qui construisent ou exploitent de tels moyens ou installations.

En outre, la Régie peut effectuer des travaux et prester des services pour l'Etat.

Art. 3.

Les actes de la Régie sont réputés commerciaux.

CHAPITRE II.

De la gestion de la R.T.M.

Art. 4.

La Régie est représentée et gérée par le Ministre qui a l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure dans ses attributions, ci-après désigné par le Ministre.

Le Ministre a qualité pour accomplir tous actes de gestion, sous les réserves établies dans la présente loi.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

HOOFDSTUK I.

Doel van de R.M.T.

Artikel 1.

Onder de benaming « Regie voor Maritiem Transport » (R.M.T.) wordt een publiekrechtelijk rechtspersoon opgericht, belast met vervoer over zee tussen België en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland volgens industriële en commerciële methodes.

De Regie heeft haar zetel te Brussel.

Art. 2.

De Regie mag al de verrichtingen van gelijk welke aard doen die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk, verband houden met haar doel of die de verwezenlijking van dat doel zouden kunnen vergemakkelijken.

De Regie mag ook, zowel in België als in het buitenland, deelnemen aan het bouwen en het exploiteren van openbare of private middelen en inrichtingen voor gelijkaardig en ander vervoer, alsook belangen nemen in openbare instellingen of particuliere maatschappijen die dergelijke middelen of inrichtingen aanleggen of uitbaten.

Daarenboven mag de Regie werken uitvoeren voor en diensten verlenen aan de Staat.

Art. 3.

De handelingen van de Regie worden geacht daden van koophandel te zijn.

HOOFDSTUK II.

Beheer van de R.M.T.

Art. 4.

De Regie wordt vertegenwoordigd en beheerd door de Minister onder wie het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart ressorteert, hieronder de Minister te noemen.

Deze is bevoegd om alle daden van beheer te stellen onder het bij deze wet bepaalde voorbehoud.

Art. 5.

La Régie est soumise aux dispositions de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public. Elle est classée dans la catégorie A.

Art. 6.

Il est institué à la Régie un Comité consultatif ayant pour mission :

1° de donner son avis au Ministre sur :

- a) le bilan et le compte des résultats,
- b) le projet de programme d'activité à longue échéance,
- c) le projet de budget;

2° d'émettre un avis sur toute question en rapport avec l'exploitation de la Régie, que le Ministre lui soumet;

3° de faire des suggestions au Ministre en vue de la réalisation de l'objet de la Régie.

Le Comité consultatif siège à Bruxelles.

Art. 7.

Le Comité consultatif est composé du Directeur général de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, qui en assure la présidence, et de treize membres nommés par le Roi sur proposition du Ministre, après consultation des Ministres devant y être représentés.

En cas d'empêchement du président, la présidence est assurée par le doyen d'âge.

Siégeront comme membre au Comité :

- 2 représentants du Ministre des Finances, dont l'inspecteur des Finances accrédité auprès de la Régie;
- 1 représentant du Ministre des Affaires économiques;
- 2 représentants du Ministre des Travaux publics;
- 1 représentant du Ministre du Commerce extérieur;
- 1 représentant du Ministre de l'Emploi et du Travail;
- 4 représentants du Ministre des Communications;
- 1 représentant du Ministre ayant le Commissariat général au Tourisme dans ses attributions;
- 1 représentant de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

A chacun des treize membres est désigné un suppléant, selon la procédure définie au premier alinéa de cet article.

Art. 8.

Le suppléant ne remplace le titulaire qu'en cas d'empêchement de ce dernier.

En cas de décès, de démission ou de révocation d'un titulaire, le suppléant désigné pour ce membre achève le mandat de celui-ci comme titulaire, tandis qu'un nouveau suppléant est désigné. Le mandat de ce dernier cesse en même temps que le mandat du titulaire.

Art. 5.

De Regie is onderworpen aan de bepalingen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut. Zij wordt gerangschikt in categorie A.

Art. 6.

Bij de Regie wordt een Comité voor advies opgericht dat als opdracht heeft :

1° advies uit te brengen bij de Minister over :

- a) de balans en de resultatenrekening,
- b) het ontwerp van werkprogramma op lange termijn,
- c) het ontwerp van begroting;

2° advies uit te brengen over elke kwestie in verband met de exploitatie van de Regie, welke het door de Minister voorgelegd krijgt;

3° aan de Minister voorstellen te doen met het oog op de verwezenlijking van het doel van de Regie.

Het Comité voor advies zetelt te Brussel.

Art. 7.

Het Comité voor advies is samengesteld uit de Directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, die het voorzitterschap waarneemt, en dertien leden benoemd door de Koning op voordracht van de Minister, na raadpleging van de te vertegenwoordigen Ministers.

Bij belet van de voorzitter wordt het voorzitterschap waargenomen door het oudste aanwezige lid.

Hebben als lid zitting in het Comité :

- 2 vertegenwoordigers van de Minister van Financiën, waaronder de inspecteur van Financiën geaccrediteerd bij de Regie;
- 1 vertegenwoordiger van de Minister van Economische Zaken;
- 2 vertegenwoordigers van de Minister van Openbare Werken;
- 1 vertegenwoordiger van de Minister van Buitenlandse Handel;
- 1 vertegenwoordiger van de Minister van Tewerkstelling en Arbeid;
- 4 vertegenwoordigers van de Minister van Verkeerswezen;
- 1 vertegenwoordiger van de Minister onder wiens bevoegdheid het Commissariaat-generaal voor Toerisme ressorteert;
- 1 vertegenwoordiger van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Voor ieder van de dertien leden wordt een plaatsvervanger aangesteld volgens de procedure bepaald in het eerste lid van dit artikel.

Art. 8.

De plaatsvervanger vervangt de titularis in geval van belet van deze laatste.

In geval van overlijden, ontslagneming of ontslag van een titularis voleindigt de voor dat lid aangewezen plaatsvervanger als titularis het mandaat. Er wordt dan tevens een nieuwe plaatsvervanger benoemd. Het mandaat van deze laatste eindigt samen met het mandaat van de titularis.

Art. 9.

Sous réserve de l'application du dernier alinéa de l'article 8, le mandat des membres et des suppléants est de six ans. Il peut être renouvelé.

Le mandat prend fin lorsque le membre a atteint l'âge de soixante-cinq ans. Le membre ou le suppléant qui atteint la limite d'âge est considéré comme démissionnaire pour l'application de l'article 8.

Art. 10.

Le Comité consultatif établit son règlement d'ordre intérieur qui est soumis à l'approbation du Ministre.

Art. 11.

Le Secrétariat du Comité consultatif est assuré par les services de la Régie.

Art. 12.

La gestion journalière de la Régie est assurée par un Directeur général, nommé par le Roi sur proposition du Ministre.

Le Ministre peut déléguer au Directeur général certains de ses pouvoirs dans la mesure où la bonne marche de la gestion journalière le requiert.

Le Directeur général peut, avec l'approbation du Ministre, déléguer certaines de ses attributions.

CHAPITRE III.

Des biens.

Art. 13.

L'Etat confère à la Régie à titre gratuit et pour la durée de son existence, les droits de gestion et de jouissance sur les plans d'eau, quais, installations portuaires, ouvrages d'art, voiries, ainsi que leurs dépendances et leur équipement, nécessaires ou utiles à l'exploitation des transports maritimes assumés par la Régie et situés dans la zone portuaire d'Ostende.

Le Roi, sur proposition des Ministres ayant les voies hydrauliques et la marine dans leurs attributions, détermine le périmètre de la zone portuaire ainsi affectée et dresse la liste des biens visés à l'alinéa 1^{er}.

La Régie décide de l'opportunité des travaux, de la construction des ouvrages ainsi que de leur transformation et de leur démolition y compris des ouvrages existants visés à l'alinéa 1^{er}, sans toutefois disposer pour ceux-ci du droit d'aliénation. Elle en finance l'exécution et supporte les frais y afférents.

Sauf en ce qui concerne l'entretien, elle confie l'exécution des travaux hydrauliques et des équipements électromécaniques aux services compétents du Ministère des Travaux publics.

Les travaux d'accroissement et d'entretien de la profondeur des fonds portuaires jouxtant les murs de quai et de celle des autres plans d'eau situés dans la zone portuaire visée à l'alinéa 1^{er} sont exécutés aux frais de l'Etat par les services compétents du Ministère des Travaux publics.

Art. 9.

Onder voorbehoud van toepassing van het laatste lid van artikel 8 duurt het mandaat van de leden en van de plaatsvervangers zes jaar. Het kan vernieuwd worden.

Het mandaat eindigt bij het bereiken van de leeftijd van vijfenzeftig jaar. Voor de toepassing van artikel 8 wordt het lid of het plaatsvervangend lid dat de leeftijdsgrens bereikt, geacht ontslag te hebben genomen.

Art. 10.

Het Comité voor advies stelt zijn huishoudelijk reglement op dat aan de goedkeuring van de Minister wordt onderworpen.

Art. 11.

Het Secretariaat van het Comité voor advies wordt waargenomen door de diensten van de Regie.

Art. 12.

Het dagelijks bestuur van de Regie wordt waargenomen door een Directeur-generaal, die door de Koning benoemd wordt op voordracht van de Minister.

De Minister kan aan de Directeur-generaal delegaties van bevoegdheden toekennen, in zover zulks voor de goede gang van het dagelijks bestuur vereist is.

De Directeur-generaal kan, met instemming van de Minister, bepaalde van zijn bevoegdheden delegeren.

HOOFDSTUK III.

Goederen.

Art. 13.

De Staat kent aan de Regie, kosteloos en voor gans de duur van haar bestaan, de rechten van beheer en genot toe over de watervlakken, kaaimuren, haveninrichtingen, kunstwerken, wegen, alsook van hun aanhorigheden en hun uitrusting, noodzakelijk of nuttig voor de exploitatie van de maritieme transporten verzekerd door de Regie en gelegen binnen de havenzone van Oostende.

De Koning, op voordracht van de Ministers die de waterwegen en het zeewezen onder hun bevoegdheid hebben, bepaalt de omtrek van de aldus bestemde havenzone en stelt de lijst op van de goederen bedoeld in lid 1.

De Regie beslist over de noodzakelijkheid der werken, de oprichting ervan alsook over hun omvorming en hun afbraak inbegrepen de bestaande werken bedoeld onder lid 1, zonder evenwel van het recht te genieten tot vervreemding. Zij financiert er de uitvoering van en draagt al de eraan verbonden onkosten.

Met uitzondering wat het onderhoud betreft vertrouwt zij de uitvoering van de waterbouwkundige werken en van de elektromechanische uitrustingen toe aan de bevoegde diensten van het Ministerie van Openbare Werken.

De werken van onderhoud of vergroting van de diepte van de havenbodems voor de kaaimuren en deze der andere watervlakken gelegen in de havenzone bedoeld onder lid 1 worden uitgevoerd op kosten van de Staat door de bevoegde diensten van het Ministerie van Openbare Werken.

Art. 14.

La Régie des Bâtiments met à la disposition de la Régie les terrains, bâtiments, hangars et leurs dépendances à Ostende affectés au Service des Paquebots et au Service technique de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

Cette mise à disposition confère à la Régie tous droits nécessaires ou utiles à son exploitation. Le Ministre des Travaux publics dresse la liste de ces biens.

Les redevances et loyers sont fixés par le Ministre des Travaux publics sur proposition de la Commission visée à l'article 16. Cette disposition n'est pas applicable aux installations de la rive ouest du chenal, qui sont mises à disposition à titre gratuit.

La Régie décide de l'opportunité des travaux, de la construction des bâtiments, hangars et dépendances nécessaires à ses services et à l'exploitation des transports maritimes, ainsi que de leur transformation et de leur démolition, y compris des bâtiments, hangars et dépendances existants visés à l'alinéa 1^{er}.

La Régie des Bâtiments est chargée, au nom et pour le compte de la Régie, de construire, aménager, entretenir, acquérir et exproprier, prendre et donner en location les immeubles et de faire toutes opérations qui lui sont demandées.

Ces opérations font l'objet :

- d'une convention générale à passer entre les deux organismes et à approuver par le Roi,
- d'un compte spécial dans la comptabilité de la Régie des Bâtiments.

Art. 15.

L'Etat cède à la Régie la propriété des navires, du matériel flottant et des biens mobiliers en général en usage ou au service du Service des Paquebots et du Service technique de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, à l'exclusion cependant des espèces et des créances.

Art. 16.

Il est institué une Commission qui sera chargée de l'élaboration d'un inventaire estimatif des biens meubles qui deviennent la propriété de la Régie en vertu de l'article 15 et du bilan d'ouverture de celle-ci.

La Commission se composera de deux représentants du Ministre des Finances, de deux représentants du Ministre des Travaux publics et de quatre représentants du Ministre ayant la Régie dans ses attributions.

La présidence de la Commission sera assurée par un magistrat à choisir parmi les conseillers de la Cour des Comptes. Le président et les membres sont nommés par le Roi.

Art. 17.

D'après les éléments patrimoniaux de la Régie, il sera établi un bilan d'ouverture de celle-ci reproduisant les éléments d'actif et de passif.

L'actif comprend pour leur valeur vénale, les biens meubles repris à l'article 15 dont la propriété est cédée par l'Etat, étant entendu que les stocks sont repris pour leur valeur d'inventaire.

Art. 14.

De Regie der Gebouwen stelt ter beschikking van de Regie, de gronden, gebouwen, loodsen en hun aanhorigheden, gebruikt te Costende door de Dienst der Pakketboten en de Technische Dienst van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Deze terbeschikkingstelling kent aan de Regie alle rechten toe nodig of nuttig voor haar exploitatie. De Minister van Openbare Werken stelt de lijst op van die goederen.

De vergoedingen en huurgelden worden vastgesteld door de Minister van Openbare Werken op voorstel van de Commissie bedoeld in artikel 16. Deze beschikking is niet toepasselijk op de inrichtingen gelegen op de westelijke oever van de haven, die kosteloos ter beschikking worden gesteld.

De Regie beslist over de noodzakelijkheid der werken, over het oprichten van gebouwen, loodsen en aanhorigheden nodig voor haar diensten en voor de exploitatie van de maritieme transporten, alsook over hun omvorming of afbraak, inbegrepen de bestaande gebouwen, loodsen en aanhorigheden bedoeld onder lid 1.

De Regie der Gebouwen is belast, namens en voor rekening van de Regie, de gebouwen op te richten, aan te passen, te onderhouden, te verwerven en te onteigenen, in huur te nemen en te geven evenals alle andere handelingen die haar worden gevraagd.

Deze handelingen maken het voorwerp uit :

- van een algemene conventie te sluiten tussen de twee organismen en goed te keuren door de Koning,
- van een bijzondere rekening in de boekhouding van de Regie der Gebouwen.

Art. 15.

De Staat draagt aan de Regie de eigendom over van de schepen, het vlottend materieel en de roerende goederen in het algemeen, in gebruik bij of ten dienste van de Pakketbotendienst en van de Technische Dienst van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, maar met uitsluiting van speciën en schuldvorderingen.

Art. 16.

Er wordt een Commissie opgericht die zal belast worden met het opmaken van een geschatte inventaris van de roerende goederen die krachtens artikel 15 in eigendom overgaan naar de Regie en van de openingsbalans van deze laatste.

De Commissie is samengesteld uit twee vertegenwoordigers van de Minister van Financiën, twee vertegenwoordigers van de Minister van Openbare Werken en vier vertegenwoordigers van de Minister die de Regie in zijn bevoegdheid heeft.

Het voorzitterschap van de Commissie wordt waargenomen door een magistraat, te kiezen onder de raadsheren van het Rekenhof. Voorzitter en leden worden door de Koning benoemd.

Art. 17.

Aan de hand van de bestanddelen van haar vermogen wordt een openingsbalans van de Regie opgemaakt die de actieve en passieve bestanddelen weergeeft.

Het actief omvat voor hun venale waarde, de in artikel 15 genoemde roerende goederen die door de Staat in eigendom worden afgestaan met dien verstande dat de stocks voor hun inventariswaarde worden opgenomen.

Le passif comprend les dettes d'investissements contractées par l'Etat en rapport avec les biens cédés.

Art. 18.

La Régie paie à l'Etat un intérêt fixé par le Roi, sur la différence entre l'actif et le passif définis à l'article 17. La Régie paie également un intérêt, à déterminer par arrêté royal, sur les dettes d'investissements inscrites au passif.

Art. 19.

La Régie pourra acquérir à ses frais, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, et, dans ce cas, à l'intervention de l'Etat, tous les immeubles nécessaires à la réalisation de sa mission.

Les fonctionnaires de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines ont qualité pour passer les actes par lesquels la Régie acquerra les immeubles nécessaires à ses services. Ils engagent les poursuites et exécutent les procédures d'expropriation au nom du Ministre.

Art. 20.

Les immeubles acquis par la Régie, conformément à l'article 19, qui ne lui sont plus nécessaires, sont réalisés à la requête et au profit de la Régie, à l'intervention de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines, selon la législation en vigueur pour l'aliénation des biens domaniaux, à moins que l'Etat ne préfère les reprendre à leur valeur.

CHAPITRE IV.

Du budget et des finances.

Art. 21.

Les dispositions en matière de comptabilité et de budget prévues dans la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public, sont applicables à la Régie, sous réserve des dispositions qui suivent.

Art. 22.

Les crédits prévus au budget pour des dépenses dont le principe n'a pas été approuvé par le budget de l'année précédente, peuvent être utilisés avant le vote du budget moyennant l'accord du Ministre des Finances.

Art. 23.

Des crédits peuvent être utilisés en couverture de dépenses urgentes et non prévues au budget dans les conditions mentionnées ci-après.

Si la Régie peut faire face à ces dépenses par ses propres moyens, seul l'accord du Ministre des Finances est requis.

Dans le cas contraire, le Conseil des Ministres peut autoriser, par décision motivée, l'engagement, l'ordonnancement et le paiement des dépenses en question dans des conditions similaires à celles qui sont prévues pour les services d'administration générale de l'Etat.

Het passief omvat de investeringsschulden van de Staat in verband met de overgedragen goederen.

Art. 18.

De Regie betaalt aan de Staat een door de Koning te bepalen interest op het verschil tussen het actief en passief zoals bepaald in artikel 17. De Regie betaalt eveneens een bij koninklijk besluit te bepalen interest op de investeringsschulden opgenomen in het passief.

Art. 19.

De Regie kan op eigen kosten, hetzij in der minne, hetzij bij wege van onteigening, in dat laatste geval door bemiddeling van de Staat, al de onroerende goederen verkrijgen die voor het vervullen van haar opdracht nodig zijn.

De ambtenaren van het Bestuur der Registratie en Domeinen zijn bevoegd om de akten te verlijden waardoor de Regie de voor haar diensten nodige onroerende goederen zal verkrijgen. Zij verrichten de vervolgingen en voeren de onteigeningsprocedures in naam van de Minister.

Art. 20.

De door de Regie overeenkomstig artikel 19 verkregen onroerende goederen, welke zij niet meer nodig heeft, worden op haar verzoek en te haren bate te gelde gemaakt door toedoen van het Bestuur der Registratie en Domeinen, overeenkomstig de wetgeving die voor de vervreemding der domaniale goederen van kracht is, tenzij de Staat verkiest ze voor hun waarde over te nemen.

HOOFDSTUK IV.

Begroting en financiën.

Art. 21.

De bepalingen inzake comptabiliteit en begroting vervat in de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut zijn toepasselijk op de Regie, onder voorbehoud van wat hierna is bepaald.

Art. 22.

De op de begroting uitgetrokken kredieten voor uitgaven die principieel nog niet zijn goedgekeurd door de begroting van het vorige jaar, mogen vóór de goedkeuring van de begroting worden aangewend, wanneer de Minister van Financiën ermede heeft ingestemd.

Art. 23.

Voor dringende en in de begroting niet voorziene uitgaven kunnen onder de hiernavermelde voorwaarden kredieten worden aangewend.

Kan de Regie die uitgaven met eigen middelen dragen, dan is enkel de instemming van de Minister van Financiën vereist.

In het tegenovergestelde geval kan de Ministerraad bij gemotiveerde beslissing machtiging verlenen tot het vastleggen, het ordonnanceren en het betalen van de bedoelde uitgaven onder gelijkaardige voorwaarden als voorzien voor de diensten van algemeen bestuur van de Staat.

Le texte des délibérations est immédiatement communiqué aux Chambres législatives et à la Cour des Comptes. Cette dernière fait, éventuellement, parvenir sans délai ses observations aux Chambres législatives.

Les dépenses autorisées par la délibération sont périodiquement l'objet d'un projet de loi tendant à ouvrir les crédits nécessaires.

Art. 24.

Il est institué un fonds d'amortissement pour compenser la dépréciation de l'actif.

Ce fonds sera alimenté par un prélèvement annuel à charge du compte d'exploitation.

Art. 25.

Il est également institué un fonds de réserve et d'investissement.

Ce fonds sera alimenté par le boni annuel, après déduction de l'impôt des sociétés sur les bénéfices, ainsi que des participations aux bénéfices du personnel et du Service social de la Régie, fixées par le Roi.

Ce même fonds sera destiné par priorité à apurer les pertes éventuelles de la Régie.

Lorsque ce fonds atteint un montant égal au quintuple des recettes budgétaires totales à la fin de l'exercice budgétaire, l'excédent revient au Trésor.

Art. 26.

La Régie encaisse ses recettes et effectue ses dépenses par l'intermédiaire de ses comptables, le cas échéant par l'entremise du caissier de l'Etat, de l'Office des Chèques postaux et, moyennant l'accord du Ministre des Finances, de banques belges et étrangères.

Art. 27.

La Régie est assimilée à l'Etat en ce qui concerne la perception de tous les impôts et taxes, aussi bien directs qu'indirects, perçus au profit des provinces et des communes.

Art. 28.

La Régie est autorisée à emprunter à long, moyen ou court terme moyennant l'accord du Ministre des Finances. Les emprunts sont garantis par l'Etat et les titres qui les représentent portent le visa du Trésor.

Elle peut se prévaloir des avantages de la loi du 23 août 1948 tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction maritime et instituant à ces fins, un Fonds de l'armement et des constructions maritimes. Cependant, en ce qui concerne la Régie, les modalités des opérations prévues dans la loi précitée sont fixées de commun accord entre le Ministre et le Ministre des Finances.

Le montant global des emprunts courants non amortis ne peut jamais dépasser le plafond de cinq milliards de francs.

De tekst van de beraadslagingen van de Ministerraad wordt onmiddellijk aan de Wetgevende Kamers en aan het Rekenhof medegedeeld. Eventueel doet dit laatste onverwijld zijn opmerkingen aan de Wetgevende Kamers geworden.

De uitgaven waartoe bij de beraadslaging machtiging verleend werd, maken op gezette tijden het voorwerp uit van een wetsontwerp dat ertoe strekt de nodige kredieten te openen.

Art. 24.

Er wordt een amortisatiefonds aangelegd tot vorming van de tegenwaarde van de waardevermindering der activa.

Dit fonds wordt gestijfd door een jaarlijkse afnemingslaste van de exploitatierekening.

Art. 25.

Er wordt eveneens een reserve- en investeringsfonds aangelegd.

Dit fonds wordt gestijfd door het jaarlijks boni, na aftrek van de vennootschapsbelasting op de winst, alsmede van de door de Koning vast te stellen aandelen in de winst uitbetaald aan het personeel en aan de Sociale Dienst van de Regie.

De gelden van dit fonds worden bij voorrang aangewend tot aanzuivering van de eventuele verliezen van de Regie.

Wanneer dit fonds een bedrag bereikt dat gelijk is aan vijfmaal de totale budgettaire ontvangsten op het einde van het begrotingsjaar, dan komt het overschot aan de Schatkist ten goede.

Art. 26.

De Regie int haar ontvangsten en doet haar uitgaven door tussenkomst van haar rekenplichtigen, bij voorkomend geval via de kassier van de Staat, de Dienst der Postchecks en, mits instemming van de Minister van Financiën, binnenlandse en buitenlandse banken.

Art. 27.

De Regie wordt met de Staat gelijkgesteld ten opzichte van alle, zowel directe als indirecte belastingen en taksen geheven ten voordele van de provinciën en de gemeenten.

Art. 28.

De Regie is gemachtigd om, mits de Minister van Financiën zich akkoord verklaart, leningen aan te gaan op lange, middellange of korte termijn. De leningen zijn door de Staat gewaarborgd en de effecten waardoor ze worden tegenwoordigd dragen het visum van de Schatkist.

Zij kan aanspraak maken op de voordelen van de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot en van de scheepsbouw, en houdende instelling, te dien einde, van een Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen. De modaliteiten van de in voornoemde wet voorzienige operaties worden evenwel, voor wat de Regie betreft, bepaald in onderling overleg tussen de Minister en de Minister van Financiën.

Het totale bedrag van de niet afgeloste uitstaande leningen mag nooit het plafond van vijf miljard overschrijden.

Art. 29.

La Régie peut, en couverture des risques qu'elle court, conclure les assurances ou supporter elle-même l'intégralité ou une partie de ces risques. En cas d'insuffisance des moyens financiers de la Régie, l'Etat avance les fonds nécessaires. Les modalités de remboursement et le taux d'intérêt pratiqué sont fixés de commun accord entre le Ministre et le Ministre des Finances.

Art. 30.

Les livraisons et services de la Régie à l'Etat et inversement donnent lieu à paiement.

Le Ministre peut, à titre exceptionnel, déroger à cette disposition, moyennant l'accord du Ministre des Finances.

Les charges supportées par l'Etat pour le compte de la Régie seront remboursées par celle-ci, éventuellement sur une base forfaitaire à convenir entre le Ministre et le Ministre des Finances.

CHAPITRE V.

Du personnel

Art. 31.

Le statut du personnel de la Régie ne peut porter aucun préjudice aux droits acquis par les membres du personnel en leur qualité d'agents définitifs de l'Etat.

Art. 32.

La Régie met du personnel navigant à la disposition de l'Etat pour le Service du pilotage le long de la côte belge et pour l'Ecole de navigation d'Ostende.

Les modalités de cette mise à disposition et plus particulièrement les catégories d'agents susceptibles d'en faire l'objet, sont fixées de commun accord entre l'Etat et la Régie.

Art. 33.

Pour certains emplois du personnel navigant, l'Etat recrutera par priorité des agents définitifs de la Régie.

Ces emplois et les modalités de recrutement sont fixés par le Roi, sur proposition du Ministre.

Art. 34.

Sans préjudice des dispositions en matière de pension, les services accomplis à la Régie par les agents définitifs qui passent au service de l'Etat, sont assimilés à des services accomplis dans une administration de l'Etat.

De même, les services accomplis dans une administration de l'Etat par les agents définitifs qui passent au service de la Régie sont assimilés à des services accomplis à la Régie.

Art. 35.

Les agents définitifs de la Régie peuvent, comme les agents définitifs de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, être nommés inspecteurs maritimes, s'ils satisfont aux conditions réglementaires requises.

Art. 29.

De Regie kan, tot dekking van de risico's die ze loopt, verzekeringen afsluiten of de last van die risico's geheel of gedeeltelijk zelf dragen. Ingeval de financiële middelen van de Regie ontoereikend zijn, schiet de Staat de nodige geldmiddelen voor. De modaliteiten van terugbetaling en de toe te passen rentevoet worden bepaald in onderling overleg tussen de Minister en de Minister van Financiën.

Art. 30.

De leveringen en diensten van de Regie aan de Staat en omgekeerd geven aanleiding tot betaling.

De Minister mag in bijzondere gevallen hiervan afwijken, mits instemming van de Minister van Financiën.

De door de Staat voor rekening van de Regie gedragen lasten worden door laatstgenoemde terugbetaald, eventueel op een forfaitaire grondslag waarover de Minister en de Minister van Financiën overeenkomen.

HOOFDSTUK V.

Personeel.

Art. 31.

Het statuut van het personeel van de Regie mag de rechten die de personeelsleden in hun hoedanigheid van vastbenoemd Rijkspersoneel hebben verworven in niets schaden.

Art. 32.

De Regie stelt varend personeel ter beschikking van de Staat voor de Dienst van het Loodswezen langs de Belgische kust en voor de Zeevaartschool te Oostende.

De modaliteiten hiervan en inzonderheid de categorieën van het hiervoor in aanmerking komend personeel worden bij overeenkomst tussen de Staat en de Regie bepaald.

Art. 33.

De Staat zal voor sommige betrekkingen van varend personeel bij voorrang vastbenoemde personeelsleden van de Regie aanwerven.

Deze betrekkingen en de modaliteiten van aanwerving worden bepaald door de Koning, op voordracht van de Minister.

Art. 34.

Onverminderd het bepaalde inzake pensioen worden de diensten, bij de Regie verricht door vastbenoemde personeelsleden die in dienst van het Rijk overgaan, gelijkgesteld met diensten verricht bij een Rijksbestuur.

Evenzo worden de diensten, in een Rijksbestuur verricht door vastbenoemde personeelsleden die in dienst van de Regie overgaan, gelijkgesteld met diensten verricht bij de Regie.

Art. 35.

De vastbenoemde personeelsleden van de Regie kunnen, zoals de vastbenoemde personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, tot zeevaartspecteur worden benoemd voor zover zij aan de reglementaire eisen voldoen.

Art. 36.

Les agents de la Régie qui ont dû présenter un diplôme légal ou scientifique d'ingénieur civil au moment de leur recrutement peuvent passer par voie de promotion à l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

La même possibilité d'être promu à la Régie est accordée aux agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

CHAPITRE VI.

Dispositions modificatives et transitoires.

Art. 37.

Les mots « Régie des Transports Maritimes » (R.T.M.) sont ajoutés à la liste des organismes énumérés à l'article 1^{er}, A, de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

Art. 38.

Les mots « Régie des Transports Maritimes » sont ajoutés à l'article 7 de l'arrêté royal n° 117 du 27 février 1935 établissant le statut des pensions du personnel des établissements publics autonomes et des régies instituées par l'Etat, modifié par la loi du 28 avril 1958.

Art. 39.

En attendant l'approbation par le Roi des barèmes de la Régie, les échelles de traitements du personnel de l'Etat sont d'application.

Art. 40.

Tant que le statut du personnel de la Régie ne sera pas fixé par le Roi, seuls les agents définitifs de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure pourront être transférés à titre définitif à la Régie.

Art. 41.

Tant que le statut du personnel de la Régie ne sera pas fixé par le Roi, le statut des agents de l'Etat est d'application au personnel de la Régie, sans préjudice toutefois des règles statutaires spéciales prescrites pour les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

Art. 36.

Personeelsleden van de Regie die bij hun indienstneming een wettelijk of een wetenschappelijk diploma van burgerlijk ingenieur moesten bezitten, kunnen bij bevordering overgaan naar het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart beschikken over dezelfde mogelijkheid om bij de Regie te worden bevorderd.

HOOFDSTUK VI.

Wijzigings- en overgangsbepalingen.

Art. 37.

De woorden « Regie voor Maritiem Transport » (R.M.T.) worden toegevoegd aan de lijst van de instellingen, opgesomd in artikel 1, A, van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

Art. 38.

Artikel 7 van het koninklijk besluit n° 117 van 27 februari 1935 tot vaststelling van het statuut der pensioenen van het personeel der zelfstandige regieën ingesteld door de Staat, gewijzigd bij de wet van 28 april 1958, wordt aangevuld met de woorden « Regie voor Maritiem Transport ».

Art. 39.

In afwachting dat de weddeschalen bij de Regie goedgekeurd worden door de Koning, zijn de weddeschalen van het Rijkspersoneel van kracht.

Art. 40.

Tot op het ogenblik dat het statuut van het personeel van de Regie door de Koning is bepaald kan alleen het vastbenoemd personeel van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart overgaan naar het vastbenoemd personeel van de Regie.

Art. 41.

Tot op het ogenblik dat het statuut van het personeel van de Regie door de Koning is bepaald is het statuut van het Rijkspersoneel toepasselijk op het personeel van de Regie, onverminderd evenwel de bijzondere statutaire regelen uitgevaardigd voor het personeel van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

CHAPITRE VII.

Entrée en vigueur.

Art. 42.

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Cette entrée en vigueur ne pourra intervenir que lorsque le Roi aura fixé le cadre du personnel de la Régie ainsi que les modalités de transfert à la Régie d'agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure.

Donné à Bruxelles, le 8 mars 1971.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

HOOFDSTUK VII.

Inwerkingtreding.

Art. 42.

De Koning bepaalt de datum waarop deze wet in werking treedt.

Deze inwerkingtreding kan enkel voorzien worden nadat de Koning het personeelskader van de Regie, alsmede de modaliteiten van overgang van personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart naar de Regie zal hebben bepaald.

Gegeven te Brussel, 8 maart 1971.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen,

A. BERTRAND.