

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

30 MAI 1997

PROJET DE LOI

portant confirmation des arrêtés royaux pris en application de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, de la loi du 26 juillet 1996 portant modernisation de la sécurité sociale et assurant la viabilité des régimes légaux des pensions, et de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité (Titre II)

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES (1)

PAR
M. Peter ROOSE

(1) Composition de la commission : voir p. 2.

Voir :

- 997 - 96 / 97 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 à 4 : Amendements.
- N° 5 : Rapport de la commission des Affaires sociales.

Voir également :

- N° 7 : Texte adopté par les commissions.

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

30 MEI 1997

WETSONTWERP

tot bekrachtiging van koninklijke besluiten genomen met toepassing van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie, van de wet van 26 juli 1996 tot modernisering van de sociale zekerheid en tot vrijwaring van de leefbaarheid van de wettelijke pensioenstelsel, en van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentievermogen (Titel II)

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT
DOOR DE HEER Peter ROOSE

(1) Samenstelling van de commissie : zie blz. 2.

Zie :

- 997 - 96 / 97 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 tot 4 : Amendementen.
- N° 5 : Verslag namens de commissie voor de Sociale Zaken.

Zie ook :

- N° 7 : Tekst aangenomen door de commissies.

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Titre II (Régie des transports maritimes) du projet de loi n° 997/1 tendant à confirmer des arrêtés royaux a été examiné par votre commission lors de sa réunion du 14 mai 1997.

Au cours de la même réunion, le Ministre des Transports a fait un exposé sur la restructuration de la Régie des transports maritimes. Les arrêtés royaux, dont la confirmation est demandée par le gouvernement, constituant l'aboutissement de cette restructuration sur le plan réglementaire, cet exposé du ministre a été intégré au présent rapport.

De la même manière, la question d'actualité n° 193 de M. Van Aperen au sujet du déplacement de la flotte de la RTM a été insérée dans la présente discussion.

A. — EXPOSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

« Depuis plusieurs années, la RTM vivait une situation difficile.

Depuis 1992, les pertes s'accumulaient et rien ne laissait prévoir des perspectives d'avenir moins négatives, et cela malgré divers plans de restructuration.

Le gouvernement fédéral, conscient de cette situation et de la nécessité d'y faire face, a introduit dans la déclaration gouvernementale de juin 1995 un passage relatif à la RTM : « Avant fin octobre 1995, le gouvernement établira un plan pour la RTM. »

Un manager de crise a été désigné le 1^{er} novembre 1995 et les grandes lignes du plan de restructuration ont été approuvées le 20 septembre 1996 par le Conseil des ministres.

(1) Composition de la commission :

Président : M. Schellens.

A. — Titulaires :	B. — Suppléants :
C.V.P. M. Ansoms, Mme Pieters (T.), MM. Van Eetvelt, Vermeulen.	MM. Brouns, Didden, Ghesquière, Lenssens, Vanpoucke.
P.S. MM. Grosjean, Moock, Toussaint.	MM. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van Aperen.	MM. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P. MM. Bartholomeeussen, Schellens.	MM. Cuyt, Roose, Verstraeten.
P.R.L.- F.D.F. hier.	MM. Hotermans, Moerman, Reyn-
P.S.C. M. Fournaux.	MM. Gehlen, Lespagnard.
VI. M. Huysentruyt.	MM. Geraerts, Spinnewyn.
Blok Agalev/M. Vanoost. Ecolo	Mme Schüttringer, M. Van Dien-
	deren.

C. — Membre sans voix délibérative :

V.U. M. Olaerts.

DAMES EN HEREN,

Titel II (Regie voor maritiem transport) van wetsontwerp n° 997/1, dat ertoe strekt een aantal koninklijke besluiten te bekrachtigen, werd door uw commissie besproken tijdens haar vergadering van 14 mei 1997.

Tijdens diezelfde vergadering heeft de minister van Vervoer een uiteenzetting gegeven bij de herstructurering van de Regie voor maritiem transport. Aangezien de koninklijke besluiten, die de regering vraagt te bekrachtigen, het regelgevende sluitstuk zijn van de herstructurering, werd zijn uiteenzetting in dit verslag opgenomen.

Zo ook werd de actualiteitsvraag n° 193 van de heer Van Aperen betreffende de verplaatsing van de vloot van de RMT in deze bespreking opgenomen.

A. — UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

« Reeds sinds verschillende jaren kende de Regie voor Maritiem Transport, helaas, een op zijn zachtst gezegd, moeilijke situatie.

Sinds 1992 bleven de verliezen zich opstapelen en niets liet veronderstellen dat in die toestand een verbetering mogelijk was. Opeenvolgende herstructureringsplannen werden opgesteld maar hebben nooit gevolgen gehad.

De huidige regering was zich bewust van deze situatie en van de noodzaak van een energiek antwoord. In de regeringverklaring van juni 1995 werd dan ook een lijn uitgetrokken voor de RMT : « Voor eind oktober 1995, zal de regering een plan opstellen voor de RMT. »

Een crisismanager werd aangesteld op 1 november 1995 en de grote lijnen van het herstructureringsplan voor de RMT, werden op 20 september 1996 door de Ministerraad goedgekeurd.

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Schellens.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. H. Ansoms, Mevr. Pieters (T.), HH. Van Eetvelt, Vermeulen.	HH. Brouns, Didden, Ghesquière, Lenssens, Vanpoucke.
P.S. HH. Grosjean, Moock, Toussaint.	HH. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van Aperen.	HH. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P. HH. Bartholomeeussen, Schellens.	HH. Cuyt, Roose, Verstraeten.
P.R.L.- F.D.F. hier.	HH. Hotermans, Moerman, Reyn-
P.S.C. H. Fournaux.	HH. Gehlen, Lespagnard.
VI. H. Huysentruyt.	HH. Geraerts, Spinnewyn.
Blok Agalev/H. Vanoost. Ecolo	Mevr. Schüttringer, H. Van Dien-
	deren.

C. — Niet-stemgerechtigd lid :

V.U. H. Olaerts.

Dès le départ, nous avons précisé qu'il fallait traiter ce dossier au travers d'un triple aspect :

- le développement économique de la région ostendaise;
- l'aspect social des solutions à trouver pour le personnel;
- le respect des contraintes qui pèsent sur nos finances publiques.

Nous aborderons d'abord succinctement les contraintes budgétaires et économiques, avant de développer l'aspect social.

Sur le plan des finances publiques, on reste dans l'épure.

— Grâce au maintien des activités, la perte pour 1996 et pour le début de 1997 a pu être contenue. La perte pour 1996, estimée actuellement à 2,588 milliards de francs, est très proche des 2,6 milliards de francs que nous avions prévus en septembre 1996.

— Avant le démarrage de la liquidation, un des navires, le « Reine Astrid », a déjà été vendu pour un prix intéressant.

— Le Collège des liquidateurs, installé entre-temps, a comme mission essentielle la vente des actifs. Vraisemblablement, la vente des jetfoils sera la première étape dans cette mission. Les cessions d'actifs annonceront le financement de la liquidation.

— Le crédit budgétaire pour la RTM est passé de 1,6 milliard de francs en 1996 (couvertures des pertes) à 600 millions de francs en 1997 (provision interdépartementale pour faire face au coût du personnel réaffecté).

1. Le dossier passagers

Lors de la publication du plan de restructuration du 20 septembre 1996, on a annoncé que la nouvelle liaison entre Ostende et Ramsgate serait inaugurée le 1^{er} mars 1997. Cet objectif semblait aux initiés pratiquement inaccessible.

En effet, tout devait se mettre en place en cinq mois, sans préparation préalable.

Quelques exemples de tâches à accomplir :

- adaptation de l'infrastructure avec l'aménagement d'un nouveau ponton sur le berth 1;
- engagement et formation de 324 membres du personnel de l'ex-RTM et de la CIWLT.

Tout cela devait se faire en maintenant l'exploitation continue de la ligne RTM jusqu'au dernier jour de navigation.

Pour la nouvelle entreprise, il était en effet essentiel qu'il n'y ait pas d'interruption dans le service de transport de passagers entre Ostende et Ramsgate.

C'est grâce aux efforts et à la flexibilité de tout le personnel RTM-CIWLT que le service a été assuré jusqu'au dernier jour et que le démarrage de l'entreprise nouvelle a pu se dérouler dans les meilleures

conditions. Van bij de start werd duidelijk dat een herstructureringsplan slechts zin had indien aan 3 voorwaarden was voldaan :

- een herstructureringsrekening houdend met de economische ontwikkeling van de Oostendse regio;
- het sociaal aspect van de voorstellen voor het personeel;
- het rekening houden met de lasten zoals die wegen op de overheidsfinanciën.

We komen uitgebreid op het sociaal luik terug na in het kort het budgettaire en economische luik te hebben behandeld.

Inzake openbare financiën wordt er binnen de lijnen gebleven.

— Dankzij het behoud van de activiteiten werd het verlies voor 1996 en begin 1997 in bedwang gehouden. Het verlies dat voor 1996 wordt geschat op 2,588 miljard frank, ligt dicht bij de in september 1996 vooropgestelde 2,6 miljard frank.

— Voor de start van de vereffening werd een van de schepen, de « Koningin Astrid », reeds aan interessante voorwaarden verkocht.

— Het college van vereffenaars werd trouwens geïnstalleerd en heeft als 1 van haar kerntaken de verkoop van de activa. Als eerste stap hierin zal hoogstwaarschijnlijk de verkoop van de jetfoils gerealiseerd worden. Zo zal, door afstand te doen van de activa, een start worden gegeven aan de financiering van de vereffening.

— Het budgettaire krediet van de RMT is van 1,6 miljard frank in 1996 gegaan naar 600 miljoen frank in 1997 (de interdepartementale provisie om het hoofd te kunnen bieden aan de kostprijs van het gereffecteerde personeel).

1. Het dossier passagiersvervoer

Toen bij de bekendmaking van het herstructureringsplan op 20 september 1996 aangekondigd werd dat de nieuwe passagiersverbinding tussen Oostende en Ramsgate zou ingehuldigd worden op 1 maart 1997, leek dit voor de ingewijden praktisch een onhaalbare kaart.

Inderdaad, zonder voorbereiding zou op vijf maanden tijd alles uit de grond moeten gestampt worden.

Een greep uit de opdrachten :

- aanpassing infrastructuur met de aanleg van een nieuw ponton op berth 1;
- aanwerving en vorming van 324 personeelsleden uit ex-RMT en CIWLT.

Dit alles diende te gebeuren parallel aan een continue exploitatie van de RMT-lijn tot op de laatste vaardag.

Voor de nieuwe onderneming was het uiteraard essentieel dat er geen onderbreking kwam in het verzorgen van passagiersvervoer tussen Oostende en Ramsgate.

Het is dankzij de inzet en de flexibiliteit van het voltallig RMT- en CIWLT-personeel dat tot de laatste dag de dienst werd verzekerd en daardoor de start van de onderneming, die met een potentieel van

conditions. Avec un potentiel de 1,5 à 2 millions de passagers sur une base annuelle, cette activité joue en effet un rôle important pour l'animation économique de la région ostendaise.

Pendant toute la période transitoire, hormis les trois jours de grève, ce n'est qu'au cours de la dernière semaine de février 1997 qu'une traversée, et une seule, a dû être annulée.

Ceci pendant que, dès la fin octobre, on élaborait un programme de reclassement exceptionnel. En collaboration avec le VDAB, 1 700 membres du personnel ont participé à plus de 4 000 entretiens en vue de leur réaffectation ou de leur réengagement.

A partir de décembre 1996, les épreuves de sélection ont donc commencé pour les 324 emplois disponibles chez Holyman/Sally. Elles ont été suivies de sessions intensives de formation en janvier et février pour les gens sélectionnés. Il n'y a pas besoin de souligner que la technologie du ferry rapide constitue un changement d'univers pour les employés de la RTM. Les gens sélectionnés se sont acquittés de cette tâche avec bravoure et ont rendu possible, dans des circonstances difficiles, le démarrage de la nouvelle entreprise au 1^{er} mars 1997.

Il n'était d'ailleurs pas évident que la société privée recrute 324 agents parmi le personnel de la Régie et de Wagons-Lits.

Il est clair que les clauses expresses figurant dans l'accord conclu entre l'Etat belge et la société privée le 20 septembre 1996 ont contribué à la réalisation de cet objectif.

A court terme, l'effectif sera élargi, provisoirement sur une base saisonnière. Les recrutés seront des travailleurs belges.

A partir de février, on a aussi commencé d'autres épreuves de sélection. Des centaines de membres du personnel, tout en poursuivant l'exécution de leur tâche journalière normale, ont subi des tests en vue de déterminer qui pouvait entrer en ligne de compte pour les divers projets de reclassement.

Le pari impossible a été tenu : le vendredi 28 février 1997 au soir, le « Prince Albert » est rentré pour la dernière fois dans le port d'Ostende. La clientèle a été conservée entre le moment de l'annonce de la fermeture et celui du démarrage de la nouvelle société de transport maritime.

Le samedi 1^{er} mars 1997 au matin, le fast ferry « Rapide » a inauguré la nouvelle ligne fonctionnant avec 324 membres du personnel de l'ancienne RTM.

Dès le 1^{er} mars 1997, environ 85 % des personnes concernées connaissaient déjà leur emploi futur ou les mesures de fin de carrière qui leur étaient accordées.

Il faut rendre hommage publiquement au personnel de la Régie des transports maritimes qui a vécu aussi positivement cette difficile mutation.

1,5 à 2 miljoen passagiers op jaarbasis, voor de Oostendse regio uiteraard een belangrijke rol kan vervullen, in de beste omstandigheden liet verlopen.

Op de ganse periode werd, de drie stakingsdagen buiten beschouwing gelaten, enkel in de laatste week van februari 1997 één afvaart geschrapt.

Dit terwijl er vanaf eind oktober een ongezien wervetwerkstellingsprogramma werd uitgewerkt. In samenwerking met de VDAB namen zo'n 1 700 personeelsleden deel aan meer dan 4 000 gesprekken om gereffecteerd of weder in dienst gesteld te worden.

Vanaf december 1996 begonnen dan de selectieproeven voor de 324 jobs bij Holyman/Sally gevolgd door intensieve opleidingssessies voor de geselecteerden in januari en februari. Het hoeft niet onderstreept te worden dat de fast ferry-technologie voor de RMT-werknemers een totaal nieuwe wereld betekende. De geselecteerden kweten zich met bravoure van deze taak en maakten, in moeilijke omstandigheden, de start van de nieuwe onderneming mogelijk op 1 maart 1997.

Het was trouwens niet voor de hand liggend dat de 324 personeelsleden zouden kunnen geselecteerd worden door de privé-firma.

Het is duidelijk dat de stringente bepalingen van het afgesloten akkoord tussen de Belgische staat en de privé-firma op 20 september 1996, hebben bijgedragen tot de realisatie van dit objectief.

Op korte termijn zal het personeelsbestand, voorlopig op seizoenbasis, merkkelijk uitgebreid worden met Belgische werknemers.

Vanaf februari werden dan ook de andere selectieproeven opgestart. Honderden personeelsleden werden, naast het verrichten van hun normale dagtaak, opgeroepen om getest te worden ten einde na te gaan wie in aanmerking zou komen voor nieuwe tewerkstellingsprojecten.

De onmogelijke weddenschap werd gehaald : op vrijdag 28 februari 1997 liep de « Prins Albert » 's avonds voor het laatst de Oostendse haven binnen waarmee tot de laatste minuut het cliënteel werd behouden tussen het moment van de aankondiging van de sluiting en het opstarten van het nieuw maritiem transportbedrijf.

Op zaterdagochtend 1 maart 1997 startte de fast ferry « Rapide » de nieuwe passagierslijn met 324 personeelsleden van de oude RMT.

En eveneens op 1 maart 1997 had al ongeveer 85 % van het totaal personeelsbestand kennis van hun toekomstige tewerkstelling of eindeloopbaanmaatregel.

Er dient dan ook op een publieke manier hulde te worden gebracht aan het personeel van de Regie voor Maritiem Transport om op een dergelijke positieve wijze deze moeilijke omschakeling te hebben mogelijk gemaakt.

Ce n'est pas sans émotions que l'on ferme une entreprise qui, avec ses 150 ans d'existence, a presque l'âge de la Belgique.

2. Le fret et le « Prince Philippe »

Lors de la présentation du plan de restructuration, on n'a intentionnellement pas pris en considération le volet « transport de fret » et le « Prince Philippe », vu les difficultés rencontrées.

C'est avec regret qu'il faut constater qu'aucun projet valable n'a encore pu être mis sur pied.

Cela s'explique par la concurrence impitoyable existant au niveau du transport de fret. Ceci explique aussi pourquoi il n'y pas de volet transport de fret dans l'accord conclu avec la firme privée Holyman/Sally le 20 septembre 1996.

On peut toute fois relever que la filiale spécialisée, Sally Freight, vient de mettre en service (le 15 mai 1997) un nouveau cargo, le « Rose Bay », entre Ostende et Ramsgate.

3. Evolutions récentes

Le samedi 1^{er} mars 1997, à la date prévue, nous avons pu saluer le démarrage des activités de Holyman/Sally, qui concrétisait l'engagement pris quant au volet économique du dossier.

Au niveau des aménagements et des investissements, la firme Holyman/Sally s'est engagée à investir quelque 70 millions de francs dans le bâtiment Carferry afin d'en faire un terminal moderne. Son inauguration est programmée pour fin juin 1997.

Des travaux ont été également entrepris pour que les catamarans puissent amarrer au berth n° 1. Un nouveau ponton a été installé et les quais ont été renforcés. Quant aux travaux au niveau du passage couvert, ils seront terminés pour fin juin.

Les chiffres pour le transport de passagers sont prometteurs. En comparaison à une période similaire en 1996, une augmentation du transport de voitures de 14 % a été notée en mars et avril 1997.

Alors que l'entreprise n'a connu qu'une annulation à cause de mauvais temps, elle a subi un nombre de problèmes techniques de démarrage qui ont résulté de la suppression d'un fast ferry pendant quelques jours.

Le 1^{er} mars dernier, la « Havenbedrijf Oostende » a officiellement démarré. Les nouvelles recettes permettront d'élaborer une gestion dynamique du port, avec tous les conséquences bénéfiques en matière de trafic.

Het is trouwens onmogelijk om zonder emoties de deur achter zich toe te trekken van een bedrijf dat met een leeftijd van 150 jaar bijna even oud is als België zelf.

2. De vracht en de « Prins Filip »

Bij de voorstelling van het herstructureringsplan werd bewust het onderdeel « vrachtvervoer » en de « Prins Filip » buiten beschouwing gelaten.

Het is met spijt dat moet vastgesteld worden dat geen enkel valabel project op poten kon worden gezet.

Dit heeft uiteraard ook te maken met de hevige concurrentiestrijd die er heerst op het niveau van het vrachtvervoer, wat ook verklaart waarom in geen onderdeel « vrachtvervoer » voorzien was in het akkoord gesloten met de privé-firma Holyman/Sally op 20 september 1996.

Na 2 maanden dienst begint de firma, Sally Freight, langzaam een zeker evenwicht te herwinnen. Het inzetten van een nieuw en aan de trafiek aangepast vrachtschip, de « Rosebay », op 15 mei 1997 kan een werkelijke start betekenen voor de lijn, die essentieel is voor de Oostendse regio.

3. Recente ontwikkelingen

Op zaterdag 1 maart 1997, de voorziene datum, werd de start gegeven voor de activiteiten van Holyman/Sally. Zo worden de verbintenissen op economisch vlak geconcretiseerd.

Inzake inrichting en investeringen, heeft Holyman/Sally de verbintenis aangegaan zo'n 70 miljoen frank te investeren in het Carferry-gebouw om er een moderne terminal van te maken. De inhuldiging wordt voorzien eind juni 1997.

Ook werden er werken uitgevoerd om de catamarans zonder problemen te kunnen laten aanmeren aan « berth » (ligplaats) n° 1. Een nieuwe ponton werd geïnstalleerd en de kaaien versterkt. De werkzaamheden aan de gangway zullen eind juni beëindigd zijn.

De passagierscijfers van de eerste 2 maanden zijn hoopvol te noemen. Zo werd er in verhouding met een vergelijkbare periode in 1996 in de maanden maart en april 1997 een stijging van 14 % genoteerd voor wat betreft de vervoerde auto's.

Kende het bedrijf in heel de periode nog maar 1 afgelasting wegens het slechte weer, dan waren er wel de nodige startperikelen met onder andere een aantal technische incidenten die het uitvallen van een fast ferry voor een paar dagen met zich hebben gebracht.

Op 1 maart ging officieel het « Havenbedrijf Oostende » van start. De nieuwe inkomsten zullen toelaten een dynamisch beheer van de haven op te zetten met gunstige gevolgen voor het verkeer.

En matière de fret, des pourparlers ont été entamés avec Cobelfret sur la base d'une nouvelle liaison hebdomadaire en partance d'Ostende. On étudie de quelle façon ce service peut être porté à deux départs par jour.

Et en ce qui concerne la mise en place d'un berth capable d'accueillir des bateaux de croisière, on notera qu'Ostende pourra recevoir ses premiers visiteurs cet été.

1. Introduction

En fermant une entreprise publique de la taille de la Régie, nous avons innové.

Il s'agissait de fermer une entreprise de plus de 1 700 personnes en pleine activité, tout en relevant le défi de conserver l'essentiel de la clientèle durant la période allant de l'annonce de la fermeture jusqu'au moment effectif de celle-ci et du démarrage de la nouvelle société de transport maritime qui assurera la continuité de la ligne.

Nous vous présentons ci-après un aperçu des diverses réglementations nécessaires, ainsi que des divers accords conclus avec le personnel.

Ensuite, nous analyserons l'impact de ces mesures pour chaque catégorie de personnel.

2. Aperçu des réglementations nécessaires

Il a fallu presque un numéro spécial du *Moniteur belge* comportant les réglementations nécessaires à la réalisation du plan de restructuration (cf. *Moniteur belge* du 26 février 1997).

Pour le volet budgétaire, un arrêté royal pris en exécution de l'article 3, § 1^{er}, 6^o de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne a prévu l'entrée en fonction d'un collège de liquidateurs.

Ce collège a pour objectif de clôturer la liquidation dans le courant du premier semestre de 1999 avec transfert des droits et obligations résiduels à l'Etat. Pendant la période de liquidation, le ministre continuera d'assurer la responsabilité du personnel. Les agents qui n'auront pas été transférés à d'autres services publics au 1^{er} janvier 1999 seront transférés, sur un cadre spécifique, au ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Ce même arrêté prévoit aussi le relèvement du plafond d'emprunt garanti par l'Etat (de 12 milliards de francs à 15 milliards de francs) pour assurer temporairement le financement de la liquidation.

L'arrêté prévoit aussi la possibilité de détacher des agents statutaires de la RTM auprès de sociétés de transport maritime ou de sociétés portuaires. Il règle

Zo werden wat de vracht betreft gesprekken opgestart met Cobelfret met als gevolg een nieuwe wekelijkse verbinding vanuit Oostende. Nagegaan wordt hoe deze dienst kan opgedreven worden tot 2 afvaarten per dag.

Bovendien zal met de nieuwe aanlegplaats voor cruiseschepen Oostende de eerste reizigers deze zomer kunnen verwelkomen.

1. Vooraf

Het stopzetten van een overheidsbedrijf van de orde grootte van de RMT is nieuw.

Het betrof een bedrijf in volle activiteit, met meer dan 1 700 personeelsleden, dat diende gesloten te worden, terwijl men tegelijkertijd de handschoen moest opnemen om het cliënteel te behouden tijdens de periode tussen de aankondiging van de sluiting en het opstarten van het nieuw maritiem transportbedrijf, dat het voortbestaan van de verbinding moet verzekeren.

We zullen een overzicht geven van de noodzakelijke reglementering net als van de afgesloten overeenkomsten met het personeel.

Hierna zal de impact van deze maatregelen op elke categorie van personeel worden geanalyseerd.

2. Een overzicht van de noodzakelijke wettelijke reglementering

Er was een quasi volledig nummer van het *Belgisch Staatsblad* nodig om de reglementering weer te geven die noodzakelijk is voor de realisatie van het herstructureringsplan (zie *Belgisch Staatsblad* van 26 februari 1997).

In het kader van de budgettaire aspecten, heeft het koninklijk besluit genomen in uitvoering van artikel 3, § 1, 6^o, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie, de vereffening van de RMT toevertrouwd aan een college van vereffenaars.

Er wordt voorzien dat de vereffening in de loop van het eerste semester 1999 wordt afgesloten. Op dat ogenblik zullen de resterende rechten en plichten overgedragen worden aan de Staat. De minister van Vervoer blijft evenwel bevoegd inzake personeelsbeheer tijdens de vereffeningperiode. De personeelsleden die op 1 januari 1999 nog niet overgedragen werden naar andere openbare diensten, zullen overgeplaatst worden naar een specifiek kader bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Hetzelfde besluit voorziet ook de verhoging van het door de Staat gewaarborgd leningsplafond (van 12 miljard frank naar 15 miljard frank) teneinde tijdelijk de financiering van de vereffening op te vangen.

Tevens voorziet het besluit de mogelijkheid om statutair personeel van de RMT ter beschikking te stellen van maatschappijen voor maritiem transport

aussi la durée du travail des navigants et la sécurité sociale des navigants contractuels et il assujettit le personnel navigant contractuel, provenant de la RTM, ou de ses sous-traitants, employé par une société de transport maritime, au système de sécurité sociale applicable aux marins de la marine marchande.

Les deux autres arrêtés comportent les dispositions requises pour mener à bien les opérations prévues en matière de réengagement et de mobilité ainsi que de congé préalable à la retraite anticipée.

Le premier arrêté royal a pour objet, d'une part, de régler certains aspects du calcul du montant de la pension de certains agents de la RTM et, d'autre part, d'élargir les conditions d'utilisation des agents de la RTM par d'autres services publics fédéraux dans le cadre de mesures de mobilité.

Le deuxième arrêté royal organise :

- * le congé préalable à la mise à la retraite;
- * la mobilité des agents de la RTM;
- * la mise à disposition de certains agents;
- * la promotion des agents.

L'arrêté établit diverses règles relatives à la mise en œuvre de la mobilité d'office et définit notamment la procédure pour la sélection de l'agent à désigner pour occuper un emploi en mobilité.

Il fixe aussi les règles applicables aux agents mis à la disposition de sociétés de transport maritime, comme Holyman/Sally, de sociétés portuaires comme l'entreprise portuaire d'Ostende, ou des Régions, Communautés et pouvoirs subordonnés.

Il détermine aussi les modalités selon lesquelles des possibilités de promotion pourront être ouvertes, avec l'accord des ministres du Budget et de la Fonction publique, aux agents mis à la disposition ou placés en utilisation.

Tous ces textes ont été soumis aux consultations requises. Citons le comité de gestion de l'ONEM, le comité d'assurance et le conseil général de l'INAMI, le Pool des marins de la marine marchande, l'avis du comité de gestion de la caisse de prévoyance des marins, le comité de gestion de l'ONSS (Office National de Sécurité Sociale), le comité de gestion de l'ONVA (Office National de Vacances Annuelles), et les différents organes de consultation entre le gouvernement et les syndicats (comité A, B et comité de secteur n° 6).

Au sujet de la réglementation concernant la mobilité d'office, différents accords concrets ont été pris sous l'autorité du ministre de la Fonction publique. Ainsi, il a été convenu avec le ministre du Budget de geler les recrutements demandés au SPR pour les grades correspondant à ceux des agents de la Régie. Cette règle s'appliquait aux vacances d'emplois exis-

of voor havenbeheer. Ook regelt het besluit de arbeidsduur van het varend personeel en onderwerpt het het contractueel varend personeel, afkomstig van de RMT of van haar onderaannemers, dat door een maatschappij voor maritiem transport zal tewerkgesteld worden, aan het sociale zekerheidsstelsel voor de zeelieden ter koopvaardij.

De 2 andere koninklijke besluiten bevatten de bepalingen nodig om de voorziene handelingen tot een goed einde te brengen inzake wederindienstneming en mobiliteit evenals inzake aan de pensioering voorafgaand verlof.

Het eerste besluit heeft tot doel enerzijds bepaalde aspecten te regelen van de berekening van het bedrag van het pensioen van bepaalde personeelsleden van de RMT en anderzijds het vergemakkelijken van de beziging van RMT-personeelsleden door andere federale overheidsdiensten in het kader van mobiliteitsmaatregelen.

Het tweede besluit regelt :

- * het verlof voorafgaand aan de pensionering;
- * de mobiliteit van de personeelsleden van de RMT;
- * de terbeschikkingstelling van sommige personeelsleden;
- * de bevordering van de personeelsleden.

Het besluit bepaalt verschillende regelingen met betrekking tot uitvoering van de ambtshalve mobiliteit en stelt onder andere de procedure vast voor de selectie van het personeelslid dat aangeduid dient te worden om een betrekking in mobiliteit in te nemen.

Het stelt eveneens de regelingen vast die van toepassing zijn op de personeelsleden die ter beschikking worden gesteld van ondernemingen van maritiem transport, zoals Holyman/Sally, van havenbedrijven zoals het Oostendse Havenbedrijf, of van de Gewesten, Gemeenschappen en ondergeschikte besturen.

Het bepaalt ook de modaliteiten van de bevorderingsmogelijkheden die, met het akkoord van de Minister van Begroting en de Minister van Ambtenarenzaken, aan de ter beschikking gestelde of gebezigde personeelsleden worden gegeven.

Al deze teksten werden onderworpen aan de vereiste consultaties. Denken we maar aan het beheerscomité van de RVA, de verzekeringscommissie en de algemene raad van de RIZIV, de Pool der Zeelieden van de Koopvaardij, het beheerscomité van de Voorzorgskas der zeevarenden, het beheerscomité van de RSZ, het beheerscomité van de Nationale Dienst voor Jaarlijkse Vakantie en de respectievelijke consultatie-organen tussen de regering en de vakbonden (comité A, B en sectorcomité n° 6).

Wat betreft de reglementering betreffende de ambtshalve mobiliteit, werden verschillende concrete akkoorden gerealiseerd onder leiding van de minister voor het Openbare Ambt. Zo werd er, in afspraak met de minister van Begroting, beslist om een wervingsstop in te voeren bij die functies gevraagd door het VWS en overeenstemmend met de graden

tant dans les deux Flandres, dans la province d'Anvers et à Bruxelles.

Simultanément, le Conseil des ministres a chargé les inspecteurs des finances d'enquêter sur les postes vacants dans les administrations tombant sous leur contrôle.

Priorité absolue a été donnée aux contractuels de la RTM dans le cadre du contingent exceptionnel et temporaire (excepté sur les contractuels en place dans le cadre de projets prorogés). Les inspecteurs des finances ont à ce sujet été chargés d'une mission de contrôle.

3. Aperçu des accords conclus avec le personnel

La mise en œuvre du plan a exigé pas moins de six conventions collectives de travail, avec les travailleurs contractuels de la RTM, de la CIWLT (sous-traitant pour le catering) et de MIS (Multiple Immo Services, sous-traitant pour la gestion du bureau de fret); de plus, un protocole a été signé pour le personnel statutaire.

a) Les agents statutaires

L'élément essentiel est la création d'un régime de congé préalable à la mise à la retraite pour tous les agents statutaires de la RMT qui ont atteint ou atteignent, entre le 1^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2001, l'âge de cinquante-cinq ans au minimum et qui n'ont pas plus de soixante ans.

L'agent en congé préalable bénéficie d'un traitement d'attente égal à 80 % de son dernier traitement d'activité.

La façon dont est calculé le traitement d'activité correspond aux principes établis dans « le plan Leemans » (accord social) de 1991.

b) Les agents contractuels RTM

Les discussions avec les organisations syndicales ont mené à un accord traduit en texte de convention collective.

Les points essentiels sont :

- * l'instauration d'un régime de prépension à l'âge de 50 ans;

- * pour les contractuels RTM qui se trouveraient au chômage, le choix entre l'octroi éventuel d'un complément au chômage pour une période limitée ou l'inscription gratuite à un programme d'outplacement.

En fin de compte, les contractuels concernés n'ont pas opté pour l'outplacement.

voorhanden op de RMT. Dit is geldig voor alle openstaande betrekkingen in de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Antwerpen, alsmede in Brussel.

Tegelijk heeft de Ministerraad de inspecteurs van Financiën opgedragen om na te gaan welke de openstaande betrekkingen zijn in de respectievelijke administraties.

Wat de wedertewerkstelling betreft van de RMT-contractuelen, is er een absolute prioriteit voor hen in het kader van het bijzonder en tijdelijk contingent (behalve op die contractuelen wiens project wordt verlengd). De inspecteurs van Financiën hebben voor wat de opvolging van deze maatregel betreft, een controle-opdracht.

3. Een overzicht van de afgesloten overeenkomsten met het personeel

Het opstellen van het herstructureringsplan ver-eiste niet minder dan 6 collectieve arbeidsovereenkomsten, die samen met het contractueel personeel van de RMT, van CIWLT (catering-onderaannemer) en MIS (Multiple Immo Service, onderaannemer voor het beheer van het bevrachtingskantoor) werden opgesteld; daarnaast werd nog een protocol-akkoord ondertekend voor het statutair personeel.

a) De statutaire werknemers

Het essentieel element is de creatie van een systeem van verlof voorafgaand aan de pensionering voor al de statutaire personeelsleden van de RMT die tussen 1 januari 1997 en 31 december 2001 de leeftijd van minimum 55 jaar hebben bereikt of zullen bereiken en niet ouder zijn dan 60 jaar.

Het personeelslid met voorafgaand verlof ontvangt wachtgeld gelijk aan 80 % van de laatste activiteitswedde.

De berekeningswijze van de activiteitswedde stemt overeen met de principes van het « plan Leemans » van 1991 (sociaal akkoord).

b) De contractuelen RMT

De discussies met de vakbonden hebben geleid tot een akkoord vertaald in de tekst van een CAO.

De essenties van deze overeenkomst zijn :

- * de instelling van een regime van brugpensioenen vanaf de leeftijd van 50 jaar;

- * in geval van werkloosheid van een contractueel RMT wordt de keuze voorzien tussen een bijkomende toeslag bij de werkloosheidsvergoeding dit voor een bepaalde termijn ofwel het volgen van een outplacement-programma.

Achteraf is gebleken dat er geen interesse was voor de outplacement-procedure.

c) Les agents CIWLT

Entre le 20 septembre 1996 et la clôture des activités, les syndicats CIWLT ont déclenché deux mouvements de grève (3 jours au total).

Des contacts entre le cabinet du ministre des Transports et la CIWLT ont permis le déblocage de la situation et l'aboutissement des négociations.

Les points essentiels de la convention collective sont :

- * l'instauration d'un régime de prépension à l'âge de 50 ans;
- * des modalités sur la durée du préavis de certaines catégories de travailleurs;
- * l'octroi éventuel d'un complément au chômage pour une période limitée.

Il est également important de souligner qu'il a été convenu, afin de limiter le passif social, que les travailleurs renoncent, par la signature d'une transaction conditionnelle et temporaire, à leur indemnité de rupture, au cas où l'Etat serait à la base du nouvel emploi obtenu.

Au-delà, nous avons essayé de faire montre de créativité.

Dans la méthode tout d'abord : transparence vis-à-vis des organisations syndicales représentées au sein du groupe de pilotage qui se réunissait hebdomadairement. Les accords sociaux conclus avec ces mêmes organisations ont été élaborés dans un climat de loyauté constructive, même si ces négociations ont connu des moments de tension et d'après discussions autour des différentes positions.

Transparence donc, mais aussi diffusion intensive d'une information auprès du personnel (trois numéros d'un journal d'entreprise spécial, deux lettres que le ministre des Transports a personnellement adressées à chacun, séances d'information par petits groupes, réunions bimensuelles de l'ensemble des cadres).

Sur le fond ensuite, où l'on n'a pas hésité à recourir à des solutions originales :

- * signature d'une convention collective de travail pour des travailleurs du secteur public, ce qui est inusité;
- * détachement d'agents statutaires auprès d'une entreprise privée;
- * court-circuitage des procédures usuelles par la création d'emplois statutaires, en permettant de réaffecter des agents dans des emplois créés par simple décision du Conseil des ministres.

c) De CIWLT-werknemers

Tussen 20 september 1996 en 28 februari 1997 werden er 2 stakingsacties gelanceerd door de CIWLT-vakbonden. Dit resulteerde in totaal in 3 stakingsdagen.

Contacten tussen het Kabinet van de Minister van Vervoer en CIWLT hebben ervoor gezorgd dat het probleem gedeblokkeerd geraakte en dat de onderhandelingen succesvol werden afgerond.

De essenties van de afgesloten CAO's zijn :

- * de instelling van een regime van brugpensioen vanaf de leeftijd van 50 jaar;
- * modaliteiten betreffende de duur van de opzegperiode voor bepaalde categorieën van arbeiders;
- * de mogelijke toekenning van een toeslag bij de werkloosheidsvergoeding en dit voor een beperkte termijn.

Belangrijk is tevens te onderstrepen dat overeengekomen werd, teneinde het sociale passief te beperken, om via de ondertekening van een dadingsovereenkomst de werknemers tijdelijk en voorwaardelijk afstand te laten doen van hun verbrekingsvergoeding indien de overheid instond voor de vervangende tewerkstelling van de betreffende werknemers.

Bovendien was er creativiteit nodig.

Eerst en vooral door de manier waarop : volledige openheid naar de vakbonden toe, vertegenwoordigd in de begeleidingsgroep die wekelijks bijeenkwam. De sociale akkoorden met deze organisaties werden bereikt in een sfeer van wederzijdse constructieve loyaliteit ... zelfs wanneer de onderhandelingen momenten van spanning kenden en wrange discussies bij het verdedigen van de onderscheiden standpunten.

Openheid dus, maar ook intensieve verspreiding van informatie naar het personeel toe (drie speciale nummers van het informatieblad, twee brieven die De minister van Vervoer persoonlijk aan iedereen heeft gericht, informatie-vergaderingen per kleine groepen, tweemaandelijks vergaderingen voor het gehele kaderpersoneel).

Vervolgens de aan de dag gelegde creativiteit. Er werden inderdaad originele oplossingen gevonden :

- * de ondertekening van een collectieve arbeidsovereenkomst voor werknemers van de openbare sector, wat allerm minst gebruikelijk is;
- * de detachering van statutair personeel bij een privé-bedrijf;
- * het omzeilen van de gebruikelijke procedures voor het creëren van statutaire betrekkingen, door toe te laten dat personeelsleden worden gereëffecteerd bij eenvoudige beslissing van de Ministerraad.

4. Les résultats obtenus

a) Les mesures d'accompagnement social

Les agents statutaires avaient la possibilité d'être mis en congé préalable à la retraite à l'âge de 55 ans, avec maintien de 80 % de leur traitement. Cette possibilité leur est acquise jusqu'en 2001, mais la demande devait déjà être faite dans les jours qui suivaient la fermeture.

344 membres du personnel, soit plus de 90 % des agents concernés, ont opté pour ce congé. Ajoutons à ceux-ci les agents dépassant les 60 ans et pouvant partir à la retraite et nous pouvons conclure que 380 agents statutaires bénéficient de mesures de fin de carrière.

Les agents contractuels de la RTM et de la CIWLT, eux, se sont vu offrir le droit à la prépension dès l'âge de 50 ans (cela concerne 32 agents de la RTM et 55 de la CIWLT).

b) Le réengagement

La promesse qui avait été faite de recaser tous les agents statutaires et de retrouver du travail pour les contractuels de la RTM est donc en passe d'être tenue.

En effet, sur les 1 331 statutaires et contractuels en service au 28 février 1997 :

- * 434 continueront à exercer des fonctions dans le domaine maritime : 157 auprès de Holyman/Sally; 176 auprès du Service de pilotage de la Région flamande; 40 auprès de la police maritime; 21 au niveau Port State Control et jaugeage; 25 au Port d'Ostende et 15 auprès de l'inspection maritime;

- * 412 peuvent bénéficier des mesures de fin de carrière;

- * 352 se sont vu à ce jour offrir un nouvel emploi, suite aux procédures de sélection mises en place dans le cadre des différents projets de mobilité et de réengagement;

- * 27 personnes font partie de la cellule de restructuration et 5 du service social. Ces 32 personnes seront réaffectées par la mobilité en 1999, à l'exception d'un cadre permanent de 10 personnes (voir plus loin);

- * 51 personnes se retrouvent dans des statuts divers (autre travail, interruption de carrière, ...).

Ceci signifie que 50 personnes, 22 agents statutaires et 28 contractuels, attendent une réponse définitive.

Bien sûr, pour les statutaires, il y a des possibilités au niveau de la mobilité; pour les contractuels, par ailleurs, existe le contingent des besoins exceptionnels et temporaires.

Analysons en détail ces nouveaux projets évoqués ci-dessus. Ils sont budgétisés et correspondent à des besoins réels.

4. Wat hebben al deze werkmiddelen nu uiteindelijk als resultaat opgeleverd ?

a) Sociale begeleidingsmaatregelen

Zo hadden de statutaire personeelsleden de mogelijkheid om voorafgaand aan het pensioen met verlof te gaan vanaf de leeftijd van 55 jaar met behoud van 80 % van hun wedde. Deze mogelijkheid blijft bestaan tot eind 2001, maar de aanvraag moest nu al gedaan worden.

344 personeelsleden, dus meer dan 90 % van de gegadigden, hebben deze optie verkozen. Voeg hier nog de personeelsleden die ouder dan 60 jaar met pensioen gingen en men kan stellen dat 380 statutairen genieten van eindeloopbaanmaatregelen.

De contractuele personeelsleden van de RMT en van CIWLT hadden de mogelijkheid op brugpensioen te gaan vanaf de leeftijd van 50 jaar (het gaat om 32 personeelsleden van de RMT en 55 van CIWLT).

b) Vervangende tewerkstelling

De belofte, om voor alle statutairen een oplossing te vinden en om werk te vinden voor de contractuelen van de RMT, is bijna volledig ingelost.

Inderdaad van de 1 331 op 28 februari 1997 nog in dienst zijnde statutaire en contractuele personeelsleden :

- * blijven er 434 functies uitoefenen op maritiem vlak : 157 bij Holyman-Sally, 176 bij de loodsdienst van de Vlaamse Gemeenschap, 40 bij de zeevaartpolitie, 21 bij Port State Control en bij de Scheepsmeting, 25 bij de Oostendse haven en 15 bij de maritieme inspectie;

- * kunnen er 412 genieten van eindeloopbaanmaatregelen;

- * hebben er 352 een nieuwe betrekking aangeboden gekregen ingevolge de selectieprocedures die in het kader van de verschillende projecten werden ingericht voor mobiliteit en wederindiensttreding;

- * behoren er 27 personen tot de vereffeningsploeg en 5 tot de sociale dienst. Deze 32 personeelsleden zullen, op uitzondering van een kader van 10 personen (zie verder), na eind 1998 door mobiliteit gereëf-fecteerd worden;

- * zitten er 51 in diverse statuten (ander werk, loopbaanonderbreking, ...).

Dit betekent dat voor 50 personeelsleden (22 statutairen en 28 contractuelen) op dit ogenblik nog geen pasklaar antwoord bestaat.

Uiteraard blijven er voor de statutaire personeelsleden nog mogelijkheden bestaan op het vlak van de mobiliteit; voor de contractuelen is er anderzijds nog het contingent voor tijdelijke en uitzonderlijke behoeften.

Maar laat ons even in detail op deze nieuwe projecten, die gebudgetteerd zijn en beantwoorden aan werkelijke noden, terugkomen.

1. *Port State Control*

Afin de rencontrer cette norme en matière portuaire, 10 agents statutaires de la RTM sont employés par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure. Une directive européenne du 19 juin 1995 oblige la Belgique à contrôler annuellement 25 % des navires individuels sous pavillon étranger qui abordent dans les ports belges sur le plan du respect des normes internationales en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution et en ce qui concerne les conditions de vie et de travail sur les navires.

2. *Le jaugeage*

Les jaugeurs, qui exerçaient en fait cette tâche à temps partiel, en parallèle avec une multiplicité d'autres tâches, ont été transférés aux régions après la régionalisation, ceci en dépit du fait que la délivrance du certificat de jauge est restée une compétence fédérale. La Région flamande a officiellement informé l'autorité fédérale qu'elle comptait mettre un terme à la situation actuelle, dans laquelle des fonctionnaires régionaux exercent la compétence fédérale qu'est le jaugeage (mesurage) des bateaux destinés à la navigation intérieure. 11 agents statutaires RTM sont employés par le ministère des Communications et de l'Infrastructure pour rencontrer ce besoin.

3. *Contrôles d'identité aux frontières maritimes*

Dans le cadre des accords de Schengen, la police maritime a été chargée d'effectuer des contrôles d'identité aux frontières extérieures au niveau des ports maritimes. Dans l'intervalle, la situation a cependant tellement évolué que la police maritime n'est plus en mesure de satisfaire aux exigences en matière de contrôles frontaliers. Il s'impose dès lors d'autant plus de faire des efforts supplémentaires dans ce domaine que nos partenaires dans le cadre des accords de Schengen insistent — à juste titre — pour que l'on contrôle efficacement les frontières extérieures et que cette problématique devient brûlante au sein de l'Union européenne. Afin de répondre à ces besoins, 40 agents statutaires viendront renforcer la police maritime.

4. *La gendarmerie*

Afin de pouvoir utiliser les gendarmes au maximum pour les tâches de police, la gendarmerie a besoin d'un appui administratif. 48 agents contractuels RTM sont engagés par la Gendarmerie.

5. *Restructuration de la protection civile*

La protection civile compte actuellement quatre grandes unités permanentes (Brasschaat, Crisnée,

1. *Port State Control (havenstaatcontrole)*

Door een Europese richtlijn van 19 juni 1995 werd België verplicht om jaarlijks 25 % der individuele schepen onder vreemde vlag die Belgische havens aandoen, te controleren met betrekking tot het inachtnemen van de internationale normen inzake maritieme veiligheid, vervuilingspreventie en de leef- en arbeidsvoorwaarden op de schepen. Om aan deze havennorm tegemoet te komen werden 10 statutaire RMT-personeelsleden in dienst genomen door het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

2. *Scheepsmeting*

De scheepsmeters, die feitelijk deze taak deeltijds uitoefenden in het raam van een breder takenpakket, werden na de regionalisering, overgeheveld naar de Gewesten en dit ondanks het feit dat het afleveren van de meetbrief een federale bevoegdheid is gebleven. De Vlaamse Gemeenschap heeft officieel laten weten dat de ambtenaren die momenteel met deze taak belast zijn, op korte termijn met andere opdrachten zullen worden belast. Dit zou concreet betekenen dat er geen meetbrieven voor de binnenvaart meer worden afgeleverd wat in strijd is met Internationale verplichtingen. Teneinde hieraan te verhelpen werden 11 statutaire personeelsleden met maritieme kennis voorzien.

3. *De buitengrenscontroles in de zeehaven*

Naar aanleiding van het Schengenakkoord, werd de zeevaartpolitie belast met de buitengrenscontroles ter hoogte van de zeehavens. Ondertussen is de situatie evenwel dermate gewijzigd dat de zeevaartpolitie onvoldoende uitgerust is om in te spelen op de eisen voortvloeiend uit de grenscontroles. Bijkomende inspanningen in deze domeinen dringen zich derhalve op temeer onze Schengenpartners — terecht — aandringen op een efficiënte buitengrenscontrole en ook binnen de EU deze problematiek een heet hangijzer wordt. Teneinde aan deze behoefte te beantwoorden zullen er 40 statutaire personeelsleden de zeevaartpolitie versterken.

4. *Rijkswacht*

De Rijkswacht heeft nood aan administratieve ondersteuning om de Rijkswachters zelf voor echt politieke taken te kunnen gebruiken. Te dien einde zijn 48 contractuelen ter beschikking gesteld van de Rijkswacht.

5. *Herstructurering van de civiele bescherming*

Thans telt de civiele bescherming 4 grote permanente eenheden (Brasschaat, Crisnée, Ghlin en Lie-

Ghlin et Liedekerke) et une petite (Neufchâteau). Trois petites unités permanentes supplémentaires devraient être créées, dont une établie à Jabbeke (province de Flandre occidentale — secteur à risque de l'ensemble de la région côtière). En vue de mener à bien la première phase de cette restructuration, la protection civile se verra adjoindre 40 agents statutaires.

6. *Personnel des centres fermés (Bruges)*

Les centres fermés ne disposent pas d'un personnel suffisant pour s'acquitter convenablement de leur mission. Le cadre du personnel a été renforcé par cinquante-sept agents contractuels afin de répondre aux besoins urgents des centres en question.

7. *Etablissements pénitentiaires*

18 agents contractuels venant de la RTM ont été affectés dans les services extérieurs de l'Administration des établissements pénitentiaires des deux Flandres dans le cadre des autorisations de recrutement accordées pour faire face à des besoins exceptionnels ou temporaires.

8. *Transfert au service de pilotage*

Au total, 176 membres du personnel (127 statutaires et 49 contractuels) seront transférés à la Région flamande afin de continuer à former l'équipage des bateaux du service de pilotage.

9. *Port d'Ostende*

Dans le cadre des responsabilités prises par « l'Oostends Havenbedrijf » en matière de gestion de la partie du port exclusivement réservée à la RTM, 25 membres du personnel ont été repris par le port d'Ostende (dont 6 statutaires mis à la disposition).

10. *Aéroport d'Ostende*

Dans le cadre des projets de développement de l'aéroport d'Ostende et des besoins en personnel complémentaire, il a été fait appel exclusivement à des travailleurs ex-RTM et ex-CIWLT. Finalement, 3 ex-contractuels et 2 travailleurs de la CIWLT obtiendront un nouvel emploi.

11. *Plan d'action contre la criminalité côtière*

Dans le cadre d'une politique active de prévention, un plan d'action contre la criminalité côtière a été élaboré par le Ministère de l'Intérieur. Au total, 57 statutaires ont été recrutés. Ils exécuteront leurs missions dans les 10 communes côtières.

dekerke) en één kleine (Neufchâteau). Er zouden 3 bijkomende kleine permanente eenheden moeten worden opgericht waaronder deze van Jabbeke. (Provincie West-Vlaanderen — risicosector van het gehele kustgebied). Om een eerste fase van deze herstructurering tot een goed einde te brengen wordt de civiele bescherming versterkt met 40 statutaire personeelsleden.

6. *Personeel voor de gesloten centra (Brugge)*

De gesloten centra hebben onvoldoende personeelsleden om hun zware opdracht naar behoren te vervullen. Om aan de dringende behoeften van de gesloten centra te voldoen werden 57 contractuelen toegevoegd aan het personeelskader.

7. *Penitentiaire instellingen*

De penitentiaire instellingen hebben open arbeidsplaatsen in Oost- en West-Vlaanderen. 18 contractuelen werden hiervoor aangesteld.

8. *Overdracht naar het Loodswezen*

In totaal zullen 176 personeelsleden (127 statutairen en 49 contractuelen) worden overgedragen aan het Vlaamse Gewest, teneinde de loodsdienst te blijven bemannen.

9. *Haven Oostende*

In het kader van de verantwoordelijkheden die door het Oostendse havenbedrijf werden genomen inzake het beheer van het gedeelte van de haven exclusief voorbehouden voor de RMT, werden 25 personeelsleden tewerkgesteld bij de Oostendse Haven (waarvan 6 ter beschikking gestelde statutaire personeelsleden).

10. *Luchthaven Oostende*

Voor de uitbreidingsplannen van de Oostendse luchthaven en de bijkomende personeelsbehoeften werd exclusief beroep gedaan op de ex-RMT en CIWLT-werknemers. Uiteindelijk zullen 3 ex-RMT-contractuelen en 2 CIWLT-werknemers een nieuwe betrekking ontvangen.

11. *Actieplan Kustcriminaliteit*

In het kader van een actief preventiebeleid werd door Binnenlandse Zaken een Actieplan Kustcriminaliteit uitgewerkt. In totaal werden hiervoor 57 statutaire werknemers aangetrokken die hun opdrachten uitvoeren verspreid over de 10 kustgemeenten.

12. *Contrôle des communes*

Afin de permettre un contrôle administratif intensifié de l'application de la législation sur le séjour des étrangers dans notre pays, 17 statutaires ont été réaffectés au Ministère de l'Intérieur.

13. *Archives de l'Etat*

10 ex-contractuels de la RTM ont été engagés dans le cadre de la gestion des archives de l'Etat. Ils sont occupés dans les sections de Bruges, Gand, Courtrai et Beveren.

14. *ONEm*

22 postes sont prévus dans les différents services extérieurs de l'ONEm en Flandre occidentale et orientale, c'est-à-dire à Ostende, Ypres, Bruges, Courtrai, Roulers et Gand.

Il s'agit de statutaires des niveaux 3 et 4 occupés à des tâches de classement ou de travail administratif.

15. *CPAS d'Ostende*

20 contractuels de la RTM se verront offrir un nouvel emploi au CPAS d'Ostende. Il s'agit d'une part de personnel de cafétéria et d'entretien (8 personnes) et d'autre part d'ouvriers/ouvrières auxiliaires et d'ouvriers qualifiés.

16. « *De Lijn* »

Dans le cadre des pourparlers avec le Ministre flamand E. Baldewijns, la possibilité a été offerte aux ex-contractuels RTM et CIWLT de participer aux examens de recrutement pour « De Lijn ». Finalement, 3 contractuels RTM ont été engagés.

17. *Entreprises de sécurité*

En collaboration avec le « VDAB » et les entreprises de sécurité en Belgique, un programme de formation, exclusivement réservé aux ex-contractuels RTM et CIWLT, a été développé.

Cette formation a débuté le 15 avril avec 21 membres du personnel sélectionnés, dont 5 ex-contractuels RTM.

La probabilité pour eux de se voir offrir un emploi stable après cette formation est très forte.

18. *Inspection maritime*

Dans le cadre du transfert à la gendarmerie des tâches générales de police qui sont actuellement assumées par la Police maritime et du développement d'une véritable Inspection maritime au sein du Mi-

12. *Controle gemeenten*

Teneinde een verhoogde administratieve controle mogelijk te maken op het verblijf van vreemdelingen in ons land, werden 17 statutairen wedertewerkgesteld op Binnenlandse Zaken.

13. *Rijksarchief*

10 ex-contractuelen van de RMT werden aangeworven in het kader van het beheer van het Rijksarchief. Zij werden tewerkgesteld in de afdelingen Brugge, Gent, Kortrijk en Beveren.

14. *RVA*

Een 22 betrekkingen worden voorzien verspreid over de respectieve buitendiensten die de RVA telt in West- en Oost-Vlaanderen, met name Oostende, Ieper, Brugge, Kortrijk, Roeselare en Gent.

Het betreft hier statutairen van niveau 3 en 4 voor klassemmentsfuncties of licht administratief werk.

15. *OCMW Oostende*

20 contractuele personeelsleden van de RMT zullen een nieuwe betrekking aangeboden krijgen door het OCMW van Oostende. Het betreft hier enerzijds ex-cafetaria- en schoonmaakpersoneel (8 personen) en anderzijds hulparbeiders/hulparbeidsters en geschoolde werkmannen.

16. *De Lijn*

In het kader van gesprekken met de verantwoordelijke Vlaamse minister E. Baldewijns, werd aan ex-RMT en CIWLT-contractuelen de mogelijkheid geboden om deel te nemen aan wervingsexamens voor De Lijn. Uiteindelijk werden hier 3 contractuelen RMT aangeworven.

17. *Bewakingsfirma's*

In samenwerking met de VDAB en de veiligheidsfirma's in België werd een opleidingsprogramma uitgewerkt exclusief voorbehouden aan ex-RMT en CIWLT-contractuelen.

Deze opleiding startte op 15 april en dit met 21 geselecteerde personeelsleden waaronder 5 ex-RMT-contractuelen.

De kans dat na de beëindiging van deze opleiding een vaste job kan worden aangeboden, moet zeer hoog worden geschat.

18. *Zeevaartinspectie*

In het raam van de geplande overdracht naar Rijkswacht van de algemene politietaken die momenteel worden uitgevoerd door de Maritieme Politie en het uitbouwen van een volwaardige Maritieme

nistère des Communications et de l'Infrastructure, 15 statutaires de la RTM sont affectés à ce Ministère.

19. *Cellule de restructuration RTM et surveillance de la flotte*

— La surveillance

Afin de pouvoir réaliser au mieux les actifs de l'entreprise, il faut organiser d'une façon optimale l'entretien et la surveillance des actifs et, en particulier, des navires.

Pour cette mission essentielle, il est fait appel aux 151 statutaires qui ont opté pour le congé préalable à la pension mais qui n'ont pas encore atteint l'âge de 55 ans. Il s'agit en d'autres mots de personnes entre 50 et 55 ans.

Il n'avait été initialement prévu de n'affecter que 65 membres du personnel à ces missions, mais ce nombre a finalement été augmenté afin d'éviter tout risque inutile et de permettre une surveillance 24 heures sur 24. La flotte actuelle (2 ferries classiques ainsi que le « Prins Filip ») a en outre été transférée dans le port de Dunkerque en raison de problèmes d'amarrage dans le port d'Ostende. Enfin, la nécessité de faire appel à davantage de personnel est également liée au fait que les terrains et entrepôts abandonnés par l'ex-régie doivent être surveillés et que cette mission ne pouvait être remplie dans la mesure où elle s'ajoutait à la surveillance de la flotte.

Il est évident que la charge de travail du service de surveillance diminuera fortement en cas de vente rapide des navires.

Des solutions locales devront être recherchées afin d'occuper, de façon rationnelle et pour une période limitée, ces quinquagénaires qui partiront à l'âge de 55 ans.

— La cellule de restructuration

La cellule de restructuration joue un rôle essentiel dans la phase de restructuration de la RTM. Trente-quatre membres du personnel ont été désignés à partir du 1^{er} mars 1997 afin de remplir toutes les tâches à accomplir durant la période de liquidation, qui devrait durer jusqu'en 1999.

Certaines tâches subsisteront après la fermeture définitive de la RTM — au plus tard lors de la première moitié de 1999.

Il s'agit notamment du suivi et de la facturation des prestations du personnel statutaire mis à la disposition de Holyman/Sally et du port d'Ostende, du suivi et de l'affectation des CCT conclues en faveur du personnel de la RTM, de la CIWLT, ... Il faudra par ailleurs maintenir un service social pour le personnel de la RTM en fonction ou à la pension.

En d'autres termes, 10 personnes continueront à se consacrer au dossier RTM au-delà de 1999. En

Inspectie die behouden blijft bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur, zullen 15 statutairen van de RMT tewerkgesteld worden bij het ministerie van Verkeer.

19. *Herstructureringscel RMT en de bewaking van de vloot*

— De bewaking

Teneinde de activa bedrijfseconomisch kunnen te gelde te maken, is het van cruciaal belang dat het onderhoud en de controle van voornamelijk de schepen optimaal kan gerealiseerd worden.

Voor deze belangrijke opdracht wordt exclusief geput uit de 151 statutaire personeelsleden die geopteerd hebben voor een verlof voorafgaand aan het pensioen maar nog niet de leeftijd van 55 jaar hebben bereikt. Het betreft hier met andere woorden personen tussen de 50 en 55 jaar.

Initieel waren slechts 65 personeelsleden uitgetrokken om te zorgen voor het toezicht op en het onderhoud van de vloot. Dat aantal diende verhoogd te worden omdat de huidige vloot (2 klassieke ferryboten + de « Prins Filip ») werd overgebracht naar de haven van Duinkerke wegens problemen van ligplaatsen in de Oostendse haven. De noodzaak aan meer personeel heeft ten slotte ook nog te maken met de verplichting om de bedrijfsterreinen en magazijnen in Oostende te bewaken, wat niet combineerbaar is met de bewaking van de vloot.

Het is evident dat de werkbelasting van deze bewakingsdienst drastisch zal verminderen tengevolge van een snelle verkoop van de schepen.

Lokale oplossingen zullen moeten worden uitgewerkt ten einde een rationeel verantwoorde tewerkstelling te kunnen aanbieden aan deze + 50ers die zullen uitstappen op de leeftijd van 55 jaar.

— De herstructureringscel

In de ganse herstructureringsoperatie voor de RMT, speelt de zogenaamde herstructureringscel een essentiële rol. 34 statutaire personeelsleden werden sinds 1 maart 1997 aangeduid om alle verrichtingen te kunnen vervullen tijdens de vereffeningsperiode voorzien tot 1999.

Na de definitieve sluiting van de RMT — ten laatste eerste helft van 1999 — zullen bepaalde taken blijven doorlopen.

Denken we maar aan de opvolging en facturatie van de statutairen ter beschikking gesteld van Holyman/Sally en van de Oostendse haven, de opvolging en toepassing van de CAO's afgesloten voor het contractueel personeel RMT, CIWLT, ... Tevens zal een sociale dienst moeten kunnen blijven functioneren voor het RMT-personeel in functie of gepensioneerd.

Uitgaande van het geheel van deze opdrachten is aanvaard dat op het uitdovingskader dat bij het de-

partant de l'ensemble de ces missions, il a été accepté de ne pas mettre en mobilité dix agents du cadre d'extinction qui sera créé au sein du Département Communications et Infrastructure.

c) CIWLT

Pour le personnel des « Wagons-lits », la situation a également fortement évolué. En effet, sur les 390 contractuels en service au 28 février 1997, 297 ont déjà trouvé une solution. 167 continueront à exercer des fonctions auprès de Holyman/Sally, 55 contractuels se sont vu offrir le droit à la prépension. Une personne a été réengagée par De Lijn, 2 par le Port, 2 également par l'aéroport d'Ostende; 16 personnes suivent la formation d'agent de sécurité. 54 personnes ont à ce jour trouvé un autre emploi.

On peut donc résumer aujourd'hui la situation comme suit :

- l'objectif économique énoncé est atteint;
- on est en bonne voie sur le plan budgétaire;

- l'objectif social est quasiment réalisé.

Ceci n'a été possible que grâce aux concours de multiples bonnes volontés.

Que tous ceux qui ont contribué à l'avancement du dossier soient ici remerciés. »

*
* *

Amendement n° 1 du gouvernement (Doc. n° 997/2)

Lors du Conseil des ministres du 18 avril 1997, il a été décidé par le gouvernement de déposer à la Chambre des représentants un amendement du gouvernement modifiant l'article 2 de l'avant-projet de loi.

Cet amendement a pour objet de rendre plus explicite le fait qu'en ce qui concerne le régime des pensions applicable aux membres du personnel de la RTM qui auront bénéficié dans les années précédant leur mise à la retraite d'un congé préalable à la retraite, les augmentations barémiques pour ancienneté acquises pendant le congé seront prises en compte pour le calcul de leur pension.

Pour conclure, il est utile d'apporter des éclaircissements complémentaires au texte de l'article 5 de l'arrêté royal normal du 18 février 1997 portant diverses mesures en faveur des agents statutaires de la RTM.

L'article 5 stipule :

« Le congé préalable à la mise à la retraite est assimilé à une période d'activité de service. L'agent bénéficiant d'un tel congé n'a plus le droit à une promotion par avancement de grade ni à une promotion par avancement barémique. »

partement van Verkeer en Infrastructuur zal komen, 10 titularissen van betrekkingen niet in mobiliteit zullen worden geplaatst. Er zullen met andere woorden 10 personeelsleden blijven werken op het RMT-dossier na 1999.

c) CIWLT

Voor het personeel van « Wagons-lits » is de toestand ook sterk geëvolueerd. Op de 390 in dienst zijnde contractuelen op 28 februari 1997 zijn er al 297 waarvoor een oplossing werd gevonden. 167 personeelsleden werden aangenomen door Holyman-Sally, 1 werknemer werd bij de Lijn wedertewerkgesteld, 2 bij de Haven en tevens 2 bij de luchthaven en 16 volgen de opleiding van veiligheidsagent. Tenslotte kunnen 55 personeelsleden genieten van brugpensioen. 54 personeelsleden vonden elders een betrekking.

Bij wijze van samenvatting kan het volgende gesteld worden :

- het beoogde economisch objectief werd bereikt;
- we zijn op goede weg wat het budgettaire aspect betreft;

- het sociaal objectief is zo goed als gerealiseerd.
- Dit alles is slechts mogelijk gebleken door de medewerking van heel veel actoren.

Dat al diegenen die aan de vooruitgang van dit dossier hebben bijgedragen, hierbij worden bedankt. »

*
* *

Amendement n° 1 van de regering (Stuk n° 997/2)

Op de Ministerraad van 18 april 1997 werd door de regering beslist om een amendement van de Regering tot wijziging van artikel 2 van het desbetreffend voorontwerp van wet in te dienen bij de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Verantwoording : dit amendement verduidelijkt beter het feit dat, met betrekking tot het pensioenstelsel toepasbaar op de personeelsleden van de RMT die verlof genieten voorafgaand aan het pensioen, de baremieke verhogingen voor anciënniteit verworven tijdens dit verlof in aanmerking zullen worden genomen voor de berekening van hun pensioen.

Het is misschien nuttig om een bijkomende verduidelijking aan te brengen bij de tekst van artikel 5 van het gewoon koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende diverse maatregelen ten gunste van de statutaire personeelsleden van de RMT.

Artikel 5 luidt :

« Het verlof voorafgaand aan de pensionering wordt gelijkgesteld met een periode van dienstactiviteit. Het personeelslid dat van een dergelijk verlof geniet, heeft niet langer recht op een bevordering door verhoging in graad, noch op een bevordering door verhoging in weddeschaal. »

L'objet de cet article 5 est entre autre de maintenir le droit pour les membres du personnel en congé préalable à la pension aux augmentations intermittentes dans leur échelle barémique.

Cela vaut tant pour les allocations d'attente, qui leur sont effectivement payées, que pour leur rémunération qui ne leur est pas versée pendant leur congé mais entre en ligne de compte pour le calcul de la pension.

Selon l'article 70 de l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant le statut du personnel de l'Etat, la promotion par avancement barémique est l'attribution d'une échelle de traitement supérieure à celle dont le membre du personnel bénéficiait dans son grade, donc l'attribution d'une autre échelle de traitement, ce qui n'est pas la même chose que l'octroi des augmentations périodiques dans la même échelle de traitement.

De plus, le travailleur concerné maintient durant le congé préalable à la retraite le droit à son traitement, même si celui-ci n'est plus payé.

Il est en effet précisé à l'article 5 de l'arrêté royal du 18 février 1997 que le congé préalable à la retraite est assimilé à une période d'activité de service.

L'article 101, 1°, (« Partie XII — Des positions administratives, Titre II — De l'activité de service »), de l'arrêté royal du 2 octobre 1937 portant le statut des agents de l'Etat stipule que :

« Art. 101. — Sauf disposition formelle contraire, l'agent de l'Etat en activité de service a droit au traitement et l'avancement dans son échelle de traitement » (= augmentations annuelles ou biennales).

Du fait qu'il n'y a pas de disposition contraire formelle dans l'arrêté royal du 18 février 1997, le membre du personnel de la RTM maintient durant le congé préalable à la mise à la retraite, sur la base de l'article 101, le droit au traitement et également aux biennales de son barème.

De bedoeling van dit artikel 5 is onder meer dat de personeelsleden met verlof voorafgaand aan de pensionering verder recht hebben op tussentijdse verhogingen in hun weddeschaal.

Dit geldt zowel voor het wachtgeld dat hen effectief wordt betaald als voor hun wedde, dat hen gedurende het verlof niet effectief betaald wordt maar die voor het berekenen van het pensioen wel in aanmerking komt.

Volgens artikel 70 van het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende het statuut van het rijks-personeel is de bevordering door verhoging in weddeschaal, de toekenning van de weddeschaal die hoger is dan die welke het personeelslid genoot in zijn graad, dus de toekenning van een andere weddeschaal, wat niet hetzelfde is als de toekenning van de periodieke verhogingen in dezelfde weddeschaal.

Bovendien behoudt de betrokken werknemer tijdens het verlof voorafgaand aan het pensioen het recht op zijn wedde, zelfs al wordt de wedde niet meer uitbetaald en wordt die wedde door een wachtgeld vervangen.

In artikel 5 van het koninklijk besluit van 18 februari 1997 is inderdaad bepaald dat het verlof voorafgaand aan de pensionering gelijkgesteld wordt met een periode van dienstactiviteit.

Onder « Deel XII — Administratieve standen, Titel II — Dienstactiviteit » bepaalt het artikel 101, 1° van het koninklijk besluit van 2 oktober 1937 houdende vaststelling van het statuut van het Rijkspersoneel :

« Art. 101. — Behoudens uitdrukkelijk strijdige bepaling heeft de rijksambtenaar in actieve dienst recht op wedde en op bevordering in zijn weddeschaal » (= verhogingen, jaarlijkse of tweejaarlijkse).

Vermits in het koninklijk besluit van 18 februari 1997 geen uitdrukkelijk strijdige bepaling te vinden is, behoudt het RMT-personeelslid tijdens het verlof voorafgaand aan de pensionering, op grond van dat artikel 101, het recht op wedde en heeft hij tevens recht op tweejaarlijkse verhogingen in zijn weddeschaal.

B. — DISCUSSION

1. Observations générales

M. Van Aperen estime que, si la situation inextricable — fruit d'un long pourrissement — dans laquelle se débattait la Régie a trouvé une solution qui constitue sans doute la formule la moins mauvaise possible pour la population de la région côtière, cette solution n'en est pas moins faite d'artifices et en outre incomplète (cf. *infra*).

Mme Pieters juge au contraire remarquable la solution mise en place, sans que la recherche de celle-ci n'ait par ailleurs guère donné lieu à des conflits sociaux.

M. Roose salue également l'énorme effort accompli par le gouvernement.

M. Huysentruyt estime que le gouvernement a beaucoup trop tardé à opérer la restructuration de la RTM. Si les mesures en faveur du personnel qui ont été prises lors de la dissolution de la Régie l'avaient été beaucoup plus tôt, la RTM — certes amargée — aurait pu continuer ses activités. En l'absence d'initiatives en ce sens, il a fallu vendre la Régie au privé.

Le ministre fait observer au dernier intervenant que, en dépit de plusieurs plans de restructuration antérieurs, les pertes de la Régie avaient crû jusqu'à atteindre 3 milliards de francs par an. Dans ce contexte, comment aurait-on pu envisager de procéder à des investissements ?

2. Le volet social

Mme Pieters observe que seule une partie du personnel a pu être réengagée dans le secteur maritime. D'autres réengagements sont-ils encore prévus ?

M. Roose regrette qu'en ce qui concerne les nouveaux emplois trouvés, l'effort fourni par les différents départements du secteur public se répartisse de manière très inégale.

MM. Van Aperen et Huysentruyt s'inquiètent du coût pour les finances publiques du transfert d'agents de la Régie à d'autres services publics.

Le ministre communique la situation au 7 mai 1997 du personnel de la RTM d'une part et de la CIWLT d'autre part.

B. — BESPREKING

1. Algemene opmerkingen

De heer Van Aperen meent dat, hoewel voor de uiterst ingewikkelde situatie — die het resultaat is van een lang verrottingsproces — waarin de Regie verzeild was geraakt een oplossing is gevonden die voor de kustbevolking waarschijnlijk de minst slechte formule is, die oplossing niettemin een aaneenschakeling van kunstgrepen is die bovendien onvolledig is (zie hieronder).

Mevrouw Pieters vindt de gevonden oplossing daarentegen opmerkelijk; het uitwerken van die oplossing heeft bovendien nauwelijks tot sociale conflicten geleid.

Ook *de heer Roose* erkent de enorme inspanningen die door de regering werden geleverd.

De heer Huysentruyt meent dat de regering veel te lang heeft getalmd om de herstructurering van de RMT door te voeren. Mochten de naar aanleiding van de ontbinding van de RMT ten gunste van het personeel genomen maatregelen vroeger zijn toegepast, dan had de (ongetwijfeld afgeslankte) RMT haar activiteiten kunnen voortzetten. Bij gebrek aan soortgelijke initiatieven heeft men de Regie aan de privé-sector moeten verkopen.

De minister wijst er de laatste spreker op dat, in weerwil van verscheidene herstructureringsplannen in het verleden, de verliezen van de Regie tot een bedrag van 3 miljard frank per jaar waren opgelopen. Hoe had men tegen een dergelijke achtergrond investeringen kunnen beogen ?

2. Sociaal onderdeel

Mevrouw Pieters merkt op dat slechts een gedeelte van het personeel opnieuw aan de slag is in de maritieme sector. Worden er nog andere wederaanwervingen in uitzicht gesteld ?

De heer Roose betreurt dat de verschillende departementen van de overheidsdiensten inzake nieuwe banen zeer ongelijke inspanningen hebben geleverd.

De heren Van Aperen en Huysentruyt tonen zich bezorgd inzake de kosten voor de openbare financiën, verbonden aan de overheveling van RMT-werknemers naar andere overheidsdiensten.

De minister deelt mee wat per 7 mei 1997 de toestand is van het RMT-personeel enerzijds, en van het CIWLT-personeel anderzijds.

Situation au 7 mai 1997

Toestand op 7 mei 1997

Personnel RTM — RMT Personeel						
	Statutaires réaffectés — <i>Geplaatste statutaires</i>	Contractuels réengagés — <i>Geplaatste contractuelen</i>	Emplois de statutaires réalisables — <i>Nog realiseerbaar statutairen</i>	Emplois de contractuels réalisables — <i>Nog realiseerbaar contractuelen</i>	Total — <i>Totaal</i>	
Effectif au 1^{er} mars 1997	894	437	—	—	1 331	Effectieven op 1 maart 1997.
Affectations.						Aanstellingen.
Holyman/Sally	62	95	—	—	157	Holyman/Sally.
Transfert au pilotage	127	49	—	—	176	Overdracht naar Loodswezen.
Mesures sociales + 55 ans.	193	—	—	—	193	Sociale maatregelen + 55 jaar.
Prépension	—	32	—	—	32	Brugpensioen.
Mesures sociales + 50 ans.	151	—	—	—	151	Sociale maatregelen + 50 jaar.
Pension + 60 ans	36	—	—	—	36	Pensioen + 60 jaar.
Equipe de liquidation	27 ⁽¹⁾	—	—	—	27	Vereffeningsploeg.
Restaurant Service Social.	5	—	—	—	5	Restaurant Sociale Dienst.
Prisons	—	18	—	—	18	Gevangeniswezen.
Police Maritime et Gendarmerie	24	45	16	3	88	Zeevaartpolitie en Rijkswacht.
Protection civile	35	—	5	—	40	Civiele Bescherming.
Les centres fermés	—	57	—	—	57	Gesloten centra.
Le Port State Control et le jaugeage	16	—	5	—	21	Port State Control en Scheepsmeting.
Le port d'Ostende	6	19	—	—	25	Haven Oostende.
L'aéroport d'Ostende	0	1	—	2	3	Luchthaven Oostende.
Criminalité communes côtières	57	—	—	—	57	Aktieplan Kustcriminaliteit.
Contrôle des communes ..	17	—	—	—	17	Controle Gemeenten.
De Lijn	—	3	—	—	3	De Lijn.
Archives de l'Etat	—	10	—	—	10	Rijksarchief.
Service Social	4	—	—	—	4	Sociale Dienst.
Divers ⁽²⁾	4	3	—	—	7	Allerlei ⁽²⁾ .
Volontairement quitté le service	—	44	—	—	44	Uit dienst - vrijwillig.
Besoins exceptionnels et temporaires en contractuels	—	3	—	—	3	Bijzonder en tijdelijk contingent contractuelen.
Inspection maritime	—	—	15	—	15	Zeevaartsinspectie.
Firmes de sécurité	—	—	—	5	5	Bewakingsfirma's.
ONEM	—	—	22	—	22	RVA.
CPAS Ostende	—	—	—	20	20	OCMW Oostende.
Mobilité d'office	—	—	45	—	45	Ambtshalve Mobiliteit.
Total des affectations	764	379	108	30	1 281	Totaal van de reaffectaties.
Sans nouvelle affectation ou engagement	—	—	22	28	50	Zonder nieuwe reaffectatie of wedertewerkstelling.

⁽¹⁾ Aux 27 personnes indiquées pour l'équipe de liquidation, il faut ajouter 7 personnes qui sont affectées à des projets mais qui provisoirement complètent l'équipe de liquidation. Cette équipe ainsi que le personnel du restaurant resteront en place jusqu'au plus tard fin 1998. Après cette date, les personnes concernées seront réaffectées par la mobilité.

⁽²⁾ Interruption de carrière, maladie de longue durée

⁽¹⁾ Aan de personen aangeduid voor de vereffeningsploeg dienen er 7 te worden toegevoegd die toegewezen zijn aan projecten maar die tijdelijk de vereffeningsploeg vervollledigen. Deze ploeg evenals het personeel van het restaurant zullen tot ten laatste eind 1998 ter plaatse blijven. Na deze datum zullen de betrokkenen door mobiliteit gereffecteerd worden.

⁽²⁾ Loopbaanonderbreking, langdurig ziek,

Personnel CIWLT	
Effectifs au 1^{er} mars 1997	390
Affectations	
Holyman/Sally	167
Autre travail	54
Port d'Ostende	2
L'aéroport d'Ostende	2
Firme de sécurités	16
De Lijn	1
Prépension	55
TOTAL	297
Sans nouveau engagement et se trouvant dans les mesures d'accompagnement social	93

Le ministre précise que sont qualifiés de « réalisables » dans le premier des deux tableaux ci-avant, les emplois pour lesquels il y a un accord juridique. Il y a dès lors pour l'instant recherche des personnes les mieux à même d'accomplir les fonctions retenues.

Quant aux 50 membres du personnel de la Régie qui sont encore sans nouvelle affectation, il s'agit de 22 statutaires en mobilité et de 28 contractuels, lesquels devraient être affectés en « besoins exceptionnels et temporaires ». Le fait que 45 agents statutaires soient par ailleurs « en mobilité d'office » signifie qu'un nombre identique d'emplois ont déjà été identifiés dans les différents département. On se situe en effet dans une logique générale de mobilité et non dans le cadre de projets affectés.

Enfin, le ministre souligne l'effort effectué par tous les départements du secteur public. Quant au coût de la réaffectation, il fait l'objet d'une provision interdépartementale de 600 millions de francs en 1997.

3. Le fret

M. Van Aperen déplore que, dans le cadre du plan de restructuration, le volet « transport de fret » n'ait pas été pris en considération. Il juge que c'est parce que ce marché a été négligé qu'aucun projet n'a encore pu y être développé.

CIWLT-Personeel	
Effectieven op 1 maart 1997	390
Aanstellingen	
Holyman/Sally	167
Ander werk	54
Haven Oostende	2
Luchthaven Oostende	2
Bewakingsfirma's	16
De Lijn	1
Bruggensioen	55
TOTAAL	297
Zonder wedertewerkstelling en in sociale begeleiding	93

De minister preciseert dat de banen waarvoor er een juridische overeenkomst is in de eerste tabel als « realiseerbaar » worden aangemerkt. Op dit ogenblik wordt dus gezocht naar de personen die het meest geschikt zijn om de betrokken functies uit te oefenen.

Betreffende de 50 personeelsleden van de Regie voor wie nog geen nieuwe overheveling is gevonden, gaat het om 22 vastbenoemden in mobiliteit en 28 mensen in contractueel dienstverband, die « in het licht van bijzondere en tijdelijke behoeften » toegewezen zouden moeten worden. Het feit dat 45 vastbenoemde werknemers zich in een toestand van « ambtshalve mobiliteit » bevinden, betekent dat in de verschillende departementen reeds een gelijk aantal banen werd gevonden. We bevinden ons hier immers in een algemene logica inzake mobiliteit en niet in het raam van geplande projecten.

Ten slotte benadrukt de minister dat alle departementen van de overheidssector zich inspanningen hebben getroost. Voor de kosten van de herbesteding wordt in 1997 een interdepartementale provisie van 600 miljoen frank uitgetrokken.

3. De scheepsvracht

De heer Van Aperen betreurt dat in het herstructureringsplan geen rekening werd gehouden met het onderdeel « vrachtvervoer ». Volgens hem is het verwaarlozen van die markt er de oorzaak van dat tot nog toe geen enkel project op stapel kon worden gezet.

Le ministre répond que, durant la phase préliminaire de la restructuration, les nombreux contacts établis ont concerné tant le secteur du fret que celui des passagers. Il est toutefois apparu qu'une solution tardait à se dégager pour le secteur du fret, alors qu'un accord s'avérait possible pour le trafic passagers. C'est dès lors l'accord conclu en ce dernier domaine qui a servi de base de restructuration, de manière à pouvoir atteindre les trois objectifs (cf. *supra*) que s'était fixés le gouvernement.

Il faut par ailleurs souligner que la Régie portuaire communale d'Ostende tente de prendre des initiatives en ce qui concerne le secteur du fret.

4. La flotte

M. Van Aperen observe que les trois navires de la Régie ont été déplacés vers Dunkerque pour y être amarrés.

Pour quelle raison ce transfert d'Ostende vers Dunkerque a-t-il eu lieu ? Quel est par ailleurs le coût de cette opération, tant en ce qui concerne le déplacement des navires lui-même que leur amarriage dans le port de Dunkerque ?

Le même intervenant demande où en est l'opération de vente des navires.

M. Huysentruyt fait sienne ces questions et demande en outre pourquoi c'est dorénavant un port français qui accueille les navires de la Régie en attente de vente.

Le ministre souligne que le collège des liquidateurs assume, depuis son installation, les compétences en matière de gestion que détenait jusqu'à cette date le ministre des Transports. Ce dernier reste cependant compétent pour les différents actes afférents à la gestion du personnel. En ce sens, la formule mise en place constitue une solution *sui generis*, puisque les liquidateurs ne détiennent pas l'ensemble des compétences qu'auraient leurs homologues dans le cas de sociétés commerciales. La vente des actifs constitue par contre la mission première de ce collège.

C'est donc ce collège des liquidateurs — et non le ministre — qui a pris la décision de faire amarrer les navires de la Régie à Dunkerque. Cette décision découle des risques que faisaient courir, sur le plan de la sécurité nautique, les travaux entrepris par la Région flamande dans le port d'Ostende. Ces travaux ont en effet fortement restreint l'espace disponible, de telle manière que, pour compenser ceci, les navires auraient continuellement dû être déplacés. Dans cette situation, maintenir les navires amarrés à Ostende aurait eu pour conséquences des problèmes pratiques considérables et un coût financier non négligeable. Les liquidateurs ont dès lors contacté d'autres ports belges, afin de trouver une solution de rechange. Celle-ci n'a cependant pas pu être dégagée à court terme. Dès lors, vu l'urgence, le collège des liquidateurs a opté pour l'amarrage des navires à

De minister antwoordt dat de tijdens de inleidende fase van de herstructurering gelegde talrijke contacten zowel betrekking hadden op de sector vracht als op de sector passagiers. Wat de vracht betreft, is een oplossing uitgebleven terwijl die voor het passagiersvervoer mogelijk bleek. De in deze laatste sector gesloten overeenkomst diende als basis voor de herstructurering om de drie door de regering gestelde oogmerken (cf. *supra*) te kunnen bereiken.

Overigens dient te worden benadrukt dat de gemeentelijke havenregie van Oostende initiatieven poot te nemen wat de sector vracht betreft.

4. De vloot

De heer Van Aperen merkt op dat de drie schepen van de Regie werden overgebracht van Oostende naar Duinkerke waar ze thans aangemeerd liggen.

Waarom is dat gebeurd ? Hoeveel heeft een en ander gekost, zowel wat de overbrenging van de schepen zelf als wat het aanmeren in de haven van Duinkerke betreft ?

Dezelfde spreker vraagt hoever het staat met de verkoop van de schepen.

De heer Huysentruyt stelt dezelfde vragen en wenst tevens te vernemen waarom de schepen van de Regie in afwachting van hun verkoop thans in een Franse haven voor anker liggen.

De minister beklemtoont dat het college van vereffenaars sinds zijn oprichting inzake beheer de vroegere bevoegdheden van de minister van Vervoer overgenomen heeft. Laatstgenoemde blijft evenwel bevoegd voor de diverse handelingen in verband met het personeelsbeheer. In die zin vormt de gehanteerde formule een oplossing *sui generis* aangezien de vereffenaars niet alle bevoegdheden bezitten die hun ambtgenoten uitoefenen als het om handelsvennootschappen gaat. De verkoop van de activa is daarentegen de voornaamste taak van dat college.

De beslissing om de schepen van de Regie in Duinkerke te doen aanmeren ging dus uit van het college van vereffenaars — en niet van de minister. Die beslissing vloeit voort uit de risico's die de door het Vlaamse Gewest in de haven van Oostende uitgevoerde werken inhouden voor de veiligheid van de scheepvaart. Die werken hebben de beschikbare plaats immers danig beperkt en daar kon alleen een mouw aan worden gepast door de schepen voortdurend te verplaatsen. In die omstandigheden zou het blijven aanmeren van de schepen in de Oostendse haven aanzienlijke praktische problemen hebben doen rijzen en niet onaanzienlijke kosten hebben teweeggebracht. De vereffenaars hebben zich derhalve in verbinding gesteld met andere Belgische havens om te zoeken naar een alternatieve oplossing die echter een poos op zich heeft laten wachten.

Dunkerque, car ce port offrait les meilleures conditions.

Certes, cet ancrage engendre lui aussi un coût. Il s'agit, d'une part, d'un coût fixe unique d'1 150 000 francs et d'un surcoût mensuel de 1 820 000 francs. Le collège des liquidateurs s'interroge toutefois sur la manière dont ce coût doit être imputé. Doit-il être à la charge des liquidateurs ou de la Régie portuaire communale d'Ostende, responsable des travaux qui ont nécessité le déplacement des navires ?

La vente des navires est du ressort du collège des liquidateurs, lequel met tout en oeuvre pour réaliser cette cession d'actifs dans les plus brefs délais. Avant même le démarrage de la liquidation, un des navires, le « Reine Astrid », a déjà été vendu, pour un prix intéressant, que les dispositions contractuelles interdisent cependant de révéler.

M. Van Aperen s'étonne de cette obligation de secret, dès lors que c'est l'argent de la collectivité qui est en cause.

Le ministre répond que les liquidateurs doivent déposer un rapport annuel sur l'état d'avancement de la liquidation.

Lors que le ministre disposera de celui-ci, il ne manquera pas d'informer le Parlement.

C. — VOTES

Sur la proposition du Président, la commission corrige la formulation de la première phrase, dans le texte néerlandais : « *op de datum ...* » au lieu de « *van de datum* ».

L'amendement n° 1 du gouvernement est adopté par 9 voix contre 3.

L'article 2, tel qu'amendé et corrigé, est également adopté par 9 voix contre 3.

Le rapporteur,

P. ROOSE

Le président,

A. SCHELLENS

Gelet op het spoedeisende karakter van de operatie gaf het college van vereffenaars er derhalve de voorkeur aan dat de schepen zouden aanmeren in Duinkerke aangezien die haven de beste condities bood.

Die verankering is weliswaar ook niet gratis want er is een vast eenheidsbedrag van 1 150 000 frank en een maandelijks meeruitgave van 1 820 000 frank mee gemoeid. Het college van vereffenaars vraagt zich echter af hoe die kosten aangerekend moeten worden. Komen ze ten laste van de vereffenaars of van de gemeentelijke havenregie van Oostende die verantwoordelijk is voor de werken die de overbrenging van de schepen noodzakelijk hebben gemaakt ?

De verkoop van de schepen behoort tot de bevoegdheid van het college van vereffenaars dat alles in het werk stelt om die overdracht van activa binnen de kortste keren te realiseren. Nog voor de vereffening van start ging werd een van de schepen, de « Reine Astrid », reeds van de hand gedaan voor een interessante prijs, maar de contractuele bepalingen verbieden ons die te onthullen.

De heer Van Aperen verwondert zich over die verplichte geheimhouding aangezien het om geld van de gemeenschap gaat.

De minister antwoordt dat de vereffenaars een jaarverslag over de vordering van de vereffening moeten indienen.

Zodra de minister in het bezit is van dat verslag, zal hij niet nalaten het parlement in te lichten.

C. — STEMMINGEN

Op voorstel van de voorzitter brengt de commissie in de eerste zin een tekstverbetering aan door de woorden « *van de datum* » te vervangen door de woorden « *op de datum ...* ».

Amendement n° 1 van de regering wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Het aldus geamendeerde en verbeterde artikel 2 wordt eveneens aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

De rapporteur,

P. ROOSE

De voorzitter,

A. SCHELLENS