
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 AVRIL 1927.

PROJET DE LOI

autorisant le Gouvernement à approuver certaines modifications aux statuts de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux (1).

RAPPORT COMPLÉMENTAIRE

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DE WINDE SUR LES AMENDEMENTS RENVOYÉS A LA SECTION CENTRALE.

MESSIEURS,

Divers amendements, émanant du Gouvernement et de l'initiative parlementaire, ayant été présentés après le dépôt du rapport de la Section Centrale, vous avez chargé celle-ci d'en faire l'examen et de vous présenter un rapport complémentaire.

La majorité de la Section Centrale s'est ralliée aux conclusions suivantes :

I. — A l'article 5 du projet un amendement propose de porter à 55 p. c. et non à la moitié la part devant être souscrite dorénavant par les pouvoirs publics dans l'augmentation du capital de la Société. Cette proposition s'inspire du désir de laisser toujours la majorité aux pouvoirs publics. Les auteurs de l'amendement paraissent avoir perdu de vue que le capital actuel de la Société appartient déjà aux pouvoirs publics à concurrence de 348.208.000 frs., alors que 4.450.000 frs. seulement sont aux mains de particuliers. Les augmentations successives de ce capital, se faisant dorénavant à concurrence de la moitié au lieu du tiers par les particuliers ne pourront jamais diminuer cet excédent de 343.758.000 francs au profit des pouvoirs publics.

La modification proposée par le projet de loi ayant pour but de faire appel dans une mesure plus importante que par le passé aux capitaux privés, à raison du défaut de ressources des pouvoirs publics, la Section Centrale a estimé qu'il n'y avait aucun motif de porter à 55 p. c. la proportion de 50 p. c. proposée par le projet de loi.

(1) Projet de loi, n° 595 (1925-1926).

Rapport, n° 45.

Annales de la Chambre ; Séances des 9, 10 et 23 mars 1927.

(2) La Section centrale, présidée par M. Pirmez, était composée de MM. De Winde, Bologne, Kreglinger, Blavier, Troclet, Golenvaux.

II. — La Section Centrale s'est ralliée à l'interdiction du cumul des fonctions d'administrateur de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux avec les mêmes fonctions dans d'autres sociétés de chemins de fer vicinaux ou de tramways en Belgique, mais en limitant cette interdiction aux fonctions d'administrateur des Sociétés exploitant une ligne vicinale dé pendant de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux. C'est l'objet d'un troisième alinéa à ajouter à l'article 16 des statuts.

Il a semblé à la Section Centrale que les Sociétés fermières, se trouvant sous la dépendance de la Société Nationale au point de vue du contrôle de leur exploitation, ne pouvaient être gérées par des membres du conseil d'administration de la Société Nationale.

III. — La création d'une commission paritaire nationale et de commissions paritaires régionales, en vue de réglementer la situation du personnel de l'exploitation des chemins de fer vicinaux, a fait l'objet d'un amendement dû à l'initiative parlementaire, sous-amendé par le Gouvernement sous la forme d'un article 39 (nouveau) à ajouter aux statuts.

De commun accord, les membres de la Section Centrale ont adopté pour base de leur examen le sous-amendement du Gouvernement.

La Section Centrale, tout en se ralliant à l'organisation de ces commissions paritaires, y a apporté quelques modifications, motivées notamment par l'impossibilité d'appliquer aux commissions paritaires de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux une organisation similaire à celle des commissions paritaires de la Société Nationale des chemins de fer.

Les deux sociétés constituent, en effet, des entités juridiques différentes et des organismes dont le fonctionnement est fort dissemblable.

La Société Nationale est une création nouvelle de la loi, répondant à une conception toute spéciale, exclusive du droit commun et qui, au point de vue de son fonctionnement se caractérise par une concentration absolue de tous les éléments de l'exploitation. Ceux-ci, comme le personnel employé, dépendent d'une direction unique qui commande au réseau tout entier par des directives générales, communes et uniformes.

La Société Nationale des chemins de fer *vicinaux*, au contraire, est l'addition de toutes les lignes vicinales, exploitées par elle et qui sont actuellement au nombre de 168. Chacune de ces lignes constitue une exploitation distincte, ayant son capital et sa comptabilité propres; et sa gestion est commandée avant tout par les besoins du service local qu'elle doit assurer. Les conditions d'exploitation varient donc à l'infini. L'intensité du trafic diffère de ligne à ligne, comme aussi le rendement kilométrique qui va de 20.000 à 170.000 francs.

Il importe aussi de ne pas oublier que la Société Nationale des chemins de fer vicinaux est une société anonyme, créée conformément aux lois sur les sociétés commerciales et que sa constitution dépend absolument de l'assemblée générale des actionnaires délibérant souverainement, suivant les dispositions légales en la matière.

Le projet de loi soumis au Parlement n'a en réalité d'autre objet que d'habiliter les délégués de l'Etat à voter des modifications aux statuts de la Société.

Enfin, ne perdons pas de vue qu'à côté de la Société Nationale il est un certain nombre de sociétés particulières exploitant actuellement 812 kilomètres de voies vicinales et dont la création et le fonctionnement ne sont pas soumis au régime des statuts de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux. D'ailleurs, au vœu de la loi qui a donné naissance à la Société Nationale des chemins de fer vici-

naux, celle-ci doit, en principe, se limiter à la construction des voies et de leur équipement, l'exploitation étant confiée à des sociétés fermières.

C'est à raison de ces conditions d'exploitation si différentes de celles qui président à l'exploitation des Chemins de fer, que la Section Centrale a apporté quelques modifications au sous-amendement du Gouvernement :

1° Elle a tout d'abord admis que le tiers des délégués de la Commission paritaire nationale pouvait être désigné parmi les anciens ouvriers ayant été au service des vicinaux pendant au moins cinq ans et ce afin de permettre aux ouvriers de déléguer à la Commission d'anciens ouvriers spécialement mandatés par eux en vue de l'étude et de la défense de leurs intérêts professionnels.

2° La Section Centrale n'a pas été favorable à la proposition de faire présider la Commission paritaire nationale par le Ministre des Chemins de fer ni par le Président ou le Directeur de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

A la tête des Commissions paritaires il convient d'avoir des éléments modérateurs, dégagés de toute prévention et capables d'orienter les délibérations vers des solutions de nature à rallier la généralité ou au moins la grande majorité des membres des Commissions. Les membres de la Magistrature sont assurément les mieux qualifiés pour l'accomplissement de pareille mission.

L'impossibilité d'établir un statut unique pour tous les membres d'un personnel travaillant dans des conditions fort différentes a déterminé la Section Centrale à ne pas confier à la Commission paritaire nationale la mission de fixer définitivement et uniformément, peut-être à une voix de majorité, le statut du personnel.

D'ailleurs, jusqu'à présent, la notion juridique du « Statut du personnel » n'a pas encore trouvé sa formule légale. Dès lors, il peut paraître abusif d'imposer à une commission de créer obligatoirement ce statut des ouvriers du personnel qui ne sont d'ailleurs pas des fonctionnaires.

Si par le « statut du personnel » il faut entendre le contrat de travail, il paraît moins admissible encore qu'une commission règle d'une manière générale, uniforme et quasi-définitive et impose aux parties contractantes une convention dont les éléments sont aussi peu constants dans le temps que dans l'espace.

Aussi la Section Centrale a-t-elle estimé que, en ce qui concerne le statut du personnel comme pour le surplus de la compétence qui lui est attribuée par le texte du Gouvernement, la Commission paritaire nationale devra se borner à donner son avis. Elle le donnera chaque fois qu'un des éléments de ce statut apparaîtra sous un aspect nouveau et en s'inspirant chaque fois des circonstances de temps et de lieu, comme aussi des conditions spéciales de l'exploitation.

La Section Centrale a jugé inutile de maintenir le deuxième paragraphe du 3° de l'article 39 nouveau, le premier paragraphe énonçant déjà la même idée.

4° Le caractère purement consultatif de la Commission paritaire nationale fait nécessairement tomber le 5° du sous-amendement du Gouvernement exigeant la majorité des deux tiers pour toute modification à apporter au statut du personnel.

5° Les Commissions paritaires pouvant être saisies à chaque instant de toute question concernant la situation du personnel et ce non seulement par leurs membres, mais aussi par les organisations professionnelles, il paraît inutile de leur imposer la périodicité de leurs réunions. Il suffit d'insérer dans la loi qu'elles seront tenues de se réunir au moins une fois tous les semestres.

6° Enfin, la Section Centrale ne s'est pas ralliée au 6° du sous-amendement qui impose le fonctionnement des commissions paritaires aux sociétés fermières nouvelles, comme une condition de l'affermage.

Si l'on peut admettre le fonctionnement de ces commissions pour la Société Nationale qui aura le droit de s'y faire représenter à concurrence de la moitié des membres et de participer ainsi très efficacement aux décisions prises, il se conçoit difficilement que des sociétés particulières dussent accepter ces décisions auxquelles elles n'ont pu prendre la même part que la Société Nationale.

Pourquoi, d'ailleurs, appliquer ce régime aux nouvelles sociétés fermières, alors que celles existantes comme toutes les autres sociétés de transport en commun et même toutes les exploitations industrielles ayant quelque rapport avec les pouvoirs publics en sont dispensées.

Pratiquement l'organisation et le fonctionnement de ces commissions sont une impossibilité pour les innombrables exploitations de lignes d'autobus concédées par la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

Seule une loi de portée générale pourrait astreindre les sociétés fermières au régime des commissions paritaires.

Le Rapporteur,

E. DE WINDE.

Le Président,

MAURICE PIRMEZ.

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 6 APRIL 1927.

Wetsontwerp

waarbij de Regeering gemachtigd wordt sommige wijzigingen in de Statuten van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen goed te keuren ⁽¹⁾.

AANVULLEND VERSLAG

NAMENS DE MIDDENAFDEELING (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER DE WINDE,
OVER DE NAAR DE MIDDENAFDEELING VERZONDEN AMENDEMENTEN.

MIJNE HEEREN,

Daar er verschillende amendementen door de Regeering en door de Kamerleden werden voorgesteld, na het indienen van het verslag van de Middenafdeling, hebt gij deze gelast dezelve te onderzoeken en een aanvullend verslag uit te brengen.

De meerderheid van de Middenafdeling heeft zich aangesloten bij de volgende besluiten :

I. — Bij artikel 5 wordt door een amendement voorgesteld het aandeel, dat voortaan moet onderschreven worden door de openbare machten in de kapitaalverhoging van de Maatschappij, op 55 t. h. te brengen in plaats van op de helft. Dit voorstel steunt op den wensch, dat de meerderheid altijd aan de openbare machten zou blijven. De indieners van het amendement schijnen uit het oog verloren te hebben, dat het tegenwoordig kapitaal van de Maatschappij reeds voor een bedrag van 348,208,000 frank aan de openbare machten toebehoort, terwijl slechts 4,450,000 frank in particuliere handen zijn. Dewijl de achtereenvolgende verhogingen van dit kapitaal voortaan zullen geschieden ten belange van de helft in plaats van het derde door de particulieren, zal dit overschot van 343,758,000 frank ten voordeele van de openbare machten nooit kunnen gewijzigd worden.

Daar de wijziging, door het wetsontwerp voorgesteld, voor doel heeft in eene ruimere mate dan vroeger beroep te doen op het privaatkapitaal, op grond van het gebrek aan geldmiddelen van de openbare machten, heeft de Midden-

(1) Wetsontwerp, n° 393 (1925-1926).

Verslag, n° 45.

Handelingen van de Kamer : Vergaderingen van 9, 10 en 23 Maart.

(2) De Middenafdeling, voorgezeten door den heer Pirmez, bestond uit de heeren De Winde, Boligne, Kreglinger, Blavier, Troclet en Golenvaux.

afdeeling geoordeeld dat er geen reden bestond om de 50 t. h., voorgesteld door het wetsvoorstel, op 55 t. h. te brengen.

II. — De Middenafdeeling heeft zich aangesloten bij het verbod het ambt van beheerder van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen samen uit te oefenen met hetzelfde ambt in andere maatschappijen der buurtspoorwegen of van tramwegen, in België, maar beperkt daarbij dit verbod tot het ambt van beheerder van eene Maatschappij die een buurtspoorweg zou exploiteeren afhangende van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen. Dit is het voorwerp van eene derde alinea, toe te voegen aan artikel 16 van de statuten.

De Middenafdeeling was van meening, dat de pachtende Maatschappijen, die afhangen van de Nationale Maatschappij, wat betreft de controle van hunne exploitatie, niet mochten beheerd worden door leden van den Beheerraad van de Nationale Maatschappij.

III. — Betreffende de oprichting van eene nationale paritaire commissie en van gewestelijke paritaire commissiën, met het oog op de regeling van den toestand van het personeel van de exploitatie der buurtspoorwegen, werd een amendement ingediend door leden van het Parlement, met een sub-amendement van de Regeering onder vorm van een artikel 39 (nieuw) toe te voegen aan de statuten.

Met wederzijdsche instemming, hebben de leden van de Middenafdeeling het sub-amendement van de Regeering als grondslag van hunne bespreking genomen.

De Middenafdeeling sluit zich aan bij de oprichting van die paritaire commissiën. Zij brengt er echter een paar wijzigingen aan toe, om reden dat het namelijk onmogelijk is de paritaire commissiën van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen op dezelfde leest te schoeien als de paritaire commissiën van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen.

Beide maatschappijen vormen inderdaad verschillende juridische eenheden en organismen waarvan de werking zeer ongelijk is.

De Nationale Maatschappij der *Spoorwegen* is iets nieuws, door de wet tot stand gebracht, beantwoordend aan eene zeer bijzondere opvatting, met uitsluiting van het gemeene recht, en die, wat hare werking betreft, gekenmerkt is door eene volstrekte concentratie van al de bestanddeelen der exploitatie. Deze bestanddeelen, evenals het gebruikte personeel, hangen af van een enkel bestuur, dat een algemeen en gelijkvormigen leiddraad aangeeft voor gansch het net.

De Nationale Maatschappij der *Buurtspoorwegen* bestaat, integendeel, uit de samenvoeging van al de buurtspoorlijnen die door haar in bedrijf genomen worden en thans ten getale van 168 zijn. Elke lijn maakt een afzonderlijke exploitatie uit, met haar eigen kapitaal en boekhouding; en hare leiding wordt, in de eerste plaats, beheerscht door de vereischten van den plaatselijken dienst dien zij moet verzekeren. De exploitatievoorwaarden verschillen dus tot in 't oneindige. De drukte van het verkeer verschilt van lijn tot lijn evenals de kilometeropbrengst die van 20,000 tot 170,000 frank bedraagt.

Men mag ook niet vergeten, dat de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen een naamlooze vennootschap is, opgericht overeenkomstig de wetten betreffende de handelmaatschappijen, en dat haar samenstelling volstrekt afhankelijk is van de algemeene vergadering der aandeelhouders, die in laatsten aanleg beslist, krachtens de desbetreffende wetsbepalingen.

Het wetsontwerp, aan het Parlement voorgelegd, heeft in werkelijkheid geen

ander doel dan aan de afgevaardigden van den Staat het recht te geven, wijzigingen in de statuten der Maatschappij goed te keuren.

Verliezen wij, ten slotte, niet uit het oog, dat naast de Nationale Maatschappij een zeker getal particuliere maatschappijen bestaan, die tegenwoordig 812 kilometer buurtspoorlijnen exploiteeren en waarvan de oprichting en de werking niet onderworpen zijn aan het regime der statuten van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

Volgens de wet, waarbij de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen opgericht werd, moet deze, trouwens, zich principieel beperken tot het aanleggen van sporen en dezer toerusting, terwijl de exploitatie toevertrouwd wordt aan maatschappijen die deze exploitatie in pacht hebben.

Op grond van deze exploitatievoorwaarden die in zoo ruime mate verschillen met die welke de exploitatie der Spoorwegen beheerschen, heeft de Middenafdeeling enkele wijzigingen gebracht in het sub-amendement van de Regeering :

1^o Zij heeft vooreerst aangenomen dat het derde der afgevaardigden van de Nationale paritaire Commissie mag samengesteld worden uit gewezen werklieden die gedurende ten minste vijf jaar in dienst der buurtspoorwegen geweest zijn; daardoor heeft de Middenafdeeling het aan de arbeiders willen mogelijk maken, als afgevaardigden ter Commissie aan te stellen : gewezen werklieden die zij speciaal zullen belasten met de studie en de verdediging hunner beroepsbelangen.

2^o De Middenafdeeling heeft het voorstel niet goedgekeurd dat er toe strekt de Nationale paritaire Commissie te laten voorzitten door den Minister van Spoorwegen of door den Voorzitter of Bestuurder van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

Aan het hoofd van de paritaire Commissiën, moeten personen staan die als bemiddelaars kunnen optreden, die geen vooringenomenheid kennen en bekwaam zijn om de besprekingen te leiden naar oplossingen die door al de leden der Commissiën of een groot getal er van kunnen aangenomen worden.

De magistraten zijn stellig het best aangewezen om zulke taak te vervullen.

De onmogelijkheid om een eenheidsstatuut vast te stellen voor al de leden van een personeel dat in zeer verschillende omstandigheden werkt, heeft er de Middenafdeeling doen toe besluiten, niet de Nationale paritaire Commissie te belasten met de vaststelling van het statuut van het personeel op een definitieve en eenvormige wijze, wellicht met een meerderheid van één stem.

Trouwens, de juridische beteekenis van het « Statuut van het personeel » werd totnogtoe niet in eene wetsformule omgezet. Bijgevolg, kan het wel ongepast voorkomen, eene commissie te verplichten dit statuut op te maken voor het werkliedenpersoneel dat overigens niet tot de ambtenaren behoort.

Moet men door « Statuut van het personeel » het arbeidscontract verstaan, dan schijnt het nog minder aannemelijk dat eene commissie eene algemeene, gelijkvormige en schier definitieve regeling treffe en deze aan de contracteerende partijen oplegge, waar het gaat over eene overeenkomst waarvan de bestanddeelen zoo weinig vast zijn voor plaats en tijd.

Ook was de Middenafdeeling van gevoelen dat, wat het statuut van het personeel betreft, evenals voor de verdere bevoegdheid welke door den tekst der Regeering aan het personeel wordt toegekend, de Nationale paritaire Commissie zich moet bepalen bij het geven van adviezen. Haar advies zal zij uitbrengen, telkens als een der bestanddeelen van dit statuut onder een nieuw daglicht komt te staan: het advies zal steunen op de omstandigheden van tijd en plaats alsmede op de bijzondere voorwaarden van het bedrijf.

De Middenafdeeling heeft het overbodig geacht de tweede paragraaf van n^o 3^o van het nieuw artikel 39 te handhaven, vermits de eerste paragraaf dezelfde gedachte huldigt.

4^o De zuivere raadgevende aard van de Commissie doet natuurlijk n^o 5^o van het sub-amendement van de Regeering wegvallen, waarbij de meerderheid van de 2/3 wordt geëischt voor elke wijziging in het statuut van het personeel.

5^o Vermits bij de paritaire Commissiën te allen tijd quaesties mogen worden aanhangig gemaakt betreffende den toestand van het personeel, niet enkel door de leden zelf, maar ook door de beroepsverenigingen, schijnt het nutteloos het getal en den datum hunner vergaderingen te bepalen. Het is voldoende in de wet te schrijven, dat zij minstens éénmaal op de zes maanden moeten vergaderen.

6^o Ten slotte, was de Middenafdeeling niet te vinden voor n^o 6^o van het sub-amendement, waardoor als eene der pachtvoorwaarden, aan de nieuwe pachtende maatschappijen wordt opgelegd, als paritaire commissiën te werken.

Kan men de werking dezer commissiën aannemen voor de Nationale Maatschappij die er eene vertegenwoordiging mag stellen tot beloop van de helft der leden en aldus doeltreffend kan optreden bij de te nemen beslissingen, dan kan men, anderzijds, bezwaarlijk begrijpen, dat private maatschappijen beslissingen moeten aanvaarden, waarbij zij zich niet konden doen gelden in dezelfde mate als de Nationale Maatschappij.

Bovendien, waarom zou men dit stelsel toepassen op de nieuwe pachtende maatschappijen, wanneer de bestaande op dezelfde wijze als al de andere maatschappijen van gemeenschappelijk vervoer en zelfs al de nijverheidsondernemingen die eenigszins betrekking hebben met de openbare overheid, daarvan vrijgesteld zijn.

Practischerwijs, zijn deze commissiën, als inrichting en werking, onmogelijk voor de talrijke autobus-lijnen die werden geconcedeerd door de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

Alleen eene wet van algemeene beteekenis zou de pachtende vennootschappen aan het regime der paritaire commissiën kunnen onderwerpen.

De Verslaggever,

E. DE WINDE.

De Voorzitter,

MAURICE PIRMEZ.

AMENDEMENTS RENVOYÉS A LA SECTION CENTRALE

ET

PROPOSITIONS DE LA SECTION CENTRALE.

AMENDEMENTEN NAAR DE MIDDENAFDEELING VERZONDEN

EN

VOORSTELLEN VAN DE MIDDENAFDEELING.

**Amendements
renvoyés à la Section centrale.**

ART. 5 des statuts.

Rédiger comme suit le dernier alinéa de l'article :

Cinquante-cinq pour cent au moins des actions de chaque série doivent être souscrites par l'Etat, les provinces et les communes.

(Amendement de M. Troclet.)

ART. 16 des statuts.

Ajouter à l'article 16 un troisième alinéa ainsi conçu :

Le président et les membres du Conseil d'Administration ne pourront participer à la gestion d'aucune autre société de chemins de fer vicinaux ou de tramways en Belgique.

(Amendement de M. Ernest.)

**ART. 39 (nouveau),
proposé par le Gouvernement:**

La situation du personnel attaché à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux est réglée comme suit :

1° Une Commission paritaire nationale composée de 14 membres est nommée par le Conseil d'administration et par les organisations groupant les membres du personnel.

Les membres à désigner par ces organisations doivent faire partie du personnel.

**Amendementen
naar de Middenafdeeling verzonden.**

ART. 5 van de statuten.

De laatste alinea doen luiden :

Voor minstens vijf en vijftig per honderd der aandelen van elke reeks moet door den Staat, de provinciën en de gemeenten worden ingeschreven.

(Amendement van den heer Troclet.)

ART. 16 van de statuten.

Aan artikel 16 een derde alinea toevoegen, luidende :

De Voorzitter en de raadsleden mogen geen deel nemen aan het beheer van om 't even welke andere Buurtspoorwegen- of Tramwegenmaatschappij, in België.

(Amendement van den heer Ernest.)

**ART. 39 (nieuw)
door de Regeering voorgesteld.**

De toestand van het personeel, gehecht aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, wordt geregeld als volgt :

1° Een nationale paritaire Commissie, bestaande uit 14 leden, wordt benoemd door den Beheerder en door de inrichtingen welke de leden van het personeel groepeeren.

De door deze inrichtingen aan te duiden leden moeten tot het personeel behooren.

Propositions
de la Section centrale.

Voorstellen
van de Middenafdeeling.

(Rejeter cet amendement).

(Dit amendement verwerpen.)

ART. 16 des statuts.

ART. 16 van de statuten.

Sous-amender l'article 16 comme suit :

Het amendement wijzigen als volgt :

Le président et les membres du Conseil d'Administration ne pourront participer à la gestion d'aucune société exploitant une ligne vicinale dépendant de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux.

De Voorzitter en de raadsleden mogen geen deel nemen aan het beheer van om 't even welke andere *maatschappij die eene buurtspoorlijn exploiteert, afhangende van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.*

ART. 39 (nouveau),
proposé par le Gouvernement.

ART. 39 (nieuw),
door de Regeering voorgesteld

Sous-amender l'article 39(nouveau) comme suit :

wijzigen als volgt :

La situation du personnel attaché à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux est réglée comme suit :

De toestand van het personeel, gehecht aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen, wordt geregeld als volgt :

1^o Une Commission paritaire nationale composée de 14 membres est nommée pour moitié par le Conseil d'administration et pour moitié par les organisations groupant les membres du personnel.

1^o Een nationale paritaire Commissie, bestaande uit 14 leden, wordt benoemd, *voor de helft*, door den Beheerraad en, *voor de helft*, door de inrichtingen welke de leden van het personeel groepeeren.

Les membres à désigner par ces organisations doivent faire partie du personnel; néanmoins le tiers des délégués-ouvriers peut être désigné parmi ceux qui ont fait partie du personnel des chemins de fer vicinaux durant cinq ans au moins.

De door deze inrichtingen aan te duiden leden moeten tot het personeel behooren; *het derde van de afgevaardigden-werklieden kan echter worden benoemd onder degenen die deel hebben uitgemaakt van het personeel der buurtspoorwegen, gedurende ten minste vijf jaar.*

Amendements
renvoyés à la Section centrale.

La Commission paritaire est présidée par le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique ou par son délégué.

2° La Commission a pour mission :

a) d'établir le statut du personnel;

b) de donner son avis sur toutes les questions d'ordre général relatives à l'organisation du travail, à la sécurité, à l'hygiène et toutes autres questions intéressant directement ou non le personnel, qui lui seront soumises par le Ministre des Chemins de fer, le Conseil d'administration, les Directions générales, les organisations groupant les membres du personnel ou les Commissions régionales dont il est question ci-après;

c) de participer à la gestion des institutions créées ou à créer en faveur du personnel.

3° A côté de la Commission paritaire nationale, il existe des Commissions paritaires régionales dont le centre et le ressort sont déterminés par la Commission paritaire nationale, et qui ont pour mission d'examiner les propositions et les réclamations ainsi que les demandes d'avis dont elles peuvent être saisies relativement aux conditions et à l'organisation du travail, à l'hygiène, la sécurité du personnel ainsi qu'au point de vue du perfectionnement de la production.

La compétence de ces Commissions paritaires régionales est limitée par leur propre ressort.

Amendementen
naar de Middenafdeeling verzonden.

De paritaire Commissie wordt voorgezeten door den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegraaf, Telefoon en Luchtvaart of door zijn afgevaardigde.

2° De Commissie heeft voor opdracht :

a) Het statuut van het personeel op te maken ;

b) Haar advies uit te brengen over al de vraagpunten van algemeene strekking, betreffende de regeling van den arbeid, de veiligheid, de hygiëne en alle andere vraagpunten die rechtstreeks of onrechtstreeks het personeel aanbelangen en die haar zullen onderworpen worden door den Minister van Spoorwegen, den Beheerraad, de Algemeene Besturen, de inrichtingen welke de leden van het personeel groepeeren of de hierna bedoelde gewestelijke Commissiën;

c) Deel te nemen aan het beheer van de ten bate van het personeel opgerichte of op te richten instellingen.

3° Naast de Nationale paritaire Commissie, bestaan er gewestelijke paritaire Commissiën, wier hoofdzetel en gebied door de Nationale paritaire Commissie worden bepaald, en die voor opdracht hebben de voorstellen en bezwaren te onderzoeken, alsmede de advies-aanvragen die haar mochten zijn toegekomen omtrent de voorwaarden en de regeling van den arbeid, de hygiëne, de veiligheid van het personeel, alsmede onder opzicht van de verbetering der productie.

De bevoegdheid van deze gewestelijke paritaire Commissiën wordt door hun eigen gebied beperkt.

Propositions
de la Section centrale.

La Commission paritaire nationale et les commissions paritaires régionales sont présidées par un magistrat désigné par le Roi, sans voix délibérative.

2° La Commission a pour mission :

a) *de donner son avis sur l'établissement du statut du personnel;*

b) *de donner son avis sur toutes les questions d'ordre général relatives à l'organisation du travail, à la sécurité, à l'hygiène, au perfectionnement de la production et à toutes autres questions intéressant directement ou indirectement le personnel, qui lui seront soumises par le Ministre des Chemins de fer, le Conseil d'administration, la Direction générale, les organisations groupant les membres du personnel et les Commissions régionales dont il est question ci-après;*

c) *de participer, par voie de délégation, à la gestion des institutions créées ou à créer en faveur du personnel.*

3° A côté de la Commission paritaire nationale, il existe des Commissions paritaires régionales dont la composition, le siège et le ressort sont déterminés par la Commission paritaire nationale et qui ont pour mission d'examiner les propositions et les réclamations, ainsi que les demandes d'avis dont elles peuvent être saisies relativement aux conditions et à l'organisation du travail, à l'hygiène, la sécurité du personnel, ainsi qu'au point de vue du perfectionnement de la production.

(Supprimer l'alinéa 2 du n° 3°).

Voorstellen
van de Middenafdeeling.

De Nationale paritaire Commissie en de gewestelijke paritaire Commissiën worden voorgezeten door een magistraat; deze wordt door den Koning benoemd doch is niet stemgerechtigd.

2° De Commissie heeft voor opdracht :

a) *haar advies uit te brengen over het opmaken van het statuut van het personeel;*

b) *haar advies uit te brengen over al de vraagpunten van algemeene strekking, betreffende de regeling van den arbeid, de veiligheid, de hygiëne, de verbetering van de productie en alle andere vraagpunten die rechtstreeks of onrechtstreeks het personeel aanbelangen en die haar zullen onderworpen worden door den Minister van Spoorwegen, den Beheerraad, het Algemeen bestuur, de inrichtingen welke de leden van het personeel groepeeren en de hierna bedoelde gewestelijke Commissiën;*

c) *deel te nemen, bij wijze van lastgeving, aan het beheer van de ten bate van het personeel opgerichte of op te richten instellingen.*

3° Naast de Nationale paritaire Commissie, bestaan er gewestelijke paritaire Commissiën, wier samenstelling, zetel en gebied door de Nationale paritaire Commissie worden bepaald, en die voor opdracht hebben de voorstellen en bezwaren te onderzoeken, alsmede de advies-aanvragen die haar mochten zijn toegekomen omtrent de voorwaarden en de regeling van den arbeid, de hygiëne, de veiligheid van het personeel, alsmede onder opzicht van de verbetering der productie.

(Deze alinea weglaten).

Amendements
renvoyés à la Section centrale.

Leurs avis, dans le cas où il ne serait pas donné suite par l'autorité compétente, sont transmis par la voie hiérarchique au conseil d'administration. Cette transmission est faite dans le plus bref délai, de façon à permettre à celui-ci de se prononcer dans un délai maximum de 30 jours.

Les Commissions paritaires régionales collaborent avec les chefs de service à l'élaboration des listes de gratification, bonification d'ancienneté, chevrons et tableaux d'avancement.

4° La Commission paritaire nationale et les Commissions paritaires régionales se réunissent périodiquement.

5° Une fois le statut du personnel arrêté, aucune modification ne pourra y être apportée sans le consentement de la Commission paritaire nationale statuant à la majorité des deux tiers.

6° En cas d'affermage de tout ou partie de l'exploitation de son réseau ou de renouvellement des contrats d'affermage en cours, la Société Nationale des chemins de fer vicinaux insérera dans les contrats les dispositions du présent article.

Amendementen
naar de Middenafdeeling verzonden.

Ingeval door de bevoegde overheid geen gevolg mocht worden gegeven aan hunneadviezen, worden deze langs den hiërarchischen weg, aan den Beheerraad overgemaakt. Deze overmaking geschiedt binst den kortst mogelijken tijd, derwijze dat de Beheerraad binnen een termijn van ten hoogste 30 dagen bij machte zij om uitspraak te doen.

De gewestelijke paritaire Commissiën werken samen met de dienstoversten voor het opmaken van de lijsten der extra-toelagen, de anciëniteitsvergoedingen, de chevrons en bevorderingstabellen.

4° De nationale paritaire Commissie en de gewestelijke paritaire Commissiën vergaderen op gezette tijden.

5° Eens het statuut van het personeel vastgesteld, mag daaraan geen wijziging meer worden gebracht zonder de toestemming van de nationale paritaire Commissie, beslissende bij de meerderheid der 2/3.

6° Ingeval het bedrijf van haar net geheel of gedeeltelijk wordt verpacht of de loopende pachtovereenkomsten worden hernieuwd, zal de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen de bepalingen van onderhavig artikel in de overeenkomsten opnemen.

Propositions
de la Section centrale.

Voorstellen
van de Middenafdeeling.

Rédiger le n° 4° comme suit :

4° La Commission paritaire nationale et les Commissions paritaires régionales se réunissent *au moins une fois par semestre*.

(Supprimer le n° 5°).

(Supprimer le n° 6°).

N° 4° doen luiden als volgt :

4° De nationale paritaire Commissie en de gewestelijke paritaire Commissiën vergaderen *ten minste eenmaal per semester*.

(Deze alinea weglaten).

(Deze alinea weglaten).

