

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

3 MEI 1971

WETSONTWERP

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

I. — AMENDEMENT

VOORGESTELD DOOR DE HEER VAN GEYT.

Artikel 1.

In het eerste lid, de woorden « het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland » **vervangen door de woorden « de zuidkust van Groot-Brittannië, begrepen tussen Hull en Portsmouth ».**

VERANTWOORDING.

Niet zonder reden opperen de representatieve vakbonden van het personeel van de Dienst der Pakkethoten het bezwaar dat de in het wetsontwerp gebruikte formulering vatbaar is voor een al te rekbaar, alhoewel schijnbaar door niemand gewenste interpretatie, wat betreft de bepaling van de door de schepen van de toekomstige Regie te bevaren Britse (en zelfs Noord-Ierse) kuststrook.

L. VAN GEYT.

II. — AMENDEMENTEN VOORGESTELD DOOR DE HEER VANSTEENKISTE.

Artikel 1.

In fine van het laatste lid, het woord « Brussel » **vervangen door het woord « Oostende ».**

Zie :

926 (1970-1971) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

3 MAI 1971

PROJET DE LOI

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

I. — AMENDEMENT

PRÉSENTÉ PAR M. VAN GEYT.

Article premier.

Au premier alinéa, remplacer les mots « le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord » **par les mots « la côte méridionale de la Grande-Bretagne, comprise entre Hull et Portsmouth ».**

JUSTIFICATION.

Ce n'est pas sans raison que les organisations syndicales représentatives du personnel du Service des Paquebots a formulé l'objection que le texte du projet de loi peut donner lieu à une interprétation par trop extensive — que nul ne semble toutefois souhaiter — en ce qui concerne la définition du littoral de la Grande-Bretagne (et même d'Irlande du Nord) à desservir par les bâtiments de la future Régie.

II. — AMENDEMENTS

PRÉSENTÉS PAR M. VANSTEENKISTE.

Article premier.

In fine du dernier alinéa, remplacer le mot « Bruxelles » **par le mot « Ostende ».**

Voir :

926 (1970-1971) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

Art. 6.

In fine van het laatste lid, het woord « Brussel » vervangen door het woord « Oostende ».

VERANTWOORDING.

Het kan redelijkerwijze niet betwist worden dat het bestuurlijk apparaat thans sterk de nadelen ondervindt van een overdreven centralisatie en concentratie te Brussel; zulks niet alleen oneconomisch en niet efficiënt, maar bovendien werkt het — ook in het buitenland — de gevoelens van frustratie in de hand die zich normaal hebben geuit in een zeer ruime beweging voor regionalisatie.

In het algemeen is het trouwens, om voor de hand liggende redenen, beter dat een bestuur of een onderneming geleid wordt op de plaats zelf waar de activiteit gebeurt. Deze stelregel wordt aangekleefd ook voor de privé-maatschappijen. Zeer herhaaldelijk, o.m. in 1952, 1965 en 1968 werden voorstellen ingediend om de handelsvennootschappen te nopen hun maatschappelijke zetel te vestigen op de plaats zelf van hun bedrijf.

Aan deze voorstellen hebben talrijke kamerleden en senatoren hun naam gehecht, o.m. de heren M. Philippart, Th. Lefèvre, J. Rey, H. Willot, G. Gillès de Pélichy, L. Pierard, Posson, De Gryse, Delwaide, Detiège, Pêtre, Parisis, De Vlies, Colla, J. Cools, G. Schyns, Defraigne, A. Baudson, Van Hoeylandt, Vandekerckhove, Vanderpoorten, Gillet, Remson en Kevers.

Het ware niet te begrijpen dat een regel die men terecht voor privé-ondernemingen wil doen gelden, voor het rijksbestuur achterwege zou mogen blijven. Daarom wordt voorgesteld de verplichte vestiging, bij wet, van de zetel van de nieuwe regie te Brussel te laten vervallen en die zetel op de plaats waar de exploitatie gebeurt, nl. te Oostende, te vestigen.

Er zijn daarvoor ook vele praktische redenen :

1) Al wat deze nieuwe regie werkelijk aanbelangt, zal te Oostende gebeuren. Te Brussel is er eigenlijk niets dat de R. M. T. betreft. De genen die deze regie vanuit Brussel zouden willen besturen, zullen in permanent contact met de zeevaartlijnen en de scheepsbouwdienst moeten staan; zij zullen zich dan ook zeer geregeld ter plaatse moeten begeven, wat de negatie zelf is van bestuurlijke efficiëntie. De voorgestelde oplossing is tegelijk rationeler, goedkoper en humaner.

2) Er bestaat terzake een belangrijk precedent : nl. de Dienst voor de Binnenscheepvaart die vóór 1940 reeds te Luik gevestigd werd en die daar trouwens uitstekend werkt. Men ziet niet in waarom hetgeen in het ene geval zo goed gaat, ook in het andere geval niet zou mogelijk zijn.

Art. 6.

In fine du dernier alinéa, remplacer le mot « Bruxelles » par le mot « Ostende ».

JUSTIFICATION.

Il ne peut raisonnablement être contesté que l'appareil administratif souffre à l'heure actuelle des inconvénients d'une centralisation et d'une concentration excessives à Bruxelles: cela n'est pas seulement anti-économique et inefficace, mais favorise en outre — comme cela se passe à l'étranger également — les sentiments de frustration qui se sont normalement exprimés dans un très large mouvement en faveur de la régionalisation.

En général, il est d'ailleurs préférable, pour des motifs évidents, que la direction d'une administration ou d'une entreprise se trouve sur les lieux mêmes où cette dernière exerce son activité. Ce principe vaut également pour les sociétés privées. A diverses reprises, notamment en 1952, 1965 et 1968, ont été déposées des propositions de loi en vue de contraindre les sociétés commerciales à établir leur siège social sur les lieux mêmes de leur activité.

Nombreux sont les députés et les sénateurs qui ont contresigné cette proposition: notamment MM. M. Philippart, Th. Lefèvre, J. Rey, H. Willot, Gillès de Pélichy, L. Pierard, Posson, De Gryse, Delwaide, Detiège, Pêtre, Parisis, De Vlies, Colla, J. Cools, G. Schyns, Defraigne, A. Baudson, Van Hoeylandt, Vandekerckhove, Vanderpoorten, Gillet, Remson et Kevers.

Il serait incompréhensible qu'une règle que l'on entend à bon droit appliquer aux entreprises privées puisse ne pas l'être à l'administration de l'Etat. C'est la raison pour laquelle il est proposé de renoncer à prévoir l'obligation légale d'établir à Bruxelles le siège de la régie nouvelle et de disposer que ce siège sera établi sur les lieux de l'exploitation, c'est-à-dire à Ostende.

De nombreuses raisons d'ordre pratique militent en faveur d'une telle décision:

1) Tout ce qui concerne effectivement cette régie nouvelle se passera à Ostende. A Bruxelles il n'y a, à proprement parler, rien qui concerne la R. M. T. Ceux qui voudraient diriger cette régie à partir de Bruxelles devront être en contact permanent avec les lignes de navigation et le service des constructions maritimes; ils devront également s'y rendre régulièrement, ce qui est la négation même de l'efficacité administrative. La solution proposée est, à la fois, plus rationnelle, moins onéreuse et plus humaine.

2) Il y a un important précédent en ce domaine, à savoir l'Office de la navigation intérieure qui, dès avant 1940, a été établi à Liège et qui d'ailleurs y fonctionne parfaitement. On n'aperçoit pas pour quel motif d'heureux résultats obtenus dans l'un des cas ne seraient pas possibles aussi dans l'autre.

L. VANSTEENKISTE,
P. LEYS.