

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

12 MEI 1971

WETSONTWERP

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1)

UITGEBRACHT DOOR DE HEER D. CLAEYS.

DAMES EN HEREN,

I. — Uiteenzetting van de Minister.

Oppericht in 1846, bestaat de Oostende-Doverlijn 125 jaar.

Tijdens die periode kende onze nationale zeevaartlijn een bestendig succes dat slechts afgeremd werd tijdens de twee wereldoorlogen. Niettegenstaande die gestadige aangroei is het niet vandaag dat voor het eerst de mogelijkheid wordt overwogen om de exploitatie van de zeevaartlijn Oostende-Dover en van de daaraan nauw verbonden Scheepsbouwdienst te Oostende om te vormen tot een autonome dienst.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Hicquet.

A. — Leden : de heren Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — de heren Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lauwereins, Sainte, Tibbaut, Vernimmen. — de heren Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — de heren Goemans, Vansteenkiste. — de heer Boon.

B. — Plaatsvervangers : de heren De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — de heren Brouhon, Cudell, Rasquin (M.), Vandenhove. — de heren Delruelle (G.), Herbage, Holvoet. — de heer Mattheyssens. — de heer Vandamme (P.).

Zie :

926 (1970-1971) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N°s 2 et 3 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

12 MAI 1971

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)

PAR M. D. CLAEYS.

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Exposé du Ministre.

Créée en 1846, la ligne de navigation Ostende-Douvres a 125 ans.

Au cours de cette période, notre ligne maritime nationale a enregistré un succès croissant qui s'est seulement ralenti pendant les deux guerres mondiales. Malgré cette progression constante, ce n'est pas aujourd'hui que l'on envisage pour la première fois la possibilité d'ériger en service autonome l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres et du Service de construction navale d'Ostende qui y est étroitement lié.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Hicquet.

A. — Membres : MM. Blanckaert, Bode, Claeys, Coucke, De Gryse, Devos (R.), Nothomb, Van Herreweghe. — MM. Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lauwereins, Sainte, Tibbaut, Vernimmen. — MM. Boey, Bossicart, Cantillon, Corbeau, Philippart. — MM. Goemans, Vansteenkiste. — M. Boon.

B. — Suppléants : MM. De Mey, Urbain, Van Rompaey, Willems. — MM. Brouhon, Cudell, Rasquin (M.), Vandenhove. — MM. Delruelle (G.), Herbage, Holvoet. — M. Mattheyssens. — M. Vandamme (P.).

Voir :

926 (1970-1971) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N°s 2 et 3 : Amendements.

Deze mogelijkheid werd reeds meer dan 10 jaar geleden door het betrokken Bestuur bestudeerd: in het Parlement werd bij de bespreking van de opeenvolgende begrotingen van Verkeerswezen zowel in de Kamer als in Senaat, telkens opnieuw de aandacht gevestigd op de nadelen verbonden aan de huidige structuur en reglementering, vooral dan op boekhoudkundig vlak. Ook het departement van Financiën is er zich van bewust dat een soepeler en meer commercieel beheer noodzakelijk is, niet alleen voor de Oostende-Doverlijn maar ook voor alle Staatsbedrijven in het algemeen. Daarom nam de Minister het initiatief een werkgroep op te richten teneinde concrete voorstellen uit te werken. Deze was samengesteld uit ambtenaren van het departement van Verkeerswezen en uit vertegenwoordigers van de diensten van de Ministers van Begroting en Financiën.

Na afloop der werkzaamheden waren alle leden van de Werkgroep er ten volle van overtuigd dat een omvorming niet alleen gewenst doch zelfs noodzakelijk is.

De moeilijkheden waarmee de Oostende-Doverlijn — die door velen ten onrechte beschouwd wordt als een exploitatie die over een monopolie beschikt — te kampen heeft nemen steeds toe zowel in de uitbating zelf (soepele en vlugge aanpassingen zijn noodzakelijk) als in de steeds scherper wordende concurrentiestrijd.

Sedert de totstandkoming van een nieuwe zeevaartlijn tussen Dover en de Belgische kust is een verder doorgevoerde commercialisering van de exploitatie noodzakelijker dan ooit.

Bij deze gelegenheid vraagt de Minister aandacht voor de resultaten die door de diensten van het Zeewezen werden geboekt en die meteen het bewijs leveren van de bevoegdheid en van de volledige inzet van het personeel.

Toch toont de evolutie van de cijfers aan dat onze bijzondere aandacht vereist is en dat passende conclusies dienen te worden getrokken in het vooruitzicht van de op til zijnde concurrentiestrijd.

Wanneer bijvoorbeeld een vergelijking wordt gemaakt, wat de carferry-traffic betreft, tussen de Oostende-Doverlijn en de Townsendlijn te Zeebrugge, dan komen wij tot de volgende vaststellingen.

Cette possibilité a déjà été étudiée par l'Administration intéressée il y a plus de dix ans; lors de la discussion des budgets des Communications successifs tant à la Chambre qu'au Sénat, l'attention a chaque fois été attirée sur les inconvénients inhérents à la structure et à la réglementation actuelles, surtout sur le plan comptable. Le Département des Finances est également conscient de la nécessité d'une gestion plus souple, plus commerciale, non seulement pour la ligne Ostende-Douvres mais aussi pour toutes les entreprises étatiques en général. C'est pourquoi le Ministre a pris l'initiative de constituer un groupe de travail chargé d'élaborer des propositions concrètes. Ce groupe se composait, outre de fonctionnaires du département des Communications, de représentants des services des Ministres du Budget et des Finances.

À l'issue de leur mission, tous les membres du groupe de travail avaient acquis l'intime conviction qu'une réforme s'avèrait non seulement souhaitable mais même nécessaire.

Les difficultés rencontrées par la ligne Ostende-Douvres, que beaucoup considèrent à tort comme un monopole, augmentent constamment, tant sur le plan de l'exploitation (des adaptations souples et rapides sont nécessaires) que sur celui de la concurrence qui se fait toujours plus aiguë.

Depuis la mise en service d'une nouvelle ligne maritime entre Douvres et la côte belge, une commercialisation plus accentuée de l'exploitation s'est avérée plus indispensable que jamais.

À cet égard, le Ministre a mis l'accent sur les résultats qui ont été obtenus par les services de la Marine et qui sont la preuve de la compétence du personnel et de son entier dévouement.

Toutefois, l'évolution des chiffres nous montre que cette question requiert une attention toute particulière et qu'il convient de tirer les conclusions appropriées en vue de faire face à la concurrence.

La comparaison du trafic des carferries de la ligne Ostende-Douvres et de la ligne Townsend à Zeebrugge permet, par exemple, de faire les constatations suivantes :

Jaar — Année	Townsend				O. D. L. — L. O. D.			
	passagiers — passagers	%	auto's — automobiles	%	passagiers — passagers	%	auto's — automobiles	%
1966	38 445	5	9 744	5	639 762	95	204 043	95
1967	116 132	15	25 691	11	658 239	85	208 892	89
1968	217 896	23	43 860	16	759 973	77	237 985	84
1969	364 970	34	66 721	24	714 318	66	220 492	76
1970	494 654	39	87 577	28	794 997	61	232 560	72
1971 (3 maand). — (3 mois) ...	46 785	46	10 241	30	124 838	54	23 646	70

Daaruit blijkt duidelijk dat, alhoewel wij een kleine aanwinst hebben verwezenlijkt, deze toch niet in verhouding is met de toename van de globale traffic op België.

Il ressort clairement de ce tableau que, bien que nous ayons enregistré une légère avance, celle-ci n'est cependant pas proportionnelle à l'augmentation du trafic global vers la Belgique.

Dezelfde vaststellingen kunnen worden gedaan wanneer wij de totale trafiek in de haven van Dover overschouwen.

Volgende cijfers hebben niet alleen betrekking op de carferries doch op alle vervoer.

— Het vervoer van gewone reizigers steeg in de haven van Dover met 7,75 % in 1969 en opnieuw met 15,52 % in 1970. Bij de Oostende-Doverlijn noteerden wij daarentegen een daling met 1,4 % in 1969 en in 1970 slechts een stijging met 7,8 %.

— Wat de personenwagens betreft, steeg het vervoer te Dover in 1969 met 5,01 % en in 1970 zelfs met 15 %, terwijl wij in 1969 7,3 % achteruit gingen en in 1970 slechts 5,1 % winst boekten.

De toename van het vrachtvervoer te Dover was nog meer spectaculair :

in 1969 steeg het met 42,51 %;
in 1970 met 53,45 %.

Ook op dat vlak zijn de resultaten op de lijn Oostende-Dover eerder ongunstig, alhoewel dit vervoer van bijzonder belang is in het kader van een gezond financieel beheer, rekening houdend met het permanent karakter ervan gans het jaar door.

Deze enkele gegevens mogen volstaan om de verdere kansen en mogelijkheden van de Oostende-Doverlijn aan te tonen doch tevens om te bewijzen dat, in het kader van de steeds toenemende concurrentie wij meer dan ooit moeten gewapend zijn om aan die concurrentie het hoofd te bieden.

Sedert 1966 vaart Townsend regelmatig tussen Zeebrugge en Dover. Van 1972 af zullen schepen van de British Railways dagelijks diensten verzekeren vanuit Oostende. In een min of meer nabije toekomst zullen wij misschien af te rekenen hebben met een tunnel onder het Kanaal.

Meer dan ooit zullen wij dus over een soepele regeling moeten kunnen beschikken om, zo nodig, passende maatregelen te kunnen treffen.

Daartoe is een moderne industriële boekhouding noodzakelijk ten einde de evolutie van de kostprijs van de onderscheiden sectoren in de uitbating op de voet te kunnen volgen. Het is alleen op die wijze dat met zekerheid kan worden nagegaan welke diensten of overvaarten al dan niet winstgevend zijn en in welke mate. Een gezond beheer eist zulks en in het kader van de groeiende concurrentie is zulks een dringende noodzakelijkheid.

Het wetsontwerp strekt ertoe de diensten van de Pakketboten en van de Scheepsbouw om te vormen in Regie, hen aldus de nodige soepelheid te verzekeren en aldus de verdere uitbouw ervan te vrijwaren.

Toeristisch gezien draagt deze dienst, met zijn 2 000 000 passagiers per jaar, in ruime mate bij tot de uitbouw van onze kust, terwijl ook in het internationaal spoorwegverkeer de aanwezigheid van de Oostende-Doverlijn voor de N. M. B. S. van uitzonderlijk belang is.

Inzake invoer van vreemde deviezen is de Oostende-Doverlijn eveneens van bijzonder belang, indien wij rekening houden met een jaarlijkse ontvangst van ± 750 000 000 frank waarvan de overgrote meerderheid in het buitenland wordt verrekend. De verdeling van de trafiek deed zich in 1970 voor als volgt :

60 % Groot-Brittannië;
19 % Duitsland;
8 % Nederland;
7 % België;
6 % alle andere landen samen.

Les constatations sont identiques si l'on considère le total du trafic au port de Douvres.

Les chiffres suivants ne concernent pas uniquement les carferries, mais tous les transports.

— Le transport de passagers ordinaires, au port de Douvres, s'est accru de 7,75 % en 1969, et de 15,52 % en 1970. La ligne Ostende-Douvres, par contre, a enregistré une diminution de 1,4 % en 1969 et une augmentation d'à peine 7,8 % en 1970.

— En ce qui concerne le transport d'automobiles, l'augmentation a été de 5,01 % en 1969, et même de 15 %, en 1970, tandis que nous enregistrons, en 1969, un recul de 7,3 % et seulement une progression de 5,1 %, en 1970.

A Douvres, l'augmentation du transport de fret a encore été plus spectaculaire :

42,51 % en 1969;
53,45 % en 1970.

Sur ce plan aussi, les résultats obtenus par la ligne Ostende-Douvres sont plutôt défavorables, bien que ce transport revête une importance particulière dans le cadre d'une saine gestion financière, compte tenu de son caractère permanent durant toute l'année.

Ces quelques données peuvent suffire à définir les chances et les possibilités futures de la ligne Ostende-Douvres, mais aussi à prouver que, devant l'accroissement de la concurrence, nous devons plus que jamais être armés pour y résister.

Depuis 1966, la Townsend relie régulièrement Zeebrugge à Douvres. A partir de 1972, des navires des British Railways assureront des services quotidiens au départ d'Ostende. Dans un avenir plus ou moins proche, devons-nous peut-être faire face également, à la concurrence d'un tunnel sous la Manche.

Plus que jamais, nous devons donc disposer d'un régime souple qui nous permettra, si nécessaire de prendre les mesures appropriées.

A cet effet, une comptabilité moderne de type industriel est indispensable afin de pouvoir suivre de près l'évolution du prix de revient des divers secteurs de l'exploitation. C'est de cette manière seulement qu'il sera possible de se rendre compte avec certitude que's sont les services ou trajets lucratifs ou non et dans quelle mesure ils le sont. C'est une condition indispensable à une saine gestion et c'est une nécessité impérieuse dans le cadre de l'augmentation de la concurrence.

Le projet de loi a pour objet, par la transformation des services des paquebots et de construction navale en une Régie, de leur assurer la souplesse voulue et de sauvegarder ainsi leur développement ultérieur.

D'un point de vue touristique, ce service, avec ses 2 millions de passagers par an, contribue dans une large mesure à la mise en valeur de notre côte, tandis que la ligne Ostende-Douvres revêt une importance exceptionnelle pour la S. N. C. B., en ce qui concerne le trafic ferroviaire international.

En matière d'importation de devises étrangères, la ligne Ostende-Douvres joue aussi un rôle d'une importance particulière, si nous tenons compte de recettes annuelles de l'ordre de 750 millions de francs dont la plus grande partie est réglée à l'étranger. En 1970 le trafic s'est réparti comme suit :

60 % Grande-Bretagne;
19 % Allemagne;
8 % Pays-Bas;
7 % Belgique;
6 % total des autres pays.

Steeds meer beleven wij de definitieve doorbraak van het internationaal toerisme. Daardoor worden steeds groter kansen geboden, doch alleen aan degenen die zich tijdig aangepast hebben aan de groeiende noden van de moderne mens met zijn problemen van vrije tijdbesteding en veelzijdigheid inzake comfort.

De Belgische Staat heeft gedurende 125 jaar met succes de Oostende-Doverlijn uitgebaat. Vandaag nog heeft de Regering twee grotere carferries met meer comfort en luxe besteld, om aldus aan de toename en de evolutie van de trafiek het hoofd te kunnen bieden. Aan het Parlement wordt thans gevraagd ook de structuur van de dienst derwijze aan te passen en te moderniseren dat hij morgen het hoofd kan bieden aan de hedendaagse moeilijkheden van beheer en exploitatie.

II. — Algemene bespreking.

Doel van de R. M. T.

1. Deze dagen heeft de Regering verschillende wetsontwerpen houdende oprichting van regies ingediend en men heeft in dit verband van « régimemanie » gesproken. Hoe kan deze houding van de Regering worden verantwoord?

De Minister antwoordt dat de wet van 28 juni 1963 tot wijziging en aanvulling van de wetten op de Rijkscomptabiliteit niet voldoende soepelheid biedt m.b.t. de exploitatie van sommige Rijksondernemingen met een hoofdzakelijk technisch, financieel of commercieel karakter. Het onderzoek heeft uitgewezen dat om een hoofdzakelijk commerciële of technische opdracht te vervullen — zoals dat het geval is met de lijn Oostende-Dover of met het Bestuur der Posterijen — de Regie de meest adequate rechtsvorm is.

2. Het wetsontwerp dat de lijn Oostende-Dover door de oprichting van een Regie autonoom moet maken, heeft tot doel haar een grotere vrijheid van exploitatie volgens bepaalde commerciële normen te geven; zulks moet het mogelijk maken met de nodige efficiëntie de concurrentie het hoofd te bieden.

Sommigen hebben zich afgevraagd of een verandering in de vorm van exploitatie deze zeevaartlijn wel een nieuwe impuls zal kunnen geven. Zal de huidige directie van de lijn terstond tegen de haar toevertrouwde taak opgewassen zijn?

Zal zij een nieuwe handelsgeest kunnen brengen, als men bedenkt dat haar inspanningen gedurende jaren door de administratieve sleur verlamd werden?

In verband met het personeel, verwijst de Minister naar zijn inleidende uiteenzetting. Hij is zich bewust van de moeilijkheden die zich in de beginperiode van de nieuwe Regie zullen voordoen, maar hij is ervan overtuigd dat autonomie essentieel is, indien men de rentabiliteit van de lijn naar het Verenigd Koninkrijk wil behouden en doen toenemen.

Hij haalt het voorbeeld aan van de N. M. B. S., die nu resoluut en met succes de weg van de exploitatie volgens handelsmethoden heeft ingeslagen.

De door artikel 2 van het ontwerp geschapen mogelijkheid om o.m. aan de exploitatie van aanverwante bedrijven deel te nemen, zal de commerciële geest van de Regie ongetwijfeld verscherpen.

Notre époque est de plus en plus celle de l'essor définitif du tourisme international. C'est ce qui offre davantage de possibilités, mais uniquement à ceux qui se sont adaptés en temps voulu aux besoins croissants de l'homme moderne avec ses problèmes de loisirs et ses multiples exigences en matière de confort.

L'Etat belge a exploité la ligne Ostende-Douvres avec succès pendant 125 ans. Aujourd'hui encore, le Gouvernement vient de commander deux carferries plus grands plus confortables et plus luxueux, afin de pouvoir faire face à l'accroissement et à l'évolution du trafic. Présentement il est demandé au Parlement d'adapter et de moderniser la structure du service de sorte qu'à l'avenir également il soit à même de faire face aux difficultés actuelles de gestion et d'exploitation.

II. — Discussion générale.

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

1. Le Gouvernement a déposé récemment plusieurs projets de loi créant des régies et on a parlé à ce sujet de « régimemanie ». Comment justifier cette attitude du Gouvernement?

Le Ministre a répondu que la loi du 28 juin 1963 modifiant et complétant les lois sur la Comptabilité de l'Etat ne permet pas assez de souplesse dans l'exploitation de certaines entreprises d'Etat à caractère essentiellement technique, financier ou commercial. L'enquête a révélé que, pour remplir une mission essentiellement commerciale ou technique comme c'est le cas tant pour la ligne Ostende-Douvres que pour l'Administration des Postes, la Régie serait la forme juridique la plus adéquate.

2. En octroyant l'autonomie à la ligne Ostende-Douvres par la création d'une Régie, le projet de loi entend lui laisser une plus grande latitude d'exploitation selon certaines normes commerciales, ce qui doit lui permettre de faire face à la concurrence avec toute l'efficacité nécessaire.

On s'est demandé si un changement dans la forme de l'exploitation serait de nature à donner une nouvelle impulsion à cette ligne maritime. La direction actuelle de la ligne pourra-t-elle du jour au lendemain se montrer à la hauteur de sa tâche qu'on lui confie?

Pourra-t-on insuffler un esprit commercial nouveau, alors que, durant des années, la direction aura vu ses efforts paralysés par les contraintes administratives?

Au sujet du personnel, le Ministre s'en réfère à son exposé introductif. Il est conscient des difficultés qui se présenteront dans la période de rodage de la nouvelle Régie, mais il est convaincu que l'autonomie est essentielle si l'on veut que la ligne vers le Royaume-Uni maintienne et augmente sa rentabilité.

Il cite l'exemple de la S. N. C. B. qui s'engage résolument et avec succès dans la voie de l'exploitation selon des méthodes commerciales.

La possibilité que crée l'article 2 du projet, de prendre part, entre autres, à l'exploitation de services connexes aura sans doute pour effet d'aiguiser l'esprit commercial de la Régie.

3. Verschillende tendensen zijn naar voren gekomen in verband met het doel van de Regie.

Sommige leden zijn voorstander van een verruimde opdracht van de Regie en wensen dat ze om rentabiliteitsredenen zelf gemachtigd zou worden om gedurende de dode periode kruisvaarten of toeristische reizen te organiseren. Anderen hebben het over de bezorgdheid van het personeel van de lijn dat in artikel 1 van het ontwerp een te grote mogelijkheid voor uitbreiding van het geografisch gebied ziet.

Beide tendenzen zijn terug te vinden in amendementen en ze zullen samen onderzocht worden.

4. Een lang debat — waarover uitvoerig verslag wordt uitgebracht bij de bespreking van de amendementen — ontspint zich in verband met de vestiging van de zetel van de Regie en van het Comité van advies. Volgens de enen moet de Regie omwille van haar nationale bedrijvigheid haar zetel te Brussel hebben, terwijl anderen van mening zijn dat die zetel te Oostende moet worden gevestigd, aangezien de hoofdactiviteit van de Regie aldaar zal plaats vinden.

Beheer van de R. M. T.

Naast het vraagstuk van de zetel van het Comité van advies, wordt het probleem van de vertegenwoordiging van de vakorganisaties in het Comité ter sprake gebracht; een lid stelt een paritaire vertegenwoordiging voor. Deze twee problemen zullen samen met de daarmee verband houdende amendementen worden behandeld.

Goederen.

1. Is de in het ontwerp bepaalde financiële regeling verantwoord? De Regie beschikt over geen enkele dotatie hoewel men tot nu toe nooit precies heeft kunnen vaststellen welke winst de lijn heeft opgebracht. Hoe zal zij vooral in de eerste maanden van haar bestaan aan haar financiële verplichtingen het hoofd kunnen bieden, indien zij overeenkomstig artikel 15 niet over de beschikbare middelen zal mogen beschikken? Hoe zal zij voor een concurrerende exploitatie kunnen zorgen, indien zij niet het geld krijgt voor de periodieke vernieuwing van haar schepen?

Het voorontwerp voorziet in een dotatie.

De Regering heeft zich evenwel verzet tegen deze bepaling en heeft de voorkeur gegeven aan het in de artikelen 13, 14 en 15 van het ontwerp bedoelde systeem.

De Minister preciseert nog dat de Regie in het beginstadium leningen zal kunnen aangaan, om aan haar verplichtingen te kunnen voldoen, zoals in artikel 28 is bepaald. De Minister geeft de verzekering dat de Minister van Financiën de Regie in staat zal stellen zonder moeilijkheden geld tegen een lage rente te lenen.

In verband met de vernieuwing van de vloot, herinnert hij eraan dat de Regie aanspraak zal kunnen maken op de tegemoetkoming bepaald in de wet van 23 augustus 1948, strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij overeenkomstig het bepaalde in artikel 28, tweede lid, van het ontwerp.

2. Op een vraag betreffende de taken, welke toevertrouwd zullen worden aan de technische diensten van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, of aan derden, antwoordt de Minister dat de technische diensten een integrerend deel zullen uitmaken van de R. M. T. en dat zij belast zullen zijn met het onderhoud en de herstelling van de vaartuigen van de R. M. T. en van het loodswezen te Oostende.

3. Différentes tendances se sont exprimées au sujet de l'objet de la Régie.

D'aucuns sont partisans d'une extension de la mission de la Régie et souhaiteraient qu'elle soit même autorisée dans un souci de rentabilité, à organiser dans la période creuse, des croisières ou des excursions touristiques. D'autres, par contre, expriment l'inquiétude du personnel de la ligne, qui voit dans le libellé de l'article premier du projet une trop grande possibilité d'extension de l'aire géographique.

Ces deux tendances se retrouvent dans des amendements et seront examinés simultanément.

4. Un long débat, qui sera développé à l'occasion de la discussion des amendements, s'est engagé au sujet du lieu de fixation du siège de la Régie et du Comité consultatif. Selon les uns, la Régie doit, en raison de sa vocation nationale, avoir son siège à Bruxelles, tandis que d'autres, en raison du fait que l'activité principale de la Régie doit se dérouler à la côte, situent le siège à Ostende.

De la gestion de la R. T. M.

En dehors de la question du siège du Comité consultatif, plusieurs membres ont soulevé le problème de la représentation des organisations syndicales au Comité et l'un d'eux a proposé une représentation paritaire. Ces deux questions seront traitées en même temps que les amendements qui s'y rapportent.

Des biens.

1. Le régime financier que prévoit le projet est-il justifié? La Régie ne dispose d'aucune dotation, alors qu'à ce jour les bénéfices de la ligne n'ont jamais pu être évalués avec précision. Comment pourra-t-elle faire face à ses obligations financières surtout durant les premiers mois de son existence si, comme le prévoit l'article 15, elle ne pourra utiliser les fonds disponibles? Comment pourra-t-elle s'assurer une exploitation concurrentielle si elle ne dispose pas de l'argent nécessaire au renouvellement périodique de sa flotte?

L'avant-projet prévoyait une dotation.

Cependant le Gouvernement s'est opposé à cette disposition et on a préféré le système prévu aux articles 13, 14 et 15 du projet actuel.

Le Ministre précise que, pour faire face à ses obligations dans le premier stade de son existence, la Régie pourra contracter des emprunts, comme le prévoit l'article 28. Il certifie que le Ministre des Finances donnera à la Régie la possibilité d'emprunter sans difficultés et à un taux d'intérêt réduit.

En ce qui concerne le renouvellement de la flotte, le Ministre rappelle que la Régie pourra bénéficier des avantages prévus par la loi du 23 août 1948 tendant à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, comme le prévoit l'article 28, alinéa 2, du projet.

2. A une question relative aux tâches qui seront soit assurées par les services techniques de l'administration de la marine et de la navigation intérieure, soit confiées à des tiers, le Ministre répond que ces services techniques feront partie intégrante de la R. T. M. et auront à assurer l'entretien et la réparation des bâtiments de la R. T. M. et du service du pilotage à Ostende.

3. De vraag wordt gesteld waarom geen rekening is gehouden met de door de Raad van State in zijn commentaar op de artikelen 13, 14 en 15 gemaakte opmerking dat « het ontwerp niet zegt wat met de onroerende goederen van de Regie zou gebeuren als de concessie van de gronden waarop ze zich bevinden, niet mocht worden vernieuwd ».

Artikel 14 had moeten worden gewijzigd in de zin van hetgeen de Raad van State voorgesteld had.

In dit verband merkt de Minister op dat de Raad van State zijn advies heeft uitgebracht nog vóór de oprichting van een Regie der gebouwen, waardoor het stelsel van de Staatsgebouwen wordt gewijzigd.

Budget en financiën.

Uit artikel 25 heeft men afgeleid dat de sociale dienst van de Regie alleen door fondsen zou worden gestijfd, wanneer de Regie een batig saldo bereikt.

De Minister legt er de nadruk op dat de uitgaven van de sociale dienst op de begroting van de Regie zullen worden aangerekend en dat het aan de Sociale Dienst toekomende deel van de winst slechts een aanvullend karakter heeft.

Er zij opgemerkt dat de sociale dienst niet tussenbeide komt bij de overdracht van het aan het personeel van de Regie toekomende deel van de winst.

Personeel.

Verschillende vragen om nadere inlichtingen hebben betrekking op het thans in dienst zijnde personeel :

1. Zal al het personeel door de Regie worden overgenomen, d.w.z. het personeel dat definitief, tijdelijk of contractueel is aangeworven en het bij arbeidsovereenkomst in dienst genomen personeel ?

2. Zal het overgenomen personeel dezelfde waarborgen als het Rijkspersoneel genieten ? (art. 41 van het ontwerp).

3. Daar aanwerving moeilijk is, rijst de vraag of de bevoegdheid van de Minister op dat gebied moet worden verruimd ?

4. Werd de Syndikale raad van advies geraadpleegd bij het opstellen van de bepalingen van dit ontwerp in verband met het personeel, en zullen de syndicale organisaties bij de voorbereiding van het statuut van het personeel van de R. M. T. betrokken worden zoals door de regering in het wetsontwerp n° 889/1 tot regeling van de betrekkingen tussen de overheid en de vakbonden van haar personeel voorgesteld wordt ?

De Minister geeft op al die vragen een globaal antwoord.

De personeelsleden die het wensen, zullen naar de Regie worden overgeheveld. Er zal geen overhevelingsverplichting bestaan. Als eenmaal is gekozen, zal de keuze definitief zijn, uitgezonderd voor de ingenieurs. Bij de overheveling zullen de als rijksambtenaren verkregen rechten vrijwaard worden.

Het probleem van de aanwerving door de Regie zal in het personeelsstatuut worden geregeld; dat statuut zal worden opgemaakt rekening houdend met de statutaire bepalingen die voor alle overheidsinstellingen vastgesteld zullen worden.

Zodra het bovengenoemde wetsontwerp n° 889/1 zal zijn goedgekeurd, zullen de representatieve syndikale organisaties moeten onderhandelen over het administratief, geldelijk en pensioenstatuut van het personeel.

3. Un membre a demandé pour quelle raison il n'a pas été tenu compte de l'observation du Conseil d'Etat, extraite de son commentaire des articles 13, 14 et 15, selon laquelle « 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 ».

L'article 14 aurait dû être modifié dans le sens proposé par le Conseil d'Etat.

Le Ministre a fait observer à ce sujet que le Conseil d'Etat a émis son avis avant la création de la Régie des bâtiments qui modifie le régime des bâtiments de l'Etat.

Du budget et des finances.

On a inféré de l'article 25 que le service social de la Régie ne serait alimenté en fonds qu'au cas où la Régie serait en boni.

Le Ministre tient à préciser que les dépenses du service social seront supportées par le budget de la Régie et que la part du bénéfice qui reviendra au Service social n'a qu'un caractère complémentaire.

D'autre part, il convient de remarquer que le service social n'intervient pas dans le transfert de la part du bénéfice revenant au personnel de la Régie.

Du personnel.

Plusieurs précisions ont été demandées au sujet du personnel actuellement en service :

1. Sera-t-il repris dans sa totalité par la Régie, à la fois personnel engagé définitivement, temporairement ou par contrat de travail ?

2. Le personnel repris bénéficiera-t-il des mêmes garanties que les agents de l'Etat (art. 41 du projet) ?

3. Le recrutement étant difficile, le pouvoir du Ministre en cette matière sera-t-il élargi ?

4. Le Comité de consultation syndicale a-t-il été consulté lors de l'élaboration des dispositions du projet relatives au personnel et les organisations syndicales seront-elles associées à l'élaboration du statut du personnel de la R. T. M. comme le Gouvernement le propose dans le projet de loi n° 889/1 organisant les relations entre les autorités publiques et les syndicats des agents relevant de ces autorités ?

Le Ministre a donné une réponse globale à ces différentes questions.

Les membres du personnel qui le désirent seront transférés à la Régie. Il n'y aura aucune obligation de transfert. Une fois le choix opéré, il sera définitif, sauf en ce qui concerne les ingénieurs. Lors du transfert, les droits acquis comme fonctionnaire de l'Etat seront garantis.

Le problème du recrutement par la Régie sera réglé dans le statut du personnel de la Régie, qui sera élaboré en tenant compte des dispositions statutaires qui seront prises pour tous les organismes publics.

Dès que le projet de loi n° 889/1 précité sera devenu loi, les organisations syndicales représentatives seront appelées à négocier au sujet du statut administratif, pécuniaire et des pensions du personnel.

III. — Bespreking der artikelen.

Artikel 1.

— Amendementen op het eerste lid.

1. De heer Claeys stelt voor de woorden « in het bijzonder » in te voegen vóór de woorden « tussen België en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland » om in artikel 1 duidelijk te preciseren wat reeds in artikel 2 wordt bepaald, namelijk dat de Regie haar activiteit tot andere gebieden kan uitbreiden.

Dit amendement (stuk n° 926/2-I) wordt eenparig aangenomen.

2. De heer Van Geyt drukt in een amendement (stuk n° 926/3-I) waarbij de werkingssfeer van de Regie wordt beperkt tot de zuidkust van Groot-Brittannië, de bekommernis uit van de representatieve vakorganisaties van het personeel die vrezen dat een te algemene bepaling voor gevolg kan hebben dat het personeel een geheel ander soort van werk zou moeten verrichten.

De Minister is het met dit amendement niet eens. Het wordt trouwens door artikel 2 reeds tegengesproken en het druist in tegen de belangen van de Regie. Indien bijvoorbeeld de haven van Dover door een ramp zou worden geblokkeerd, dan zou de Regie haar activiteit gedeeltelijk moeten stilleggen.

De Minister is daarbij de mening toegedaan dat bij de toetreding van Groot-Brittannië tot de Euromarkt, alle transport in Europees verband zal moeten worden herzien en de Regie er alle belang bij heeft om nu reeds een zo groot mogelijke vrijheid te hebben.

Het amendement wordt ingetrokken.

— Amendementen op het laatste lid.

De heren Claeys, Coucke, Van Geyt en Van Steenkiste stellen voor de zetel van de Regie van Brussel naar Oostende te verleggen (stukken n°s 926/2-I, II en II; 926/3-II).

1. De heer Claeys verantwoordt zijn amendement door er op te wijzen dat de gehele activiteit van de Regie zich te Oostende afspeelt waar trouwens de overgrote meerderheid van het personeel wordt tewerkgesteld;

2. Volgens de heer Coucke beantwoordt de vestiging van de zetel te Oostende aan een noodzakelijke deconcentratie;

3. De heer Van Geyt legt meer bepaald de nadruk op de in de Regeringsverklaring aangekondigde decentralisatie;

4. De heer Van Steenkiste meent dat de openbare besturen die een handelsactiviteit aan de dag leggen, zoals de handelsvennootschappen zoveel mogelijk hun zetel op de plaats van het bedrijf moeten vestigen.

De Minister pleit voor het behoud van de zetel te Brussel. De Regie neemt een nationale dienst waar en legt een commerciële activiteit aan de dag.

Het is van belang voor de verdediging van die commerciële dienst en voor de representatie, dat de zetel te Brussel zou worden gevestigd.

Moest men dat nationaal aspect ontkennen, dan zou dit voor gevolg hebben dat in het kader van de economische decentralisatie, de investeringen als regionale investeringen moeten worden beschouwd, en derhalve uitsluitend op een enkele streek zouden drukken.

III. — Discussion des articles.

Article premier.

— Amendements au premier alinéa.

1. M. Claeys a proposé d'insérer les mots « plus spécialement » avant les mots « entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord » pour préciser clairement ce qui est déjà prévu à l'article 2, à savoir que la Régie peut étendre son activité à d'autres régions.

Cet amendement (Doc. n° 926/2-I) a été adopté à l'unanimité.

2. Dans un amendement (Doc. n° 926/3-I) qui limite le champ d'activité de la Régie à la côte méridionale de la Grande-Bretagne, M. Van Geyt a exprimé la préoccupation des organisations professionnelles représentatives du personnel qui craignent qu'une disposition trop générale puisse avoir pour conséquence que le personnel doive accomplir un travail d'un genre absolument différent.

Le Ministre ne s'est pas rallié à cet amendement. Celui-ci est d'ailleurs en contradiction avec l'article 2 et va à l'encontre des intérêts de la Régie. Si, par exemple, le port de Douvres devait être rendu inaccessible par suite d'une catastrophe, la Régie devrait alors interrompre partiellement ses activités.

Le Ministre est, en outre, d'avis qu'en cas d'adhésion de la Grande-Bretagne au Marché commun, tous les transports effectués dans le cadre européen devront faire l'objet d'une révision et que la Régie a tout intérêt à disposer dès à présent d'une liberté aussi large que possible.

Cet amendement a été retiré.

— Amendements au dernier alinéa.

MM. Claeys, Coucke, Van Geyt et Van Steenkiste ont proposé de déplacer de Bruxelles à Ostende le siège de la Régie (Documents n°s 926/2-I, II et II; 926/3-II).

1. M. Claeys a justifié son amendement en faisant observer que toute l'activité de la Régie se déroule à Ostende où la grande majorité du personnel est d'ailleurs occupée;

2. Selon M. Coucke, l'établissement du siège à Ostende répond à une déconcentration nécessaire;

3. M. Van Geyt a souligné plus particulièrement la décentralisation annoncée dans la déclaration gouvernementale;

4. M. Van Steenkiste a estimé que les administrations publiques qui s'adonnent à une activité commerciale doivent, comme les sociétés commerciales, fixer autant que possible leur siège à l'endroit de leur activité.

Le Ministre a plaidé en faveur du maintien du siège à Bruxelles. La Régie assure un service national et déploie une activité commerciale.

Il est important pour la sauvegarde de ce service commercial et pour sa représentation que le siège de la Régie soit établi à Bruxelles.

La négation de cet aspect national aurait pour conséquence que, dans le cadre de la décentralisation économique, les investissements devraient être considérés comme des investissements régionaux et alors pèseraient exclusivement sur une seule région.

In Brussel moeten de commerciële en investeringsaspecten worden behandeld. De vergelijking met de Dienst voor de Regeling der Binnenvaart die te Antwerpen en met de Dienst voor de Scheepvaart die te Luik is gevestigd en waarnaar door een lid werd verwezen, gaat niet op.

Bepaalde leden vinden de argumenten van de Minister weinig pertinent. Het vestigen van de zetel te Oostende heeft niet automatisch voor gevolg dat de Regie een regionale dienst wordt. Men kan ook best aannemen dat de Regie kantoren in Brussel zou hebben, zonder dat de zetel er wordt gevestigd. Het heeft ook weinig belang dat de investeringskredieten van nationale of regionale oorsprong zouden zijn, aangezien de Regie toch alles moet betalen.

De Minister staat zijn zienswijze nog als volgt : sedert 125 jaar heeft ons land kunnen rekenen op de goodwill van de Britse Regering, juist omdat de lijn door de Staat werd uitgebaat. Wij mogen nu de indruk niet verwekken dat de lijn geen nationale dienst meer zou zijn.

De Commissie neemt het volgende standpunt in :

1° de zetel van de Regie zal te Brussel worden gevestigd;

2° het Comité voor advies zal te Oostende zetelen;

3° de Directeur-Generaal belast met het dagelijks bestuur van de Regie zal zijn kabinet normalerwijze te Oostende vestigen en als hij het gepast acht ook te Brussel een bureau hebben.

4° praktisch zullen de leidings- en de uitvoeringsdiensten uitsluitend te Oostende worden gevestigd, terwijl de commerciële activiteit ook van Brussel kan uitgaan.

De amendementen van de heren Coucke en Van Geyt worden ingetrokken terwijl die van de heren Claeys en Van Steenkiste worden verworpen met 9 stemmen tegen 2 en 1 onthouding.

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen en 2 onthoudingen.

Art. 2 tot 4.

De artikelen 2 tot 4 gaven geen aanleiding tot bespreking. Zij werden eenparig aangenomen.

Art. 5.

In antwoord op de vraag wat de rangschikking in categorie A van de wet van 16 maart 1954 inhoudt, antwoordt de Minister dat bedoelde wet, een algemene controle invoert op de aan die wet onderworpen parastatale instellingen.

In het oorspronkelijk ontwerp was de Regie er niet aan onderworpen. Op verzoek van het Ministerie van Financiën werd in deze controle voorzien. Evenwel werd een soepele regeling uitgewerkt om de uitbating naar commerciële normen mogelijk te maken.

Een lid wijst er op dat de jaarverslagen van de R. T. T. vermelden dat de onderwerping aan de wet van 16 maart 1954 één van de belangrijkste hinderpalen vormt voor een degelijke werking.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

C'est à Bruxelles que doivent se traiter les aspects commerciaux et les investissements. La comparaison qu'a faite un membre avec l'Office régulateur de la navigation intérieure, établi à Anvers et à l'Office de la Navigation établi à Liège, n'est pas valable.

Certains membres ont trouvé que les arguments du Ministre manquaient de pertinence. L'établissement du siège de la Régie à Ostende n'entraîne pas automatiquement une régionalisation du service. On peut parfaitement concevoir que la Régie ait des bureaux à Bruxelles, sans que son siège y soit établi. Il importe peu également que les crédits d'investissement soient d'origine nationale ou régionale, la Régie devant, de toute manière, supporter elle-même toutes les dépenses.

Le Ministre a étayé son point de vue par les considérations suivantes : depuis 125 ans, notre pays a pu compter sur la bonne volonté du Gouvernement britannique, précisément parce que la ligne était exploitée par l'Etat. Nous ne pouvons donner l'impression que la ligne ne constitue plus un service national.

La Commission adopte la position suivante :

1° le siège de la Régie sera établi à Bruxelles;

2° le Comité consultatif siègera à Ostende;

3° le Directeur général qui assurera la gestion journalière de la Régie aura normalement son cabinet à Ostende et, s'il l'estime opportun, il aura également un bureau à Bruxelles;

4° en réalité les services dirigeants et d'exécution seront établis exclusivement à Ostende, tandis que les activités commerciales pourront être traitées de Bruxelles.

Les amendements de MM. Coucke et Van Geyt ont été retirés, tandis que ceux de MM. Claeys et Van Steenkiste ont été rejetés par 9 voix contre 2 et 1 abstention.

L'article premier a été adopté 10 voix et 2 abstentions.

Art. 2 à 4.

Les articles 2 à 4 n'ont pas donné lieu à discussion. Ils ont été adoptés à l'unanimité.

Art. 5.

En réponse à la question de savoir ce qu'implique le classement dans la catégorie A prévue par la loi du 16 mars 1954, le Ministre a répondu que cette loi a instauré un contrôle général sur les organismes parastataux qui tombent sous son application.

Dans le texte initial du projet, la Régie n'était pas soumise à cette loi. C'est à la demande du Ministère des Finances que ce contrôle a été prévu. Toutefois, un régime souple a été élaboré en vue de permettre une exploitation selon des normes commerciales.

Un membre a attiré l'attention sur le fait que les rapports annuels de la R. T. T. signalent que l'assujettissement à la loi du 16 mars 1954 est l'une des principales entraves à un fonctionnement normal.

L'article a été adopté à l'unanimité.

Art. 6.

Bij wijze van amendement (Stukken n^os 926/2-I, II en III; 926/3-II) stellen de heren Claeys, Coucke, Van Geyt en Vansteenkiste voor de zetel van het Comité voor advies te Oostende te vestigen.

Hierbij kan het volstaan te verwijzen naar de debatten die tijdens de algemene bespreking en bij de bespreking van artikel 1 werden gevoerd.

Het amendement wordt eenparig aangenomen.

Als argument om de zetel van het Comité te Oostende te vestigen, wordt nog vermeld dat het beter is dat het Comité zou samenkomen op de plaats waar de installaties zijn gevestigd en dat de leden zich aldus « de visu » zouden kunnen rekenschap geven van hetgeen zij behandelen.

Het aldus gewijzigd artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 7.

De heren Claeys, Coucke en Van Geyt hebben amendementen ingediend waarbij de samenstelling van het Comité voor advies wordt gewijzigd (Stuk n^o 926/2-I, II en III). De strekking van deze amendementen kan als volgt worden weergegeven :

1. Het is noodzakelijk naast ambtenaren, personen in het Comité op te nemen die beter passen in een commercieel kader, in contact zijn met de gebruikers van de dienst en bij de uitbating zijn betrokken. Ook moeten de uit de commerciële sector betrokken personen vertegenwoordigd worden. De stad Oostende waarmee een bestendige samenwerking vereist is, moet eveneens worden vertegenwoordigd. Dit wordt door de heer Claeys voorgesteld;

2. Om het commercieel aspect te onderstrepen, wil de heer Coucke de privésector in het Comité opnemen. Ook de werknemersorganisaties en de gewestelijke economische raad moeten er vertegenwoordigd worden.

3. De heer Van Geyt wil de verzuchting naar meer syndicale inspraak aan bod doen komen. Hij stelt een paritaire samenstelling voor.

De Minister legt zijn visie over de samenstelling uit :

1. Onder de 4 vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeerswezen zullen er minstens twee het Zeewezen vertegenwoordigen — waaronder 1 het varende personeel — en verder de Algemene Diensten van het Departement, om de coördinatie van de algemene politiek te verzorgen.

2. Het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid moet niet worden vertegenwoordigd : het gaat hier immers niet om arbeidsproblemen. Er moet ook geen paritaire samenstelling ingevoerd, aangezien in het comité geen conventies worden afgesloten. Wel kunnen twee vertegenwoordigers van de erkende werknemersorganisaties in het Comité worden opgenomen : zij moeten effectief tot het personeel van de Regie behoren, en geen vrijgestelde zijn van de vakorganisaties. De Commissie is het hiermede eenparig eens;

3. Het Comité moet over de in artikel 6 vermelde zaken advies uitbrengen. De privésector hierbij betrekken, zou de concurrentiepositie van de Regie kunnen verzwakken. Er moeten immers in dit comité volledige details kunnen verstrekt worden over de kostprijzen enz. Het is niet wenselijk dat dergelijke kwesties worden besproken in aanwezigheid van vertegenwoordigers van bepaalde privé-sectoren.

Art. 6.

Par voie d'amendement (Doc. n^{os} 926/2-I, II et III; 926/3-II), MM. Claeys, Coucke, Van Geyt et Vansteenkiste ont proposé de fixer à Ostende le siège du Comité consultatif.

Il suffit de se référer, à ce sujet, aux débats ayant eu lieu au cours de la discussion générale ainsi qu'à l'occasion de la discussion de l'article premier.

L'amendement est adopté à l'unanimité.

Comme argument en faveur de la fixation à Ostende du siège du Comité, il a été dit aussi qu'il vaudrait mieux que le Comité se réunisse sur les lieux où sont implantés les installations : les membres pourraient ainsi se rendre compte « de visu » de ce dont ils traitent.

Cet article tel qu'il a été amendé est adopté à l'unanimité.

Art. 7.

MM. Claeys, Coucke et Van Geyt ont présenté des amendements modifiant la composition du Comité consultatif (Doc. n^{os} 926/2-I, II et III). L'essentiel de ces amendements peut se résumer comme suit :

1. outre des fonctionnaires, il faut admettre au Comité des personnes qui sont mieux adaptées à un cadre commercial, qui sont en contact avec les usagers du service et interviennent dans l'exploitation. Il convient que les personnes intéressées appartenant au secteur commercial soient également représentées. Il en est de même pour la ville d'Ostende, avec laquelle une collaboration permanente s'impose. Telle est la proposition de M. Claeys;

2. M. Coucke désire que le secteur privé soit représenté au Comité, afin d'en souligner le caractère commercial.

Les organisations de travailleurs et le conseil économique régional doivent également être représentés;

3. M. Van Geyt entend tenir compte des aspirations à une participation accrue de la part des syndicats. Il propose une composition paritaire.

Le Ministre expose ses conceptions au sujet de la composition :

1. sur les 4 représentants du Ministère des Communications, 2 au moins représenteront la marine — dont 1 le personnel navigant — et ensuite les services généraux du Département, ceci afin d'assurer la coordination de la politique générale;

2. le Ministère de l'Emploi et du Travail ne doit pas être représenté : en effet, il ne s'agit pas, en l'occurrence, de problèmes de travail. Il n'y a pas lieu non plus d'instaurer une composition paritaire, aucune convention ne devant être conclue au sein du comité. Deux représentants des organisations reconnues de travailleurs peuvent néanmoins siéger au Comité : ils doivent appartenir effectivement au personnel de la Régie et ne peuvent être des permanents syndicaux. La Commission a partagé unanimement cet avis;

3. le Comité est appelé à émettre son avis sur les points énumérés à l'article 6. Y associer le secteur privé pourrait affaiblir la position concurrentielle de la Régie. Il doit, en effet, être possible de fournir, au sein de ce Comité, des détails complets sur les prix de revient etc.. Il n'est pas souhaitable de discuter ces questions en présence de représentants de certains secteurs privés.

4. De stad Oostende moet inderdaad worden vertegenwoordigd. Dit voorstel wordt eenparig aangenomen.

Het aantal leden van het Comité wordt van dertien op vijftien gebracht.

Voor het overige worden de amendementen ingetrokken.

Het aldus gewijzigd artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 8 tot 11.

Deze artikelen geven geen aanleiding tot bespreking. Zij worden eenparig aangenomen.

Art. 12.

Bij dit artikel worden de volgende vragen gesteld :

1. Waarom wordt een Directeur-generaal aangesteld om het dagelijks bestuur van de Regie waar te nemen ?

Zal hij als « doublure » van de Directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen dienst doen ?

2. Zal de Directeur-generaal van de Regie zijn Kabinet moeten vestigen bij de zetel van de Regie of bij de exploitatie van de diensten ?

3. Tot hoever zal de door de Minister gegeven delegatie reiken ?

4. Welke bevoegdheden zal de Directeur-generaal kunnen delegeren ?

Het antwoord van de Minister luidt :

1. Aangezien de Regie een van het Bestuur van het Zeewezen afzonderlijke rechtspersoon is, is het ook normaal dat zij een eigen Directeur-generaal zou hebben. Wie die post zal bekleden is nog niet bekend;

2. Het antwoord op de tweede vraag vindt men terug bij de bespreking van artikel 1.

3. Om de tijdrovende procedure van de hiërarchische weg in bepaalde aangelegenheden te vermijden is een zekere delegatie geboden.

Die is ook onontbeerlijk zo men commerciële soepelheid wil bekomen.

Het dagelijkse bestuur zal door de Directeur-generaal worden waargenomen.

4. De Directeur-generaal zal zijn eigen bevoegdheid m.b.t. dagelijks bestuur kunnen delegeren.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 13 tot 15.

De artikelen 13 tot 15 stellen de rechtstoestand der goederen vast, welke de Regie voor het verwezenlijken van haar doel nodig heeft. Zij worden samen besproken.

In verband met artikel 13, derde lid, preciseert de Minister dat grote infrastructuurwerken die zouden worden uitgevoerd ingevolge de herziening der havenplannen uitsluitend ten laste van het Departement van Openbare Werken zouden vallen.

Het louter verbeteren van havenkaaien die niet in het kader van een algemene verbetering van de haveninfrastructuur zou worden uitgevoerd, zou de Regie echter zelf moeten bekostigen.

4. la ville d'Ostende doit, en effet, être représentée : cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Le nombre de membres du Comité a été porté de treize à quinze.

Pour le reste, les amendements ont été retirés.

L'article ainsi modifié est adopté à l'unanimité.

Art. 8 à 11.

Ces articles n'ont pas donné lieu à discussion. Ils ont été adoptés à l'unanimité.

Art. 12.

A propos de cet article, les questions suivantes ont été posées.

1. Pourquoi désigne-t-on un directeur général pour assurer la gestion journalière de la Régie ?

Exercera-t-il les fonctions de « doublure » du directeur général de l'Administration de la Marine ?

2. Le directeur général de la Régie devra-t-il établir son cabinet au siège de la Régie ou au siège d'exploitation des services ?

3. Quelle sera la portée de la délégation accordée par le Ministre ?

4. Quelles attributions le directeur général pourra-t-il déléguer ?

La réponse du Ministre a été la suivante :

1. La Régie étant une personne civile distincte de l'Administration de la Marine, il est normal qu'elle ait son propre Directeur Général. On ignore encore qui occupera ce poste.

2. La réponse à la seconde question a été donnée lors de l'examen de l'article premier.

3. Afin d'éviter, dans certaines questions, la longue procédure que constitue le recours à la voie hiérarchique, une certaine délégation s'impose.

Celle-ci est également indispensable si l'on entend obtenir une certaine souplesse dans le domaine commercial.

La gestion journalière sera assurée par le directeur général.

4. Le directeur général pourra déléguer ses propres attributions concernant la gestion journalière.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 13 à 15.

Les articles 13 à 15 définissent le statut des biens dont la Régie a besoin pour réaliser ses objectifs. Ils sont discutés conjointement.

A propos de l'article 13, troisième alinéa, le Ministre précise que les grands travaux d'infrastructure qui seraient entrepris à la suite de la révision des plans portuaires seraient exclusivement à charge du département des Travaux publics.

L'amélioration des quais portuaires, non exécutée dans le cadre d'une amélioration générale de l'infrastructure portuaire, serait à charge de la Régie.

Hierbij laat een lid opmerken dat op kosten van het Departement van Openbare Werken de aanlegsteigers en de gebouwen voor de Townsendlijn werden gemoderniseerd. De R. M. T. zal dus t.o.v. die lijn benadeeld zijn. De Minister doet opmerken dat het de autonome Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen is die voor de uitbreiding van de Zeebrugse havenkaaien heeft gezorgd. Tot nu toe waren de havenwerken te Oostende afhankelijk van kredieten van het Departement van Openbare Werken. Voor de R.M.T. valt het gunstig uit dat zij onafhankelijk van dat departement over de werken kan beslissen.

Naar het bepaalde in artikel 14, vierde en vijfde lid, moeten twee instanties optreden om bepaalde werken uit te voeren, namelijk de R. M. T. die over de noodzakelijkheid ervan beslist en de Regie der Gebouwen die voor de uitvoering instaat.

Een dergelijke bepaling staat een soepele en snelle uitvoering in de weg. De heer Coucke stelt daarom, bij wijze van amendement (stuk n° 926/2-II) voor, de uitvoering der in artikel 14 vermelde werken eveneens aan de R. M. T. toe te vertrouwen.

De Minister kant zich tegen dit amendement omdat het voor gevolg zou hebben dat in de R. M. T. allerhande diensten zouden moeten worden opgericht of dat de Regie de privésector bepaalde werken zou moeten toevertrouwen. Dit zou meeruitgaven meebrengen die kunnen worden vermeden door de werken aan de diensten van de Regie der Gebouwen toe te vertrouwen.

Toch moeten niet alle werken door het Departement van Openbare Werken of de Regie der Gebouwen worden uitgevoerd. Kleine werken kan de R. M. T. zelf uitvoeren.

Het amendement wordt hierop ingetrokken.

Een door de heer Coucke bij artikel 15 ingediend amendement (Stuk n° 926/2-II) strekt er toe de gelden en schuldvorderingen van de Pakketbotendienst en de technische dienst aan de Regie over te dragen. Aldus zou zij gedurende de eerste maanden gemakkelijker haar verplichtingen kunnen nakomen.

De Minister wijst erop dat de in de artikelen 13 e.v. voorgestelde regeling een geheel uitmaakt. Het is ontstaan na besprekingen die tot stand kwamen met het Ministerie van Financiën. Er is geen dotatie voorzien. Heeft de Regie onvoldoende geldmiddelen dan kan zij er van de Staat bekomen en terugbetalen met de winst.

Zo men een dotatie had voorzien met een bepaalde termijn om die terug te betalen, dan zou dit weinig of geen verschil hebben gemaakt. De Minister verzekert dat de Regie zonder moeilijkheden zal kunnen starten.

Op de dag van de stichting zal de Regie over de in de artikelen 13 tot 15 vermelde goederen beschikken. Zij zullen leningen kunnen waarborgen.

Het amendement wordt ingetrokken.

De artikelen 13, 14 en 15 worden eenparig aangenomen.

Art. 16.

Houdt het opmaken van een inventaris van de in artikel 15 vermelde goederen in, dat bij de opheffing van de Regie, de goederen terug eigendom worden van de Staat?

Volgens de Minister wordt een inventaris opgesteld om een juist boekhoudkundig inzicht te krijgen. De roerende goederen worden als activa opgenomen.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Un membre a fait remarquer à ce propos que les quais d'accostage et les bâtiments destinés à la ligne Townsend avaient été modernisés aux frais du département des Travaux publics. La R. T. M. sera donc désavantagée par rapport à cette ligne maritime. Le Ministre répond que la société autonome des installations maritimes de Bruges a pris en charge l'extension des quais portuaires de Zeebrugge. Les travaux portuaires entrepris à Ostende dépendaient jusqu'à présent de crédits du département des Travaux publics. Il est heureux que la R. T. M. puisse, en toute indépendance vis-à-vis du département, décider elle-même des travaux.

Aux termes de l'article 14, quatrième et cinquième alinéas, deux instances sont appelées à intervenir lors de l'exécution de certains travaux : la R. T. M., qui décide de leur nécessité, et la Régie des Bâtiments, qui en assure l'exécution.

Une telle disposition constitue un obstacle à toute exécution souple et rapide. Par voie d'amendement (Doc. n° 962/2-II), M. Coucke propose dès lors de confier également à la R. T. M. l'exécution des travaux mentionnés à l'article 14.

Le Ministre s'oppose à cet amendement, qui aurait pour effet que de multiples services devraient être créés au sein de la R. T. M., ou que la Régie devrait confier certains travaux au secteur privé. Il s'ensuivrait des dépenses supplémentaires, qui pourraient être évitées en confiant les travaux aux services de la Régie des Bâtiments.

Néanmoins, tous les travaux ne doivent pas être exécutés par le département des Travaux publics ou par la Régie des Bâtiments. La R. T. M. peut exécuter elle-même des petits travaux.

L'amendement est retiré.

Un amendement à l'article 15, présenté par M. Coucke (Doc. n° 926/2-II), vise à transférer à la Régie les espèces et les créances du Service des Paquebots et du service technique. De cette manière, la Régie pourrait plus facilement respecter ses obligations durant les premiers mois.

Le Ministre fait observer que le régime proposé aux articles 13 et suivants constitue un tout, issu de pourparlers avec le Ministère des Finances. Aucune dotation n'est prévue. Si la Régie ne dispose pas de moyens financiers, elle pourra en obtenir de l'Etat et rembourser au moyen des bénéfices.

Si l'on avait prévu une dotation assortie d'un délai de remboursement déterminé, la différence aurait été faible ou nulle. Le Ministre donne l'assurance que la Régie pourra démarrer sans difficulté.

Dès le jour de sa fondation, la Régie disposera des biens énumérés aux articles 13 à 15. Ces biens pourront garantir des emprunts.

L'amendement est retiré.

Les articles 13, 14 et 15 sont adoptés à l'unanimité.

Art. 16.

L'établissement d'un inventaire des biens mentionnés à l'article 15 implique-t-il qu'en cas de dissolution de la Régie ces biens redeviennent la propriété de l'Etat?

Le Ministre répond que cet inventaire est établi en vue d'obtenir un aperçu comptable exact. Les biens mobiliers sont repris à l'actif.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 17.

De Minister deelt mede dat het passief door de in artikel 16 voorziene Commissie zal moeten worden vastgelegd, aangezien er nu geen boekhoudkundige gegevens voorhanden zijn.

De schulden op de schepen zullen als passiva in de balans worden opgenomen.

Voor de waardebepaling van de schepen zal een billijke forfaitaire schatting worden gemaakt, gesteund op de venale waarde ervan.

Er wordt opgeworpen dat de afschrijving met de winst gebeurde. Daarover bestaat echter geen boekhouding. Er worden geen leningen aangegaan om de schepen te bouwen: de nodige kredieten worden op de begroting uitgetrokken. Het is onlogisch dat met de schepen een deel van de openbare schuld wordt overgenomen, zonder dat men juist weet welk aandeel op elk schip rust.

Bij wijze van amendement (stuk n° 926/2-II) stelt de heer Coucke voor de speciën en schuldvorderingen op het passief van de openingsbalans op te nemen. Dit amendement is de tegenhanger van een door dezelfde auteur op artikel 15 ingediend amendement.

Het amendement wordt ingetrokken en het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 18.

De heer Coucke trekt zijn amendement (stuk n° 926/2-II) in, dat ertoe strekt aan de Regie een dotatie te verlenen.

Het artikel bepaalt dat interest zal worden betaald:

- 1) op het actief van de roerende goederen en
 - 2) op de investeringsschulden,
- die op de openingsbalans voorkomen.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 20 tot 23.

Deze artikelen geven geen aanleiding tot bespreking. Zij worden eenparig aangenomen.

Art. 24.

De Minister preciseert dat het amortisatiefonds uitsluitend door de inkomsten van de Regie zal worden gestijfd.

Op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen zullen geen posten voorkomen ten bate van de Regie, tenzij de kredieten die in uitvoering van de in artikel 28 bedoelde wet van 23 augustus 1948 worden uitgetrokken.

Voor de aankoop van nieuwe schepen, zal de Regie 70 à 80 % van de kostprijs bij toepassing van voornoemde wet van 23 augustus 1948 kunnen bekomen en de overige 20 à 30 % zal zij zelf moeten dekken, desnoods met leningen.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 25 tot 27.

Deze artikelen worden zonder bespreking eenparig aangenomen.

Art. 28.

Het maximumbedrag van de niet-afgeloste uitstaande leningen is vastgesteld op 5 miljard, hetgeen bij benadering overeenstemt met de waarde van de schepen.

Art. 17.

Le Ministre déclare que le passif devra être établi par la Commission visée à l'article 16, étant donné qu'il n'existe actuellement aucun élément comptable.

Les dettes des navires seront incorporées au passif du bilan.

Pour la fixation de la valeur des navires il sera procédé à une estimation forfaitaire équitable, sur la base de la valeur vénale.

Il est objecté que l'amortissement se fait au moyen des bénéfices. Mais il n'en existe pas de comptabilité. Aucun emprunt n'a été conclu pour construire les navires. Les crédits nécessaires sont inscrits au budget. Il est illogique que conjointement avec les navires soit reprise une partie de la dette publique, sans qu'on sache exactement quelle est la partie afférente à chaque navire.

Par voie d'amendement (Doc. n° 926/2-II), M. Coucke propose de reprendre les espèces et les créances au passif du bilan d'ouverture. Cet amendement est la contrepartie d'un amendement présenté à l'article 15 par le même auteur.

L'amendement est retiré et l'article est adopté à l'unanimité.

Art. 18.

M. Coucke retire son amendement (Doc. n° 926/2-II) visant à attribuer une dotation à la Régie.

L'article prévoit le paiement d'un intérêt:

- 1) sur l'actif des biens mobiliers et
 - 2) sur les dettes d'investissements
- qui figurent au bilan d'ouverture.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 20 à 23.

Ces articles ne donnent pas lieu à discussion. Ils sont adoptés à l'unanimité.

Art. 24.

Le Ministre précise que le fonds d'amortissement sera exclusivement alimenté par les recettes de la Régie.

Au budget du Ministère des Communications ne figurera aucun poste en faveur de la Régie, exception faite des crédits inscrits en application de la loi du 23 août 1948, visée à l'article 28.

Pour l'achat de nouveaux navires, la Régie pourra, en application de la loi précitée du 23 août 1948, obtenir 70 à 80 % du prix de revient, les 20 à 30 % restants devant être couverts au besoin par des prêts.

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 25 à 27.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité et sans discussion.

Art. 28.

Le montant maximum des emprunts courants non amortis est fixé à 5 milliards, ce qui correspond approximativement à la valeur des navires.

Met het voorstel om dit bedrag aan de index te koppelen, wordt geen rekening gehouden. De Minister geeft er de voorkeur aan het bedrag te verhogen, indien zulks nodig mocht blijken.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 29 en 30.

Beide artikelen worden zonder bespreking eenparig aangenomen.

Art. 31.

Artikel 31 waarborgt de verkregen rechten ten gunste van het door de Regie overgenomen definitief benoemd staatspersoneel.

Dit lost echter het probleem niet op van de verdere loopbaan van die personeelsleden en de nieuw aangeworven personeelsleden verkrijgen hierdoor de verzekering niet dat het statuut van de Regie even gunstig zal zijn als dat van het Staatspersoneel. De heer Van Geyt diende een amendement in (stuk n° 926/2-III) dat de door de Raad van State voorgestelde tekst overneemt en waarbij aan alle personeelsleden waarborgen worden verstrekt.

Dit amendement wordt eenparig verworpen.

De Minister liet gelden dat het statuut van de Regie in overeenstemming zou moeten zijn met het statuut van alle openbare instellingen. Indien het wetsontwerp n° 889/1 waarvan reeds sprake was, tijdig wordt gestemd, dan zullen de vakbonden het statuut mede helpen opstellen.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 32.

Artikel 32 wordt zonder bespreking eenparig aangenomen.

Art. 33.

Het is de bedoeling de dekstof van de kleinere eenheden van het loodswegen bij voorrang te werven onder het personeel van de R. M. T.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 34 en 35.

Deze artikelen worden zonder commentaar eenparig aangenomen.

Art. 36.

Om bij de Regie voor een bevordering in aanmerking te komen, moeten de in het tweede lid bedoelde personeelsleden houder zijn van het in het eerste lid vermeld diploma.

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 37 tot 39.

Deze artikelen hebben geen aanleiding gegeven tot bespreking.

Zij worden eenparig aangenomen.

Art. 40.

Bij wijze van amendement (stuk n° 926/2-III) stelt de heer Van Geyt voor de representatieve vakorganisaties bij het bepalen van het statuut van de Regie te betrekken.

La proposition tendant à indexer ce montant n'a pas été retenue. Le Ministre a marqué une préférence pour augmenter le montant si cela s'avérait nécessaire.

L'article a été adopté à l'unanimité.

Art. 29 et 30.

Ces deux articles ont été adoptés à l'unanimité sans discussion.

Art. 31.

L'article 31 garantit les droits acquis par les membres du personnel de l'Etat nommés à titre définitif et repris par la Régie.

Toutefois, cette garantie ne règle pas le problème de la carrière ultérieure de ces agents, et les agents nouvellement recrutés n'obtiennent pas pour autant l'assurance que le statut de la Régie leur donnera les mêmes avantages que celui des agents de l'Etat. M. Van Geyt a présenté un amendement (Doc. n° 926/2-III) qui reprend le texte proposé par le Conseil d'Etat et comporte des garanties pour l'ensemble du personnel.

L'amendement a été rejeté à l'unanimité.

Le Ministre a fait valoir que le statut de la Régie devrait être conforme à celui de tous les organismes publics. Si le projet de loi n° 889/1, dont il a déjà été question, est voté en temps voulu, les syndicats collaboreront à l'élaboration du statut.

L'article a été adopté à l'unanimité.

Art. 32.

L'article 32 a été adopté à l'unanimité sans discussion.

Art. 33.

L'intention est de recruter l'état-major de pont des petites unités du service de pilotage, par priorité parmi le personnel de la R. T. M.

L'article a été adopté à l'unanimité.

Art. 34 et 35.

Ces articles ont été adoptés à l'unanimité sans discussion.

Art. 36.

Pour obtenir une promotion à la Régie, les membres du personnel visés à l'alinéa 2 doivent être porteurs du diplôme prévu à l'alinéa 1^{er}.

L'article a été adopté à l'unanimité.

Art. 37 à 39.

Ces articles n'ont pas donné lieu à discussion.

Ils ont été adoptés à l'unanimité.

Art. 40.

Par voie d'amendement (Doc n° 926/2-III), M. Van Geyt a proposé d'associer les organisations syndicales représentatives à l'élaboration du statut de la Régie.

Het wordt door de auteur ervan ingetrokken.

De Minister deelde mee dat de syndicale raad van advies over het ontwerp van statuut voor het personeel van de Regie advies zal moeten verstrekken, indien de bij het reeds vernoemd ontwerp n° 889 voorziene medewerking van de vakbonden nog niet verplicht zou zijn.

Met de bedoeling de overgang van tijdelijk benoemde personeelsleden te vergemakkelijken, hebben bepaalde Commissieleden een regularisatiemaatregel op grond van het huidige statuut voorgesteld, zoals dit het geval is geweest voor de tijdelijke personeelsleden van het Bestuur der Posten.

De Minister heeft dit voorstel met het volgende amendement willen ondervangen :

« Artikel 40 wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt :

« Indien de tijdelijke personeelsleden van deze Besturen om overgang verzoeken, stelt de Regie hen in tijdelijk verband aan ».

Verantwoording.

Een regularisatiemaatregel in het kader van het huidige statuut van het Rijkspersoneel valt buiten de werkingssfeer van dat ontwerp.

Bij het opstellen van het personeelsstatuut van de Regie zal de rechtstoestand van die personeelsleden nader worden bepaald.

Die tijdelijke personeelsleden zullen bij de Regie hun verkregen rechten inzake weddeancienniteit behouden.

Het amendement en het gewijzigd artikel worden eenparig aangenomen.

Art. 41 en 42.

Beide artikelen worden zonder bespreking eenparig aangenomen.

Het gehele ontwerp zoals het werd gewijzigd wordt eveneens eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

D. CLAEYS.

De Voorzitter,

R. HICGUET.

L'amendement a été retiré par son auteur.

Le Ministre a déclaré que le comité de consultation syndicale devra donner son avis au sujet du projet de statut du personnel de la Régie, si la collaboration des syndicats prévue par le projet n° 889 précité n'était pas encore obligatoire à ce moment.

Afin de faciliter le passage du personnel nommé à titre temporaire, certains membres ont proposé une mesure de régularisation prise en vertu du statut actuel, comme cela a été le cas pour les membres temporaires du personnel de l'Administration des Postes.

Le Ministre s'est efforcé de rencontrer cette proposition par l'amendement suivant :

« L'article 40 est complété par un deuxième alinéa, libellé comme suit :

« La Régie désignera à titre temporaire les agents temporaires de ces administrations qui demandent leur transfert. »

Justification.

Une mesure de régularisation dans le cadre du statut actuel des agents de l'Etat se situe en dehors de l'application du présent projet.

Lors de la rédaction du statut du personnel de la Régie, la situation juridique de ce personnel sera précisée d'avantage.

Ces agents temporaires conserveront, auprès de la Régie, leurs droits acquis en matière d'ancienneté de traitement.

L'amendement et l'article modifié ont été adoptés à l'unanimité.

Art. 41 et 42.

Ces deux articles ont été adoptés à l'unanimité sans discussion.

L'ensemble du projet, tel qu'il a été modifié, a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

D. CLAEYS.

Le Président,

R. HICGUET.

ARTIKELN GEWIJZIGD DOOR DE COMMISSIE.

Artikel 1.

Onder de benaming « Regie voor Maritiem Transport » (R. M. T.) wordt een publiekrechtelijke rechtspersoon opgericht, belast met vervoer over zee, in het bijzonder 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. 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 Oostende.

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 vijftien 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;

— 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;

— 1 vertegenwoordiger van de stad Oostende;

— 2 vertegenwoordigers van de representatieve werknemersorganisaties.

ARTICLES AMENDES PAR LA COMMISSION.

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, plus spécialement entre la Belgique et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

La Régie a son siège à Bruxelles.

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 Ostende.

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 quinze 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.

Siègeront comme membres 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;

— 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;

— 1 représentant de la ville d'Ostende;

— 2 représentants des organisations représentatives des travailleurs.

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

Art. 40.

Tot op het ogenblik dat het statuut van het personeel van de Régie 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 Régie.

Indien de tijdelijke personeelsleden van dat Bestuur om overgang verzoeken, stelt de Régie hen in tijdelijk verband aan.

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

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.

La Régie désignera à titre temporaire les agents temporaires de cette Administration qui demandent leur transfert.
