

(N° 428)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 26 JUILLET 1923.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à conclure une convention avec la Ville de Bruges et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de convention-loi, modifiant certaines clauses des conventions qui lient actuellement l'État, la Ville de Bruges et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, en ce qui concerne les ports de Bruges et de Zeebrugge.

En vertu des conventions existantes, l'entretien du port de Zeebrugge incombe à la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, parce que, lors de sa création, ce port a été considéré comme devant constituer l'avant-port de Bruges.

Les événements de la guerre de 1914-1918 sont venus démontrer que l'existence du port de Zeebrugge répond vraiment à un intérêt national de premier ordre.

En septembre et octobre 1914, le port d'Anvers étant inaccessible aux transports militaires, on a pu débarquer à Zeebrugge la 4^e division de l'armée belge, après sa retraite à Namur, et la 7^e division de l'armée britannique.

Les autorités militaires sont d'accord pour déclarer que Zeebrugge pourrait être appelé à jouer un rôle important, tant au point de vue des opérations militaires qu'à celui du ravitaillement du pays, dans le cas de nouveaux conflits internationaux.

Il paraît dès lors rationnel et conforme à l'équité de mettre à charge de la collectivité l'entretien des profondeurs du port de Zeebrugge, c'est-à-dire d'appliquer à ce port le même régime qu'aux autres ports nationaux.

Les articles 1 à 5 du projet de convention nouvelle sont relatifs à cet objet. Ils contiennent des clauses semblables à celles qui figurent dans les conventions du même genre, réglant les rapports entre l'État, d'une part, et les Administrations communales d'Anvers et de Gand, d'autre part.

On pourrait se demander, toutefois, si, eu égard à cette situation nouvelle,

il ne conviendrait pas que l'État assumât lui-même l'exploitation du port à la côte, la compagnie n'ayant plus à pourvoir qu'à celle du canal, y compris l'écluse qui y donne accès, et du port de Bruges.

La réponse à cette question ne pourrait être que négative. Sans compter que l'État n'est pas qualifié pour ce rôle, il y a lieu de remarquer que les personnalités les plus compétentes en la matière proclament la nécessité de laisser dans les mêmes mains la gestion du port intérieur et du port à la côte.

C'est ce qui ressort de l'une des conclusions prises par le Congrès international de la navigation qui s'est tenu à Londres dans le courant de ce mois, libellée comme suit :

« Il peut être avantageux dans l'intérêt d'un port intérieur situé à une grande distance de la mer, de créer près de la côte un port d'escale pour grands paquebots; ce port d'escale constituant un avant-port dépendant du port principal et *placé sous la même direction.* »

Les articles 6 et suivants se rapportent, en ordre principal, à la réorganisation financière de la Compagnie des Installations maritimes de Bruges.

La guerre a eu pour conséquence de faire perdre à cette Société tout le fruit des efforts qu'elle avait faits de 1907 à 1914, pour assurer la vitalité et la prospérité des ports de Bruges et de Zeebrugge; son actif réalisable en a été profondément atteint et il est indispensable que des capitaux nouveaux soient fournis pour permettre à la Compagnie de continuer son œuvre.

L'aide financière pourrait, semble-t-il, lui venir des pouvoirs publics et l'on pourrait concevoir que l'État augmentât, à cette fin, sa participation dans le capital investi. Il paraît, cependant, préférable d'orienter la remise sur pied de l'entreprise dans un autre sens. La raison en est, d'abord, dans les difficultés financières auxquelles, de son côté, l'État doit faire face et qui rendent peu recommandable, de sa part, à l'heure actuelle, une mise de fonds nouvelle. Elle tient ensuite à ce que l'exploitation, pour être profitable, doit être conduite dans un esprit industriel et qu'à ce point de vue la coopération de groupes financiers, dont les entreprises sont menées dans un tel esprit, apparaît comme hautement désirable.

Naturellement la réorganisation de l'affaire, à la faveur d'un semblable concours, n'est possible que pour autant que les actionnaires de la Compagnie consentent les sacrifices nécessaires par voie de réduction de la valeur nominale de leurs actions, de manière que la Société n'ait pas, nonobstant l'apport d'argent frais, des charges de capital excessives et que le capital nouveau ait au regard du capital ancien la situation qui lui revient en raison de ce que le redressement de l'affaire est son œuvre.

C'est ce que prévoit l'article 10 stipulant que le capital actuel sera réduit à 7,250,000 francs par la conversion en titres de 250 francs des 20,000 actions ordinaires et des 9,000 actions privilégiées, actuellement en circulation.

Ce sacrifice est, d'ailleurs, plus apparent que réel, puisque la mise en liquidation de la Compagnie, qui serait inévitable si les choses restaient en l'état, enlèverait toute valeur aux 11,000 et aux 9,000 actions ordinaires que l'État et

la ville de Bruges ont souscrites. Au contraire, à la faveur de la combinaison formant la base de la convention, il semble que l'affaire bien conduite, dans des vues nettement industrielles, soit susceptible d'un bon rendement.

Ce qui en sera indubitablement l'élément essentiel c'est la création du port franc envisagé à l'article 8 du projet de convention.

La sauvegarde de l'intérêt public exige que l'État ne puisse être entraîné par la gérance de la Compagnie à des dépenses qu'il jugerait excessives; c'est à quoi il est pourvu par les dispositions de l'article 3 *in fine*.

D'autre part, il convient aussi que l'intérêt national soit garanti contre toutes entreprises, même inspirées par des avantages au profit de la Société, qui pourraient y porter atteinte. Le droit de veto que l'article 17 réserve aux Administrateurs nommés par l'État protège contre cet écueil.

Enfin, il est juste que, comme compensation aux sacrifices consentis par lui, si l'entreprise arrive à bonne fortune, celle-ci profite à l'État non seulement en qualité d'actionnaire, mais qu'une part des bénéfices, après allocation d'un dividende normal aux actions, lui soit attribuée. Cette part, aux termes de l'article 12, dernier alinéa, sera de 25 %.

Il y a lieu de signaler que la situation des actions ordinaires se trouvera améliorée du chef de la nouvelle convention par suite de l'octroi d'un second dividende de 1.2 %, allant de pair avec le second dividende de 2 % revenant aux actions privilégiées, avant répartition du superdividende éventuel.

*Le Premier Ministre,
Ministre des Finances,*

G. THEUNIS.

*Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux publics,*

B.ⁿ RUZETTE.

ANNEXE

Entre :

1. -- L'ÉTAT BELGE, représenté par M. G. THEUNIS, Premier Ministre, Ministre des Finances, et M. le baron RUZETTE, Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, d'une part,

2. — LA VILLE DE BRUGES, représentée par

3. — LA COMPAGNIE DES INSTALLATIONS MARITIMES DE BRUGES, représentée par le Président de son Conseil d'Administration, M. JOSEPH SCHRAMME, avocat, à Bruges, et M. JEAN COUSIN, ingénieur, à Bruxelles, d'autre part,

A été conclue la convention suivante, sous réserve de l'approbation par la Législature, par le Conseil communal de la ville de Bruges et par l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

ARTICLE PREMIER.

Par dérogation aux articles : 46 du cahier des charges annexé à la convention-loi du 1^{er} juin 1894-11 septembre 1895; 7 de la convention-loi additionnelle des 6 juillet-26 août 1903; la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges est dispensée de l'entretien des profondeurs du port extérieur de Zeebrugge, y compris la passe d'accès à l'écluse maritime soumise à la marée. Cette dispense prend cours à partir du 1^{er} janvier 1922.

ART. 2.

Le second alinéa de l'article premier, les articles 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de la convention-loi des 30 juin-14 septembre 1899, relative à l'entretien du bassin d'échouage pour bateaux de pêche, sont abrogés à partir du 1^{er} janvier 1922.

ART. 3.

Les dépenses de dragages du port de Zeebrugge, situé en aval de l'écluse d'entrée du canal maritime vers Bruges, sont à charge de l'État. Toutefois, pour chacune des années 1922 et 1923, les dépenses de cette nature à supporter par l'État n'excéderont pas 2,500,000 francs.

A titre de compensation pour les sacrifices faits par la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges en acquérant le matériel utilisé actuellement pour le dragage du port de Zeebrugge, la Compagnie des Installations Maritimes de

Bruges est désignée comme entrepreneur des dragages, d'entretien à faire au port de Zeebrugge pour compte de l'État, pour un terme de trois ans, prenant cours le 1^{er} janvier 1924. Ces travaux seront soumis à toutes les clauses et conditions du cahier des charges n° 26 de 1919, Administration des Ponts et Chaussées régissant les travaux de dragages à l'entrée dans le chenal et à l'intérieur de chacun des ports d'Ostende, de Nieuport et de Blankenberghe, ainsi que dans les passes du Stroombank.

Tous les dragages d'entretien, qui seront prescrits par l'État, devront être exécutés, sans limitation de maximum ou de minimum, en ce qui concerne les volumes annuels à enlever. Les dragages effectués dans la passe du Zand seront réputés de première catégorie; tous les autres dragages seront de seconde catégorie.

Les prix unitaires de ces travaux sont ceux consentis à l'adjudicataire de l'entreprise régie par le cahier des charges n° 26 de 1919 en vertu de sa soumission approuvée le 3 mars 1920.

Toutes les autres dépenses d'entretien relatives au port de Zeebrugge devront être approuvées par le Ministre des Travaux publics. Elles sont réglées comme il est dit ci-après, la Compagnie faisant les avances de fonds nécessaires.

ART. 4.

Les recettes brutes encaissées par la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges du chef de l'exploitation du port de Zeebrugge et provenant directement ou indirectement des quais, terrains ou autres dépendances appartenant à l'État et situés au nord du boulevard de Blankenberghe et à l'est du chemin de fer du Môle, telles que droits de navigation en raison de l'accostage aux quais des opérations de commerce faites en rade, taxes, redevances ou rétributions, soit pour l'emploi des grues ou autres engins, soit pour l'usage ou la location des hangars, magasins et autres installations, et généralement tous produits quelconques, seront partagés de la manière suivante :

1° La Compagnie prélèvera :

A. — Les frais de gestion et de surveillance.

Le tantième de ces frais sera établi, à forfait de commun accord, après la troisième année d'exploitation complète, d'après les dépenses réelles de gestion, qui, pour ces trois premiers exercices, seront constatées, reconnues et auront été bonifiées à la Compagnie.

B. — Les dépenses d'entretien des ouvrages du port et les dépenses de toute nature qui restent à sa charge au terme du présent contrat.

Si les recettes d'une année quelconque ne suffisaient pas à couvrir les dépenses reprises aux littéras A et B ci-dessus, l'État fera l'avance du déficit à la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, sauf à récupérer ces avances sur les excédents de recettes des années ultérieures.

2° Le surplus des recettes sera réparti par moitié entre l'État et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

ART. 5.

La Compagnie des Installations Maritimes de Bruges tiendra une comptabilité distincte pour toutes les recettes et les dépenses du port de Zeebrugge.

Le Gouvernement pourra nommer un ou plusieurs commissaires spéciaux pour surveiller et contrôler soit la perception, soit la comptabilité de ces recettes et dépenses.

ART. 6.

La Compagnie des Installations Maritimes de Bruges est exonérée du paiement des redevances prévues aux articles 10 de la convention-loi additionnelle des 30 juin-14 septembre 1899, 9 de la convention-loi additionnelle des 12 juillet-14 septembre 1899, et 6 de la convention-loi additionnelle des 29 mars-10 mai 1900.

ART. 7.

Par dérogation aux conventions-lois antérieures, la durée de la concession est prorogée de quinze (15) ans et est ainsi portée à quatre-vingt-dix (90) ans, ayant pris cours le premier mars mil neuf cent sept.

Pareille prorogation de quinze années s'applique aux délais prévus aux articles de la convention-loi des 1^{er} juin 1894-11 septembre 1895 et 35, § 1^{er} des statuts de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

ART. 8.

L'État accordera à la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, sur l'une des rives du canal maritime de Bruges, la concession d'une zone à délimiter, d'une superficie de 300 hectares environ, qui sera affranchie de toute sujétion douanière.

Les dépenses généralement quelconques d'installation d'aménagement, etc., de la zone franche, de même que les frais de surveillance des issues par la douane, seront à charge de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

Les terrains seront expropriés par l'État aux frais de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges et celle-ci en disposera pour la création d'installations commerciales ou industrielles, avec faculté de les céder en pleine propriété à des établissements industriels ou commerciaux.

A l'expiration ou en cas de rachat anticipé de la concession de l'exploitation des Installations Maritimes, les terrains et travaux qui appartiendraient encore à la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges seront acquis à l'État moyennant indemnité à dire d'experts.

ART. 9.

La concession d'une zone franche est subordonnée à la condition que dans un délai de six mois à dater de l'approbation de la présente Convention par la Législature, la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges ait obtenu la

souscription d'un capital nouveau de 12,750,000 francs, lequel sera représenté par 51,000 actions privilégiées de 250 francs chacune à libérer entièrement lors de la souscription.

ART. 10.

Au moment de la souscription du capital nouveau, le capital actuel sera réduit à 7,250,000 francs, par la conversion en titres de 250 francs des 20,000 actions ordinaires et des 9,000 actions privilégiées, de 500 francs chacune, actuellement en circulation, conversion à laquelle consentiront l'État, la Ville de Bruges et les porteurs d'actions privilégiées.

ART. 11.

La Ville de Bruges mettra à la disposition de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges une somme de 5,000,000 de francs à affecter à des travaux fixés de commun accord entre la Ville de Bruges et la dite Compagnie, au canal maritime ou au port de Bruges.

En échange, la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges assurera, à la décharge de la Ville de Bruges, à concurrence de la dite somme, le service de l'emprunt que la Ville aura contracté pour lever ce capital.

ART. 12.

Indépendamment des changements aux statuts de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges résultant des stipulations qui précèdent, les articles 8, 10, 11 et 34, 6°, de ces statuts sont remplacés par les suivants ou complétés ou modifiés comme il est dit ci-après :

ART. 8 (nouveau). — Le capital social peut être augmenté par décision de l'Assemblée générale dans les conditions qu'elle détermine, sous réserve d'approbation par le Gouvernement.

ART. 10 (nouveau). — La Société peut, avec l'approbation du Gouvernement, émettre des obligations au porteur par décision de l'Assemblée générale, qui détermine le type de ces obligations et leur taux d'intérêt et d'amortissement.

Le Conseil d'administration fixe les autres conditions de l'émission.

ART. 11 (nouveau). — La Société est administrée par un Conseil composé de cinq membres au moins, neuf au plus. Deux des membres de ce Conseil sont nommés par le Gouvernement et un par le Conseil communal de la ville de Bruges.

Si l'Administrateur de la ville de Bruges est conseiller communal, il remplira son mandat gratuitement.

ART. 17. — Cet article est complété par ce qui suit :

Les Administrateurs nommés par l'État, ont, conjointement ou séparément, le droit de dénoncer à l'État toute décision, prise par le Conseil d'administration,

qui serait contraire à la loi, aux statuts, tels qu'ils sont modifiés par la présente convention, ou aux intérêts nationaux de l'État.

Dans le cas où ils usent de ce droit, ils ont aussi celui de suspendre la décision.

Le délai de suspension, pendant lequel le Gouvernement sera appelé à statuer, est de deux semaines.

Passé ce délai, s'il n'a pas été statué, la décision devient définitive.

ART. 34, 6°. — L'alinéa de l'article 34, 6° est remplacé par le suivant :

L'excédent est consacré, d'abord, à l'octroi d'un second dividende de 2 % aux actions privilégiées et de 1.2 % aux actions ordinaires.

Les deux premiers dividendes se montant respectivement à 5 et à 2 % pour les actions privilégiées et à 3 et à 1.2 % pour les actions ordinaires, sont récupérables, le cas échéant, pendant cinq ans sur les bénéfices des exercices postérieurs.

Sur le solde éventuel, il est attribué 25 % à l'État. Les 75 % restant sont répartis entre les actions privilégiées ou les actions de jouissance, qui les remplacent, et les actions ordinaires dans la proportion de trois parts pour les actions privilégiées ou de jouissance et d'une part pour les actions ordinaires.

ART. 13.

Si les conditions prévues aux articles 9, 10 et 12 ci-dessus ne sont pas réalisées par un acte authentique de modification aux statuts de la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges dans le délai de dix mois à dater de l'approbation de la présente convention par la Législature, les engagements prévus aux articles 8 et 12 ci-dessus seront censés non avenus.

Fait en _____, à _____, le _____

*Compagnie des Installations Maritimes
de Bruges,*

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 26 JULI 1923.

Ontwerp van overeenkomst-wet, te sluiten tusschen den Staat, de stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Wij hebben de eer aan Uwe beraadslagingen een ontwerp van overeenkomst-wet te onderwerpen tot wijziging van zekere bepalingen der overeenkomsten, waarbij de Staat, de stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen thans gebonden zijn met betrekking tot de havens van Brugge en Zeebrugge.

Krachtens de bestaande overeenkomsten valt het onderhoud van de haven van Zeebrugge ten laste van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, omdat die haven, toen ze aangelegd werd, beschouwd geworden is als moettende dienen als voorhaven van Brugge.

Uit de oorlogsgebeurtenissen 1914-1918 is gebleken dat het bestaan der haven van Zeebrugge in werkelijkheid beantwoordt aan een nationaal belang van den eersten rang.

In September en October 1914, toen de Antwerpsche haven ontoegankelijk was voor militair vervoer, heeft men te Zeebrugge de 4^e divisie van het Belgisch leger; na den terugtocht van Namen, en de 7^e Engelsche divisie kunnen ontschepen.

De militaire overheden zijn het eens om te verklaren dat Zeebrugge zou kunnen geroepen zijn om een gewichtige rol te vervullen, zoowel inzake krijgsoperaties als voor 's lands bevoorrading, ingeval van nieuwe internationale verwickelingen.

Het schijnt dus redelijk en billijk dat het op diepte houden der haven van Zeebrugge ten laste gelegd wordt van de gemeenschap, dat wil zeggen dat op deze haven hetzelfde stelsel toegepast wordt als op de andere nationale havens.

De artikelen 1 tot 5 van het ontwerp van nieuwe overeenkomst hebben hierop betrekking. Ze bevatten gelijke bepalingen als die, welke voorkomen in de overeenkomsten van denzelfden aard, tot regeling der betrekkingen tusschen den Staat eensdeels en de gemeentebesturen van Antwerpen en Gent anderdeels.

Men zou zich nochtans kunnen afvragen of het, ten aanzien van dezen nieuwen toestand, niet gepast ware dat de Staat zelf het bedrijf der haven aan de kust op zich nam, terwijl de maatschappij nog enkel zou te voorzien hebben in het bedrijf van het kanaal, met inbegrip van de sluis die er toegang toe verleent, en van de haven van Brugge.

Het antwoord op deze vraag kan enkel ontkennend zijn. Afgezien van het feit dat de Staat hiertoe niet bevoegd is, dient er opgemerkt dat de meest bevoegde personen als hun meening te kennen geven dat het beheer der binnenhaven en der kusthaven noodzakelijk in dezelfde handen moet blijven.

Dat blijkt uit een der besluiten, genomen op het Internationaal Scheepvaartcongres, in den loop dezer maand te Londen gehouden, en luidende als volgt : « Het kan voordeelig zijn, in het belang eener haven, die op een grooten afstand van de zee gelegen is, nabij de kust een aanleghaven voor groote pakketbooten in te richten, daar deze aanleghaven dient als voorhaven, afhangende van de hoofdhaven en onder hetzelfde bestuur gesteld. »

De artikelen 6 en volgende hebben hoofdzakelijk betrekking op de financieele herinrichting van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

De oorlog heeft tot gevolg gehad aan deze Maatschappij al de vruchten te doen verliezen van de pogingen die zij, van 1907 tot 1914, in het werk gesteld had om de leefbaarheid en den voorspoed der havens van Brugge en van Zeebrugge te bevorderen; haar omzetbaar actief werd er zeer sterk door aangetast en het is noodzakelijk dat nieuwe kapitalen aangebracht worden, opdat de Maatschappij haar werking zou kunnen voortzetten.

De financieele steun zou haar, naar het schijnt, kunnen verstrekt worden door de openbare machten en men zou zich de zaak zoo kunnen voorstellen, dat de Staat te dien einde zijn aandeel in het vastgelegd kapitaal zou vergrooten. Het komt evenwel verkieslijker voor, het vlotmaken van de onderneming in een andere richting te zoeken. De reden hiertoe ligt vooreerst in de financieele moeilijkheden, waarmede de Staat zelf te kampen heeft en die voor het oogenblik een nieuwen inbreng van zijnentwege weinig aanbevelenswaardig maken. Ze hangt verder hiervan af, dat het bedrijf, om winstgevend te zijn, met een nijverheidsgeest geleid moet worden en dat, uit dit oogpunt de samenwerking van financieele groepen, waarvan de ondernemingen in dien geest geleid worden, zich als hoogstwenschelijk voordoet.

Natuurlijk is de wederinrichting der zaak met beroep op dergelijke hulp slechts mogelijk in zooverre de aandeelhouders der Maatschappij toestemmen in de noodige offers, bij wijze van vermindering van de nominale waarde hunner aandelen; in dier voege dat de Maatschappij, niettegenstaande het aanbrengen van nieuw geld, geen al te groote kapitaallasten te dragen heeft en dat het nieuwe kapitaal, ten aanzien van het oude, de plaats inneemt die aan hetzelfde toekomt wegens het feit dat het weder vlotmaken der zaak eigenlijk zijn werk is.

Dit wordt voorzien in artikel 10, houdende dat het huidige kapitaal gebracht zal worden op 7,250,000 frank door het omzetten in titels van 250 frank van de 20,000 gewone aandelen en van de 9,000 bevoorrechte aandelen die thans in omloop zijn.

Deze opoffering bestaat trouwens meer in schijn dan in werkelijkheid, vermits de liquidatie van de Maatschappij, die onvermijdelijk zou zijn moesten de zaken onveranderd blijven, alle waarde zou ontnemen aan de 11,000 en aan de 9,000 gewone aandelen voor dewelke de Staat en de Stad Brugge ingeschreven hebben. Integendeel, door de regeling waarop de overeenkomst steunt, schijnt het dat de zaak, indien ze goed beheerd wordt als een echte nijverheidsonderneming, nog winstgevend kan worden.

Wat daar ontegensprekelijk de voornaamste factor zal van zijn, is het aanleggen van de vrije haven, waarvan spraak in artikel 8 van het ontwerp van overeenkomst.

De vrijwaring van het openbaar belang vergt dat de Staat, door het beheer van de Maatschappij niet mag genoodzaakt worden tot uitgaven die hij overdreven zou achten; daarin wordt voorzien door de bepalingen van artikel 3 in fine.

Anderdeels, moet het nationaal belang ook gevrijwaard worden tegen alle ondernemingen — al zouden ze ook voordeelen voor de Maatschappij opleveren — die er afbreuk zouden kunnen aan doen.

Het recht van veto dat artikel 17 aan de door den Staat benoemde Beheerders toekent is een waarborg hiertegen.

Ten slotte, is het billijk dat, als vergelding voor de door den Staat gebrachte offers, indien de onderneming tot een goeden uitslag geraakt, deze aan den Staat niet enkel als aandeelhouders voordeel oplevert, doch dat hem, na toekenning van een gewoon dividend voor de aandelen, ook een deel der winsten verleend wordt. Dit deel, naar luid van artikel 12, laatste lid, zal 25 % bedragen.

Er dient op gewezen dat de toestand der gewone aandelen zal verbeteren door de nieuwe overeenkomst, wegens het toekennen van een tweede dividend van 1.2 %, gepaard gaande met het tweede dividend van 2 % voor de bevoorrechte aandelen, vóór de verdeling van het mogelijke superdividend.

De Eerste Minister,
Minister van Financiën,
G. THEUNIS.

De Minister van Landbouw
en Openbare Werken,
B^{on} RUZETTE.

BIJLAGE

Tusschen :

1. — DEN BELGISCHEN STAAT, vertegenwoordigd door den heer G. THEUNIS, Eersten Minister, Minister van Financiën, en den heer baron RUZETTE, Minister van Landbouw en Openbare Werken, ter eere,

2. — DE STAD BRUGGE, vertegenwoordigd door

3. — DE MAATSCHAPPIJ DER BRUGSCHE HAVENINRICHTINGEN, vertegenwoordigd door den Voorzitter van den Beheerraad, den heer JOZEF SCHRAMME, advocaat, te Brugge, en den heer JEAN COUSIN, ingenieur, te Brussel, ter andere,

In de volgende overeenkomst gesloten, onder voorbehoud van goedkeuring door de Wetgevende Macht, door den Gemeenteraad der stad Brugge en door de Algemeene Vergadering van aandeelhouders van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

ARTIKEL 1.

Met afwijking van de artikelen : 46 van het lastkohier, gevoegd bij de overeenkomst-wet van 1 Juni 1894-11 September 1895, 7 van de bijgevoegde overeenkomst-wet van 6 Juli-26 Augustus 1903, is de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen ontslagen van het onderhoud der diepten van de buitenhaven van Zeebrugge, met inbegrip van de aan tij onderhevige toegangsgeul naar de zeesluis. Deze ontheffing gaat in met 1 Januari 1922.

ART. 2.

Het tweede lid van artikel 1, de artikelen 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 van overeenkomst-wet van 30 Juni-14 September 1899, betreffende het onderhoud van het strandingsdok voor visscherssloepen, zijn ingetrokken met ingang van 1 Januari 1922.

ART. 3.

De uitgaven voor baggerwerk in de haven van Zeebrugge, gelegen benedenwaarts van de ingangsluis van het zeevaartkanaal naar Brugge, komen ten laste van den Staat. Evenwel zullen, voor elk der jaren 1922 en 1923, de door den Staat te dragen uitgaven van dien aard de som van 2 1/2 miljoen frank niet overschrijden.

Als vergoeding voor de opofferingen, welke de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen zich getroost heeft door het aankopen van het materieel dat thans gebruikt wordt voor het baggeren der haven van Zeebrugge, wordt de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen aangesteld tot aannemer van de onderhoudsbaggerwerken, voor rekening van den Staat aan de haven van Zeebrugge uit te voeren, en dit voor een termijn van drie jaar, beginnende den 1^{er} Januari 1924. Op deze werken zijn van toepassing al de bepalingen en voorwaarden van lastkohier n° 26 van 1919, Beheer van Bruggen en Wegen, betreffende de baggerwerken aan den ingang in de havengeul en binnen elk der havens van Oostende, Nieuwpoort en Blankenberghe, alsook in de killen der Stroombank.

Al de baggerwerken tot onderhoud, welke door den Staat zullen voorgeschreven worden, zijn uit te voeren zonder beperking van maximum noch minimum, wat betreft den jaarlijks uit te baggeren omvang. De baggerwerken, uitgevoerd in de Zandkil worden beschouwd als zijnde van de 1^e categorie; al de andere baggerwerken behooren tot de 2^e categorie.

De eenheidsprijzen voor deze werken zijn diegene, aangenomen bij de aanbesteding van de aanneming waarop van toepassing is lastkohier n° 26 van 1919, krachtens inschrijving goedgekeurd den 3^{en} Maart 1920. Al de andere uitgaven voor onderhoud, betreffende de haven van Zeebrugge, zullen door den Minister van Openbare Werken moeten goedgekeurd worden. Ze zullen geregeld worden zooals hierna bepaald is en de Maatschappij zal de noodige gelden voorschieten.

ART. 4.

De ruwe ontvangsten, geïnd door de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen wegens het bedrijf der haven van Zeebrugge, en rechtstreeks of onrechtstreeks voortkomende van de kaaien, gronden of andere aanhoorigheden toebehoorende aan den Staat en gelegen benoorden de Blankenbergsche laan en beoosten den spoorweg van den Havendam, zooals : scheepvaartrechten wegens het aanleggen langs de kaaien, handelsverrichtingen in de reede, taksen, cijzen of vergoedingen, hetzij voor het gebruik van kranen of andere werktuigen, hetzij voor gebruik of huur van loodsen, magazijnen en andere inrichtingen, en in 't algemeen gelijk welke opbrengsten, worden op de volgende wijze verdeeld :

1° De Maatschappij zal vooraf nemen :

A. — De kosten van beheer en toezicht.

Het aandeel van die kosten zal vastgesteld worden over het geheel, in gemeen overleg, na het derde volledig bedrijfsjaar, volgens de werkelijke uitgaven van beheer die voor die drie eerste dienstjaren vastgesteld, erkend en aan de Maatschappij toegekend zullen zijn.

B. — De uitgaven voor onderhoud aan de werken der haven en de uitgaven van allen aard, die te haren laste blijven naar luid van de onderhavige overeenkomst.

Moesten de ontvangsten van gelijk welk jaar niet voldoende zijn om de uitgaven, vermeld in de litterae A en B hierboven te dekken, dan zal de Staat

het tekort aan de Maatschappij der Brugsche haveninrichtingen voorschieten, mits die sommen te verhalen op het overschot aan ontvangsten der volgende jaren.

2. — Het overige van de ontvangsten zal verdeeld worden bij helften tusschen den Staat en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

ART. 5.

De Maatschappij der Brugsche haveninrichtingen zal een afzonderlijke boekhouding aanleggen voor alle ontvangsten en uitgaven betreffende de haven van Zeebrugge.

De Regceering zal een of meer bijzondere Commissarissen mogen benoemen om toezicht en nazicht te oefenen over de inning of over de boekhouding betreffende die ontvangsten en uitgaven.

ART. 6.

De Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen is vrijgesteld van het betalen der rechten, voorzien bij artikel 10 der bijgevoegde overeenkomst-wet van 30 Juni-14 September 1899, artikel 9 der bijgevoegde overeenkomst-wet van 12 Juli-14 September 1899, en artikel 6 der bijgevoegde overeenkomst-wet van 29 Maart-10 Mei 1900.

ART. 7.

Met afwijking van de vroegere overeenkomsten-wetten, is de duur der vergunning met vijftien (15) jaar verlengd en aldus op negentig (90) jaar gebracht, welke termijn ingegaan is op den eersten Maart negentienhonderd en zeven.

Dergelijke verlenging van vijftien jaar is van toepassing op de termijnen, voorzien bij de artikelen der overeenkomst-wet van 1 Juni 1894-11 September 1895 en 35, § 1, van de statuten der Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

ART. 8.

De Staat zal aan de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, op een der oevers van het zeevaartkanaal van Brugge, vergunning verleen en van een te bepalen strook, groot ongeveer 300 hectaren, die vrij zal zijn van alle tollasten.

Over het algemeen gelijk welke onkosten van inrichten, geschiktmaken, enz., der vrije strook, alsmede de kosten van toezicht over de uitwegen door den tol-dienst, komen ten laste van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

De gronden zullen door den Staat onteigend worden op kosten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, en deze zal er over beschikken voor den aanleg van handels- of nijverheidsinrichtingen, en daarbij het recht hebben ze in vollen eigendom af te staan aan nijverheids- of handelsondernemingen.

Bij het vervallen van den termijn of bij vervroegde naasting van de vergunning

tot exploitatie der Haveninrichtingen, zullen de gronden en werken, die nog aan de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen zouden toebehooren, aan den Staat toekomen, mits vergoeding naar schatting van deskundigen.

ART. 9.

De vergunning van een vrije strook hangt af van de voorwaarde dat, binnen een termijn van zes maand na de goedkeuring van deze overeenkomst door de Wetgevende Macht, de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen een nieuw kapitaal heeft doen inschrijven van 12,750,000 frank, hetwelk zal vertegenwoordigd zijn door 51,000 bevoorrechte aandelen van 250 frank ieder, geheel vol te storten bij de inschrijving.

ART. 10.

Op het oogenblik van de inschrijving van het nieuw kapitaal, zal het huidige kapitaal op 7,250,000 frank teruggebracht worden, door de omzetting, in titels van 250 frank, van de 20,000 gewone aandelen en van de 9,000 bevoorrechte aandelen, van 500 frank ieder, welke thans in omloop zijn, voor welke omzetting de Staat, de stad Brugge en de houders van bevoorrechte aandelen hun toestemming zullen verleenen.

ART. 11.

De stad Brugge zal een som van 5,000,000 frank ter beschikking van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen stellen, welke som zal besteed worden aan, in gemeen overleg tusschen de stad Brugge en voornoemde Maatschappij bepaalde, werken aan het Zeevaartkanaal of aan de haven van Brugge.

In ruil daarvan, zal de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, ter ontlasting van de stad Brugge, ten bedrage van bovengenoemde som, den dienst verzekeren van de leening die de Stad zal gesloten hebben om dat kapitaal te lichten.

ART. 12.

Behalve de wijzigingen aan de statuten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, krachtens bovenstaande bepalingen, worden de artikelen 8, 10, 11 en 34, 6°, van die statuten door de volgende vervangen of aangevuld of gewijzigd zooals hierna bepaald wordt :

ARTIKEL 8 (*nieuw*). — Het Maatschappelijk kapitaal mag verhoogd worden bij beslissing van de Algemeene vergadering, onder de voorwaarden die deze bepaalt mits goedkeuring door de Regeering,

ART. 10 (*nieuw*). — De Maatschappij mag, met goedkeuring van de Regeering, schuldbrieven aan toonder uitgeven bij beslissing van de Algemeene vergadering, die het type van die schuldbrieven en den rente- en aflossingsvoet er van bepaalt.

De Behcerraad stelt de andere voorwaarden van uitgifte vast.

ART. 11 (nieuw). — De Maatschappij wordt beheerd door een Raad, bestaande uit ten minste vijf en ten hoogste negen leden. Twee van de leden van dezen Raad worden door de Regeering en een door den Gemeenteraad der Stad Brugge benoemd.

Indien de Beheerder der Stad Brugge gemeenteraadslid is, zal hij zijn opdracht kosteloos waarnemen.

ART. 17. — Dit artikel wordt volgenderwijze aangevuld :

De door den Staat benoemde Beheerders hebben, gezamenlijk of afzonderlijk, het recht bij den Staat aan te geven elke, door den Beheerraad genomen, beslissing, die strijdig zou zijn met de wet, met de statuten, zooals deze gewijzigd zijn door onderhavige overeenkomst, of met de nationale belangen van den Staat.

Ingeval zij van dit recht gebruik maken, hebben zij tevens het recht de beslissing te schorsen.

De schorsingstermijn, tijdens denwelken de Regeering uitspraak zal moeten doen, bedraagt twee weken.

Indien geen uitspraak gedaan is na verloop van dezen termijn, wordt de beslissing van kracht.

ART. 34, 6°. — De alinea van artikel 34, 6° wordt vervangen door hetgeen volgt :

Het overschietende deel wordt, in de eerste plaats, besteed aan het toekennen van een tweede dividend van 2 t. h. aan de bevoorrechte aandeele en van 1 2 t. h. aan de gewone aandeele.

De twee eerste dividenden, onderscheidenlijk ten beloope van 5 en van 2 t. h. voor de bevoorrechte aandeele en van 3 en 1 1/2 t. h. voor de gewone aandeele, zijn desvoorkomend gedurende vijf jaar verhaalbaar op de winsten der latere dienstjaren.

Van het mogelijke saldo, wordt 25 t. h. aan den Staat toegekend. De overblijvende 75 t. h. worden verdeeld onder de bevoorrechte aandeele of de genotsaandeele, welke die vervangen, en onder de gewone aandeele, in de verhouding van drie parten voor de bevoorrechte- of genotsaandeele en een part voor de gewone aandeele.

ART. 13.

Indien de voorwaarden, voorzien in de artikelen 9, 10 en 12 hierboven, niet vervuld zijn door een authentieke akte tot wijziging van de statuten van de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen, binnen een termijn van tien maand na de goedkeuring van deze overeenkomst door de wetgevende macht, zullen de verbintenissen, voorzien in artikelen 8 en 12 hierboven, als ongeldig beschouwd worden.

Gedaan in , te , den

*De Maatschappij der Brugsche
Haveninrichtingen.*

(1)

ANNEXE AU N° 428.

Projet de loi autorisant le Gouvernement à conclure une convention avec la ville de Bruges et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances et de l'Agriculture et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Nos Ministres des Finances et de l'Agriculture et des Travaux publics sont chargés de présenter en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à approuver la convention à conclure entre le Ministre des Finances et le Ministre de l'Agriculture et des Travaux publics, d'une part, et la Ville de Bruges et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges, d'autre part, suivant le projet annexé à la présente loi.

BIJLAGE VAN N° 428.

Wetsontwerp waarbij de Regeering gemachtigd wordt een overeenkomst te sluiten met de stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche Haveninrichtingen.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onze Ministers van Financiën en van Landbouw en Openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Ministers van Financiën en van Openbare Werken zijn belast, in Onzen naam, aan de Wetgevende Kamers het wetsontwerp voor te stellen waarvan de inhoud volgt :

EENIG ARTIKEL.

De Regeering is er toe gemachtigd de overeenkomst goed te keuren die zal gesloten worden tusschen den Minister van Financiën en den Minister van Landbouw en Openbare Werken, ter eenre, en de Stad Brugge en de Maatschappij der Brugsche haveninrichtingen, ter andere, volgens het bij deze wet gevoegd ontwerp.

Donné à Bruxelles, le 25 juillet 1923. | Gegeven te Brussel, den 25ⁿ Juli 1923.

ALBERT.

Par le Roi :
Le Premier Ministre,
Ministre des Finances,

Van 's Konings wege :
De Eerste Minister,
Minister van Financiën,

G. THEUNIS.

Le Ministre de l'Agriculture
et des Travaux publics,

De Minister van Landbouw
en Openbare Werken,

B^{on} RUZETTE.
