

BELGISCHE SENAAAT

 ZITTING 1969-1970.

 16 DECEMBER 1969.

**Voorstel van wet tot instelling van een
sloopregeling voor de binnenvaart.**

TOELICHTING

 MIJNE HEREN,

De laatste jaren vertoont de markt van het vervoer van goederen te water steeds scherpere storingen die een aanhoudend en dieper wordend verval van de economische toestand van de binnenscheepvaart met zich brengen.

De zeer ernstige crisis in de binnenscheepvaart wordt onder andere gekenmerkt :

- door het stijgend aantal schepen dat op vaart wacht (57 pct. meer in een periode van 10 jaar);
- door de verlenging der wachttijden (ongeveer 50 pct. langer in een periode van 10 jaar);
- door de toespitsing van de binnenlandse mededinging;
- door de overdreven druk die op het niveau der kosten wordt uitgeoefend (stijging der lonen met 151 pct. in een periode van 10 jaar, terwijl de herstellingskosten in dezelfde periode met 61 pct. stegen);
- door de stijging van het bedrag der leningen der ondernemingen (met als gevolg een verhoging van het aantal gedwongen verkopen en een vertraging met 25 pct. bij de terugbetaling van het rivierkrediet);
- door de verhoging van het aantal gevallen van niet-terugbetaling der aangeane schulden en van faillissement.

Het is duidelijk dat deze ongezonde toestand veroorzaakt wordt door het bestaan van een overcapaciteit die enkel

SENAT DE BELGIQUE

 SESSION DE 1969-1970.

 16 DECEMBRE 1969.

**Proposition de loi portant réglementation du
déchirage de bateaux de navigation intérieure.**

DEVELOPPEMENTS

 MESSIEURS,

Au cours des dernières années, le marché des transports de marchandises par voie navigable a enregistré des perturbations de plus en plus profondes qui provoquent une détérioration continue et accélérée de la situation économique de la navigation intérieure.

Cette crise très sérieuse dans la navigation intérieure se caractérise notamment :

- par le nombre croissant de bateaux en attente d'emploi (57 p.c. d'augmentation en 10 ans);
- par la prolongation des délais d'attente (accroissement d'environ 50 p.c. en 10 ans);
- par l'aggravation de la concurrence intérieure;
- par la pression exagérée sur le niveau des frets (augmentation des salaires de 151 p.c. en 10 ans et de 61 p.c. des coûts de réparation durant la même période);
- par l'accroissement de l'endettement des entreprises (ce qui entraîne une progression du nombre de ventes forcées et des retards de l'ordre de 25 p.c. dans le remboursement du crédit fluvial);
- par l'augmentation des cas de non-remboursement des dettes contractées et des cas de faillite.

De toute évidence, cette situation malsaine est imputable à une surcapacité que l'on ne pourra éliminer qu'en assai-

door een sanering van het aanbod kan aangezuiverd worden (de capaciteit steeg in een periode van 10 jaar met 49 pct., de transportprestaties slechts met 22 pct.).

Nochtans zijn we van oordeel dat deze gezondmaking moet gebeuren op het niveau van de gemeenschappelijke markt wegens de interpenetratie van het waterwegennet van het merendeel der lidstaten. Dit zal België des te gemakkelijker vallen wijl door Duitsland, Nederland en Frankrijk reeds maatregelen ter zake genomen werden. Deze maatregelen hebben reeds tot tastbare resultaten geleid.

Bij de opstelling van dit wetsvoorstel hebben we ons dan ook voornamelijk laten leiden door wat reeds in onze buurlanden werd verwezenlijkt.

Nochtans denken we er goed aan te doen hier onze voornameste bekommernissen, die we in de tekst opgenomen hebben, weer te geven, en die hun verantwoording in de aangehaalde cijfers vinden.

De gezondmaking kan naar onze mening niet door de binnenscheepvaart zelf verwezenlijkt worden, omdat het mobiliseren van de daarvoor nodige bedragen van die omvang zou zijn dat ze de economische en mededingingspositie van de binnenscheepvaart in het gedrang zou brengen.

Daarenboven zijn we ervan uitgegaan dat voornamelijk de kleinere ondernemingen moeten kunnen gebruik maken van de zogenaamde sloopregeling. Het zijn immers deze ondernemingen die het meest door de crisis getroffen worden en die niet over de nodige middelen beschikken om hun uitbating te moderniseren. Een tweede reden voor onze zorg voor deze ondernemingen is, dat naar onze mening vooral hulp moet verstrekt worden om te komen tot het uit de vaart nemen van de technisch en economisch meest verouderde schepen; nu is het precies zo dat deze vooral toebehoren aan kleine ondernemingen.

Dit alles zal tot gevolg hebben dat de gemiddelde rentabiliteit in die sector zal stijgen, enerzijds door het in gebruik nemen van meer productief materiaal, en anderzijds door de vermindering van de overdreven mededinging.

Daarenboven zal de in dergelijke voorwaarden toegestane hulp niet van aard zijn om een verdraaiing in de mededingingsvoorwaarde tussen de diverse manieren van goederenvervoer in de hand te werken, gezien de voorgestelde maatregelen juist tot doel hebben een bepaald gedeelte van het aanbod, namelijk het overvloedig capaciteitsgedeelte, uit de vaart te nemen.

Wat voorafgaat kan echter slechts een economisch effect hebben wanneer terzelfdertijd maatregelen getroffen worden om investeringen te vermijden in supplementaire vaartuigen binnen de categorieën die een capaciteitsoverschot vertonen.

Tevens moet er over gewaakt worden dat de door de Staat toegekende hulp geen weerslag zal hebben op de daarvoor getroffen werknemers. We moeten hen dus gedurende een bepaalde periode het behoud van een zekere levensstandaard verzekeren, en hun de mogelijkheden geven om een beroepsherscholing te volgen. Door deze integratie zullen

nissant l'offre (en 10 ans, la capacité s'est accrue de 49 p.c. et les prestations de 22 p.c. seulement).

Nous estimons cependant que cet assainissement doit être réalisé au niveau communautaire, en raison de l'inter-pénétration des réseaux des voies navigables de la plupart des Etats membres. La Belgique éprouvera d'autant moins de difficultés que l'Allemagne, les Pays-Bas et la France ont déjà pris en la matière des mesures qui ont donné des résultats tangibles.

Aussi, en rédigeant la présente proposition de loi, nous sommes-nous surtout inspirés des réalisations de nos voisins.

Toutefois, nous croyons utile de vous exposer nos soucis majeurs, qui trouvent leur expression dans le texte de la proposition et se justifient par les chiffres cités.

A notre sens, la navigation intérieure n'est pas en mesure de réaliser elle-même l'assainissement souhaité, étant donné que les fonds à mobiliser à cet effet seraient tellement importants que sa position économique et concurrentielle s'en trouverait compromise.

En outre, nous sommes partis de l'idée que ce sont surtout les petites entreprises qui doivent pouvoir bénéficier de la réglementation du déchirage de bateaux. En effet, elles sont le plus atteintes par la crise et n'ont pas les ressources nécessaires pour moderniser leur exploitation. Une deuxième raison de notre préoccupation pour ces entreprises est qu'à notre avis, il faut d'abord accorder une aide pour arriver à mettre hors service les bateaux dont le vieillissement est le plus accusé sur les plans technique et économique; or, il se fait précisément qu'ils appartiennent pour la plupart à de petites entreprises.

Toutes ces mesures auront pour effet d'améliorer la rentabilité moyenne du secteur, grâce à l'utilisation d'un matériel plus productif, et aussi à l'atténuation de la concurrence excessive.

De plus, les aides accordées dans de telles conditions ne sont pas susceptibles de provoquer des distorsions de concurrence entre les divers modes de transport des marchandises, puisque les mesures proposées ont précisément pour objet d'éliminer du marché une partie déterminée de l'offre, c'est-à-dire la fraction de capacité excédentaire.

Ces dispositions ne peuvent toutefois produire leurs effets économiques que si des mesures sont prises simultanément afin d'éviter des investissements dans du matériel fluvial supplémentaire à l'intérieur des catégories accusant des excédents de capacité.

Il faut également veiller à ce que l'aide accordée par l'Etat n'ait pas d'incidence défavorable pour les travailleurs intéressés. Il est donc nécessaire de leur assurer le maintien d'un certain niveau de vie pendant une période déterminée ainsi que des possibilités de rééducation professionnelle. Grâce à cette intégration dans d'autres secteurs, ils pourront

ze zich kunnen wijden aan een verhoging van de welvaart in het algemeen zodat het door ons neergelegde wetsvoorstel niet alle economisch, doch ook sociaal verantwoord is.

Commentaar van de artikelen.

HOOFDSTUK I.

Eerste artikel.

De sloopregeling voor de binnenvaart stelt bijzondere en zeer technische problemen. De oplossing zal zich spreiden over een aantal jaren, en moet met aangepaste financiële middelen, in samenwerking met de vertegenwoordigers van de belanghebbende kringen gebeuren. De meest aangepaste juridische vormgeving lijkt dan ook de oprichting van een Nationaal Fonds met afzonderlijke rechtspersoonlijkheid.

Artikel 2.

Voorziet in de mogelijkheid tot uitkering van een vergoeding voor het slopen van varend materiaal dat technisch en economisch het meest verouderd is.

Artikel 3.

Bepaalt de verschillende categorieën schepen waarop de sloopregeling toegepast kan worden.

Artikel 4.

Luidens de tekst van dit artikel moeten om ongeoorloofde speculatie tegen te gaan de boten waarop de sloopregeling van toepassing is, eigendom zijn sedert een aantal jaren van een bepaalde eigenaar.

Artikel 5.

Regelt de wijze waarop de aanvraag moet ingediend worden en de bewijzen die er bij moeten gevoegd worden.

Artikel 6.

Bepaalt de wijze van berekening van de vergoeding op grond van de weerhouden criteria.

Deze criteria zijn :

- a) de ouderdom van het vaartuig;
- b) de tonnenmaat en de paardekracht;
- c) de verhouding tonnenmaat/drijfkracht;
- d) de staat van het vaartuig.

Artikel 7.

Geeft de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid aan de directeur-generaal. Deze uitkering is afhankelijk gesteld van

contribuer au développement de la prospérité générale; c'est pourquoi notre proposition de loi se justifie non seulement au point de vue économique mais également au point de vue social.

Commentaire des articles.

CHAPITRE PREMIER.

Article premier.

La réglementation du déchirage de bateaux de navigation intérieure pose des problèmes particuliers très techniques. Leur solution, qui s'étalera sur un certain nombre d'années, nécessitera la mise en œuvre de moyens financiers appropriés ainsi que la coopération avec les représentants des milieux intéressés. En conséquence, la forme juridique qui paraît la meilleure serait la création d'un Fonds national ayant une personnalité civile distincte.

Article 2.

Cet article prévoit la possibilité d'accorder une indemnité pour le déchirage du matériel fluvial dont le vieillissement technique et économique est le plus accusé.

Article 3.

Cet article définit les diverses catégories de bateaux auxquels peut être appliquée la réglementation du déchirage.

Article 4.

Afin d'éviter toute spéculation abusive, cet article prévoit que les bateaux auxquels s'applique cette réglementation doivent appartenir depuis un certain nombre d'années à un propriétaire déterminé.

Article 5.

Cet article concerne l'introduction de la demande et les pièces à produire au moment de celle-ci.

Article 6.

Cet article détermine le mode de calcul de l'indemnité sur la base des critères retenus.

Ces critères sont :

- a) l'âge du bateau;
- b) le tonnage et la puissance;
- c) le rapport tonnage/force motrice;
- d) l'état du bateau.

Article 7.

Cet article confère au directeur général le pouvoir de prendre la décision finale. L'indemnité n'est accordée que si

de effectieve sloping. Echter kan in bepaalde omstandigheden een voorschot verleend worden.

Artikel 8.

Is fundamenteel voor de sanering van de markt, namelijk gedurende een periode van tenminste 30 jaar geen aanvullend materiaal op de markt brengen voor de categorieën die met een capaciteitsoverschot af te rekenen hebben. Er werd zelfs in een sanctie voorzien namelijk dat in geval van inbreuk op deze bepaling, de uitgekeerde vergoeding moet terugbetaald worden.

Artikel 9.

Is de basisbepaling voor de sociale maatregelen die nodig kunnen zijn ingevolge de sloping van vaartuigen. Er wordt voorzien in een regeling die het mogelijk maakt :

— aan de werknemers die een minder betaald werk aavaarden, het verschil met het vroegere verdiende loon gedurende maximum 1 jaar bij te passen;

— in te staan voor de herscholing van de getroffen werknemers;

— aan de werknemers die op minder dan 5 jaar van de pensioengerechtigde leeftijd gekomen zijn, het genot van een vervroegd pensioen te verzekeren, gelijk aan dat waarop ze recht zouden gehad hebben indien ze de normale leeftijdsgrens zouden bereikt hebben.

HOOFDSTUK II.

De artikelen 10 tot 15 regelen de organisatie en de werking van het Nationaal Fonds voor sloopregeling-binnenvaart.

Artikel 10.

Geeft de samenstelling van de beheerraad van het Fonds.

Artikel 11.

Geeft de modaliteiten van benoeming van het personeel van het Fonds.

Artikel 12.

Handelt over de geldmiddelen van het Fonds.

Artikel 13.

Geeft de aanwendingsmogelijkheden van de in vorig artikel vermelde sommen.

le déchirage a effectivement lieu. Néanmoins, une avance peut être consentie dans des conditions déterminées.

Article 8.

Cet article est d'importance capitale pour l'assainissement du marché; en effet, il prévoit que, pendant une période d'au moins 30 ans, aucun matériel fluvial supplémentaire ne pourra être mis en service dans les catégories accusant des excédents de capacité. Une sanction a même été prévue, à savoir qu'en cas d'infraction à cette disposition, l'indemnité doit être remboursée.

Article 9.

Les dispositions de cet article constituent la base des mesures sociales qui pourraient s'avérer nécessaires à la suite du déchirage de bateaux. Il instaure un régime permettant :

— d'accorder, pendant une période maximum d'une année, aux travailleurs qui acceptent un emploi à rémunération moindre, une compensation égale à la différence de rémunération;

— de s'occuper de la rééducation professionnelle des travailleurs touchés par ces mesures;

— d'assurer aux travailleurs qui sont à moins de 5 années de la retraite, le bénéfice d'une pension anticipée, égale à celle à laquelle ils auraient droit s'ils avaient atteint la limite d'âge normale.

CHAPITRE II.

Les articles 10 à 15 règlent l'organisation et le fonctionnement du Fonds national pour la réglementation du déchirage de bateaux de navigation intérieure.

Article 10.

Cet article détermine la composition du conseil d'administration du Fonds.

Article 11.

Cet article fixe les modalités de nomination du personnel du Fonds.

Article 12.

Cet article a trait aux ressources financières du Fonds.

Article 13.

Cet article précise les possibilités d'affectation des sommes visées à l'article précédent.

Artikel 14.

Heeft betrekking op de financiële controle van het Fonds.

Artikel 15.

Handelt over de afsluiting van het boekjaar.

A. DE BAER.

*
**

VOORSTEL VAN WET

EERSTE ARTIKEL.

Onder de benaming « Nationaal Fonds voor de sloopregeling-binnenvaart » wordt een dienst opgericht die de rechtspersoonlijkheid geniet, en die belast is met de uitvoering van de hiernabepaalde sloopregeling voor de binnenvaart en het ondervangen van de sociale gevolgen daarvan.

HOOFDSTUK I.

De sloopregeling.

ART. 2.

Aan de persoon, eigenaar van een schip of sleepboot wordt, op zijn aanvraag door het Nationaal Fonds een uitkering toegekend voor het slopen van het varend materiaal dat technisch en economisch het meest verouderd is.

ART. 3.

Voor de toepassing van de bepalingen omtrent de sloopregeling wordt verstaan onder :

a) sleepschip, schepen, ingericht voor het vervoer van goederen en niet voorzien van een ingebouwde mechanische installatie tot voortstuwing door middel van een achterschroef;

b) motorschip, schepen, ingericht voor het vervoer van goederen en voorzien van één of meer ingebouwde motorinstallaties tot voortstuwing door middel van één of meer achterschroeven;

c) motor, onderscheidenlijk stoomsleepschip, schepen, voorzien van één of meer ingebouwde motor-, onderscheidenlijk stoominstallaties tot voortstuwing door middel van één of meer achterschroeven, welke blijkens hun bouw bestemd zijn tot het slepen, en tevens niet ingericht zijn voor het vervoer van goederen.

Article 14.

Cet article se rapporte au contrôle financier du Fonds.

Article 15.

Cet article règle le mode de clôture de l'exercice comptable.

*
**

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE PREMIER.

Il est créé, sous la dénomination de « Fonds national pour la réglementation du déchirage de bateaux de navigation intérieure », un service ayant la personnalité civile, qui est chargé de l'application de la réglementation, fixée ci-après, du déchirage de bateaux de navigation intérieure et de la solution des problèmes sociaux qui en résultent.

CHAPITRE PREMIER.

La réglementation du déchirage.

ART. 2.

A la demande du propriétaire d'un bateau ou d'un remorqueur, il lui sera accordé par le Fonds national une indemnité pour le déchirage du matériel fluvial dont le vieillissement technique et économique est le plus accusé.

ART. 3.

Pour l'application des dispositions relatives à la réglementation du déchirage, on entend :

a) par remorqueurs, les bateaux équipés pour le transport de marchandises et qui ne sont pas pourvus d'un groupe moteur incorporé de propulsion par hélice arrière;

b) par automoteurs, les bateaux équipés pour le transport de marchandises et pourvus d'un ou plusieurs groupes moteurs incorporés de propulsion par une ou plusieurs hélices arrière;

c) par remorqueurs à moteur ou à vapeur, les bateaux pourvus d'un ou plusieurs groupes moteurs ou à vapeur incorporés de propulsion par une ou plusieurs hélices arrière et qui, en raison de leur construction, sont destinés au remorquage sans être équipés pour le transport de marchandises.

ART. 4.

Het in artikel 3 vermeld varend materiaal moet, om in aanmerking te komen voor een uitkering, tenminste sedert 1 juli 1965 de eigendom zijn van een persoon die de Belgische nationaliteit bezit.

ART. 5.

De aanvraag om uitkering moet gericht worden aan de directeur-generaal van het Nationaal Fonds voor de sloopregeling-binnenvaart.

Bij de aanvraag, bedoeld in het vorige lid, moet worden overgelegd de geldige meetbrief, evenals een uittreksel uit het scheepsregister inzake de teboekstelling van het schip of de sleepboot.

ART. 6.

Deze aanvraag wordt door het Nationaal Fonds aan een onderzoek onderworpen teneinde de technische en economische veroudering vast te stellen. Voor de vaststelling van het bedrag van de vergoeding wordt rekening gehouden met de ouderdom van het vaartuig, de tonnenmaat en de paardekracht, de verhouding tonnenmaat/drijfkracht en de staat van het vaartuig.

De uitkering bedraagt :

a) voor sleepschepen :

— wanneer de verplaatsing minder bedraagt dan 300m³ : 750 frank per m³;

— wanneer de verplaatsing 300 m³ of meer, doch minder dan 1.000 m³ bedraagt : voor de eerste 300 m³ : 750 frank per m³; voor de daaropvolgende m³ : 600 frank per m³;

— wanneer de verplaatsing 1.000 m³ of meer bedraagt : voor de eerste 300 m³ : 750 frank per m³; voor de daaropvolgende 700 m³ : 600 frank per m³; voor de wederom daaropvolgende m³ : 225 frank per m³.

In alle hierboven opgesomde gevallen wordt de verplaatsing naar boven afgerond in m³;

b) voor een motorinstallatie tot voortstuwing door middel van een zijschroef en voor een opduwer, behoren bij het te slopen schip, indien de motorinstallatie of de opduwer mede wordt gesloopt : 600 frank per E.P.K. van het motorvermogen;

c) voor motorschepen :

de sub a) genoemde uitkering, verhoogd met 600 frank per E.P.K. van het motorvermogen, indien de motorinstallatie mede wordt gesloopt;

d) voor motor-, onderscheidenlijk stoomsleepboten :

— wanneer het motor-, onderscheidenlijk stoommachinervermogen minder bedraagt dan 500 E.P.K. : 1.500 frank per E.P.K.;

ART. 4.

Le matériel fluvial visé à l'article 3 doit, pour donner lieu à l'octroi d'une indemnité, appartenir, depuis le 1^{er} juillet 1965 au moins, à une personne de nationalité belge.

ART. 5.

La demande d'indemnité doit être adressée au directeur général du Fonds national pour la réglementation du déchargement de bateaux de navigation intérieure.

Elle doit être accompagnée d'une lettre justificative ainsi que d'un extrait du registre matricule, relatif à l'immatriculation du bateau ou du remorqueur.

ART. 6.

La demande donne lieu à une enquête du Fonds national, qui a pour but de constater le vieillissement technique et économique. Dans la fixation du montant de l'indemnité, il est tenu compte de l'âge du bateau, du tonnage et de la puissance, du rapport tonnage/force motrice et de l'état du bateau.

L'indemnité s'élève :

a) pour les remorqueurs :

— à 750 francs par m³ lorsque le déplacement est inférieur à 300 m³;

— à 750 francs par m³ pour les 300 premiers m³ et 600 francs par m³ pour les m³ suivants lorsque le déplacement est égal ou supérieur à 300 m³ mais inférieur à 1000 m³;

— à 750 francs par m³ pour les 300 premiers m³, à 600 francs par m³ pour les 700 m³ suivants et à 225 francs par m³ pour les m³ restants lorsque le déplacement est égal ou supérieur à 1.000 m³.

Dans tous les cas énumérés ci-dessus, le déplacement en m³ est arrondi au chiffre supérieur;

b) pour un groupe moteur de propulsion par hélice latérale ou pour un pousseur affecté au bateau à déchirer, si ce groupe moteur ou ce pousseur sont englobés dans le déchirage : 600 francs par cheval-vapeur effectif (C.V.E.) de la puissance motrice;

c) pour les automoteurs :

l'indemnité prévue au littéra a), majorée de 600 francs par C.V.E. de la puissance du moteur, si le groupe moteur est englobé dans le déchirage;

d) pour les remorqueurs à moteur ou à vapeur :

— lorsque la puissance du moteur ou de la machine à vapeur est inférieure à 500 C.V.E. : 1.500 francs par C.V.E.;

— wanneer het motor-, onderscheidenlijk stoommachinevermogen 500 E.P.K. of meer, doch minder dan 700 E.P.K. bedraagt : voor de eerste 500 E.P.K. : 1.500 frank per E.P.K.; voor de daaropvolgende E.P.K. : 900 frank per E.P.K.;

— wanneer het motor-, onderscheidenlijk stoommachinevermogen 700 E.P.K. of meer bedraagt : voor de eerste P.K. : 1.500 frank per E.P.K.; voor de daaropvolgende 200 E.P.K. : 900 frank per E.P.K.; voor de wederom daaropvolgende E.P.K. : 600 frank per E.P.K.

Wanneer de ouderdom van de motor, onderscheidenlijk de stoommachine van een motor-, onderscheidenlijk stoomsleepboot, meer bedraagt dan 10 jaar wordt een korting toegepast van 4 pct. voor elk jaar boven 10 jaar met een maximum van 40 pct.

ART. 7.

De uitkering, bedoeld in artikel 6, wordt vastgesteld door de directeur-generaal van het Nationaal Fonds voor de sloopregeling-binnenvaart.

De uitbetaling van de in het vorige lid bedoelde uitkering geschiedt zo spoedig mogelijk nadat vanwege de directeur-generaal van het Nationaal Fonds voor sloopregeling-binnenvaart is vastgesteld dat het betrokken schip, de zijschroefinstallatie, de opduwer, de ingebouwde motorinstallatie of de betrokken sleepboot, waarvoor de uitkering wordt verleend, is gesloopt.

In bijzondere gevallen kan, indien is aangetoond dat het betrokken schip of de betrokken sleepboot binnen een door hem vast te stellen termijn zal worden gesloopt, op de in het vorige lid bedoelde uitkering een voorschot worden verleend. Dit voorschot mag niet meer belopen dan 25 pct. van de uiteindelijke uitkering.

ART. 8.

Om de uitkering te kunnen genieten moet de in artikel 4 bedoelde persoon zich ertoe verbinden om tenminste gedurende een periode van 30 jaar geen aanvullend materiaal op de markt te brengen voor de categorieën die met een capaciteitsoverschot af te rekenen hebben. In geval van inbreuk op deze bepaling, moet de uitgekeerde vergoeding terugbetaald worden.

ART. 9.

Teneinde de sociale gevolgen van de sloopregeling te milderen, werkt het Nationaal Fonds voor de sloopregeling-binnenvaart een regeling uit teneinde het behoud van hun bezoldiging aan de door een toegestane sloping getroffen werknemers te verzekeren zolang deze werknemers geen nieuw beroep gevonden hebben. Deze vergoeding mag niet meer dan één jaar toegekend worden. Deze regeling bestaat er in :

— aan de werknemers die een minder betaald werk aavaarden, het verschil met het vroeger verdiende loon bijpassen gedurende maximum één jaar;

— lorsque la puissance du moteur ou de la machine à vapeur est égale ou supérieure à 500 C.V.E. mais inférieure à 700 C.V.E. : pour les 500 premiers C.V.E., 1.500 francs par C.V.E.; pour les C.V.E. suivants, 900 francs par C.V.E.;

— lorsque la puissance du moteur ou de la machine à vapeur est égale ou supérieure à 700 C.V.E. : pour les 500 premiers C.V.E. : 1.500 francs par C.V.E.; pour les 200 C.V.E. suivants : 900 francs par C.V.E.; pour les C.V.E. restants : 600 francs par C.V.E.

Lorsque l'âge du moteur ou de la machine à vapeur d'un remorqueur à moteur ou à vapeur dépasse 10 ans, les montants précités sont réduits de 4 p.c. pour chaque année au delà de 10 ans, avec un maximum de 40 p.c.

ART. 7.

L'indemnité visée à l'article 6 est fixée par le directeur général du Fonds national pour la réglementation du déchirage de bateaux de navigation intérieure.

Le paiement de cette indemnité sera effectué le plus tôt possible après que le directeur général du Fonds aura constaté le déchirage effectif du bateau, du dispositif de l'hélice latérale, du pousseur, du groupe moteur incorporé ou du remorqueur pour lequel est accordée l'indemnité.

Dans des cas particuliers, une avance sur l'indemnité visée à l'alinéa précédent pourra être accordée s'il est prouvé que le bateau ou le remorqueur en question sera déchiré dans un délai à fixer par le directeur général. Cette avance ne peut excéder 25 p.c. de l'indemnité totale.

ART. 8.

Pour pouvoir bénéficier de l'indemnité, la personne visée à l'article 4 doit s'engager à ne pas mettre sur le marché, au moins durant une période de 30 ans, du matériel supplémentaire pour les catégories accusant des excédents de capacité. En cas d'infraction à cette disposition, elle devra rembourser l'indemnité perçue.

ART. 9.

Afin d'atténuer les conséquences sociales de la mise en application de la réglementation du déchirage, le Fonds national prendra des mesures en vue d'assurer aux travailleurs affectés par un déchirage autorisé le maintien de leur rémunération aussi longtemps qu'ils n'auront pas trouvé un nouvel emploi. Cette indemnité ne pourra pas être octroyée durant plus d'une année. Ces mesures comprendront :

— l'octroi aux travailleurs qui acceptent un emploi à rémunération moindre d'une compensation égale à la différence de rémunération, pendant une période maximum d'une année;

— in te staan voor de herscholing van de getroffen werknemers;

— aan de werknemers die op minder dan vijf jaar van de pensioengerechtigde leeftijd gekomen zijn, het genot van een vervroegd pensioen te verzekeren gelijk aan dat waarop ze recht zouden gehad hebben indien ze de normale leeftijdsgrens zouden bereikt hebben.

HOOFDSTUK II.

Organisatie en werking van het Nationaal Fonds.

ART. 10.

Het Nationaal Fonds wordt beheerd door een beheerscomité samengesteld uit 12 leden, waarvan de helft benoemd door de Koning : 3 op voorstel van de Minister van Financiën en 3 op voorstel van de Minister van Verkeerswezen, de andere benoemd door de Koning op voorstel van de belangrijkste beroepsgroeperingen. Deze beroepsgroeperingen worden aangeduid door de Koning.

ART. 11.

De directeur-generaal en het personeel van het Fonds worden benoemd op voorstel van het beheerscomité.

ART. 12.

De geldmiddelen van het Nationaal Fonds voor de sloopregeling-binnenvaart bestaan uit een jaarlijkse dotatie van de Staat.

ART. 13.

De gelden en geldswaarden van het Nationaal Fonds voor de sloopregeling-binnenvaart zullen belegd, respectievelijk beheerd worden overeenkomstig een uit te werken huishoudelijk reglement.

ART. 14.

Jaarlijks per 31 december zullen de boeken van het Nationaal Fonds voor de sloopregeling-binnenvaart afgesloten worden, en zal een balans en een Verlies- en Winstrekening opgemaakt worden en voorgelegd worden aan het Parlement, na een voorafgaande controle van het Rekenhof.

ART. 15.

De gelden die in de loop van een dienstjaar niet uitgegeven zijn, worden overgedragen naar het volgende dienstjaar.

A. DE BAER.
A. LILAR.
O. VANAUDENHOVE.
L. MERCHIERS.
H. MAISSE.

— la rééducation professionnelle des travailleurs touchés par les mesures de déchirage;

— le versement, aux travailleurs qui sont à moins de 5 années de la retraite, d'une pension anticipée égale à celle à laquelle ils auraient droit s'ils avaient atteint la limite d'âge normale.

CHAPITRE II.

Organisation et fonctionnement du Fonds national.

ART. 10.

Le Fonds national est administré par un comité de gestion composé de 12 membres nommés par le Roi : 3 sur proposition du Ministre des Finances, 3 sur proposition du Ministre des Communications et les autres membres sur proposition des principaux groupements professionnels. Ces groupements professionnels sont désignés par le Roi.

ART. 11.

Le directeur général et le personnel du Fonds sont nommés sur proposition du comité de gestion.

ART. 12.

Les ressources financières du Fonds national pour la réglementation du déchirage de bateaux de navigation intérieure consistent en une dotation annuelle de l'Etat.

ART. 13.

Les sommes en espèces et les valeurs financières appartenant au Fonds national pour la réglementation du déchirage de bateaux de navigation intérieure seront placées ou gérées conformément à un règlement d'ordre intérieur à établir.

ART. 14.

Au 31 décembre de chaque année, les livres du Fonds national pour la réglementation du déchirage de bateaux de navigation intérieure seront clôturés et l'on établira un bilan et un compte de profits et pertes qui seront soumis au Parlement, après contrôle préalable de la Cour des Comptes.

ART. 15.

Les sommes qui n'auront pas été dépensées pendant un exercice seront transférées à l'exercice suivant.

AANVULLENDE NOTA.

Indices van de crisis :

Er zijn vele indices die het bestaan van een zeer diepgaande crisis in de binnenscheepvaart aantonen.

1. *Evolutie van de kosten.*

Lonen b.v.b. conducteurs d'automoteurs = 251 in 1965; was 100 in 1956 (rekening gehouden met de vermindering van de wekelijkse arbeidsduur). Door vermindering van wekelijkse arbeidsduur is het aantal overuren gestegen; daardoor is de stijging van de totale kosten nog groter. Daar komt nog de verhoging der sociale lasten bij.

Gasoil : in periode 1956-1965 slechts met 6 pct gestegen.

Herstellingskosten : 1956 = 100; 1965 = 161.

2. *Onvoldoende rentabiliteit der schepen.*

Door de stagnatie en de vermindering der vrachten op de vrije markt enerzijds, en door de vermeerdering der kosten anderzijds is de rentabiliteit gedaald. De gap tussen beide kan niet opgevangen worden door een verhoging der produktiviteit, wat bewezen wordt door de volgende cijfers :

Boten die wachten op bevrachting :

1956 = 100;

1965 : mei = 157;

oktober = 123.

De rentabiliteit moet de afschrijvingen en de financiële lasten dragen en de vernieuwing van het materiaal mogelijk maken; een vernieuwing die nodig is om de continuïteit van het beroep te verzekeren. Dit is niet meer het geval.

3. *Gevolgen van de slechte rentabiliteit.*

a) verhoging van het aantal gedwongen verkopen.

In België niet mogelijk, gezien de instellingen die gespecialiseerd zijn in kredietverlening geen operaties meer verrichten gelet op het nadelig resultaat van de gedwongen verkopen;

b) vertraging bij betaling :

De banken die rivierkrediet verlenen en registreren ± 25 pct. vertraging bij betaling, en vele kredieten mogen als verloren beschouwd worden.

4. *Evolutie van de binnenscheepvaart.*

De crisis tast voornamelijk de ondernemingen aan die getroffen worden door een structuurwijziging van de rivier-

NOTE COMPLEMENTAIRE.

Indices de la crise :

Nombreux sont les indices qui démontrent l'existence d'une crise très profonde dans le secteur de la navigation intérieure.

1. *Evolution des coûts.*

Les salaires (par exemple, celui des conducteurs d'automoteurs = 251 en 1965, contre 100 en 1956, compte tenu de la réduction du temps de travail hebdomadaire). Le nombre d'heures supplémentaires a augmenté par suite de cette réduction; c'est pourquoi la progression du coût global est encore plus prononcée. Il faut y ajouter l'accroissement des charges sociales.

Gas-oil : Augmentation de 6 p.c. seulement au cours de la période 1956-1965.

Frais de réparation : 1956 = 100; 1965 = 161.

2. *Rentabilité insuffisante des bateaux.*

La rentabilité s'est détériorée par suite de la stagnation et de la diminution des frets sur le marché libre, d'une part, et de l'augmentation des coûts, d'autre part. Il n'est pas possible de remédier à cette disproportion en améliorant la productivité, comme le prouvent les chiffres suivants :

bateaux en attente d'affrètement :

1956 = 100;

1965 : mai = 157;

octobre = 123.

La rentabilité doit permettre de supporter les amortissements et les charges financières ainsi que de renouveler le matériel, ce renouvellement étant nécessaire pour assurer la continuité de la profession. Or, ce n'est plus le cas.

3. *Conséquences de la rentabilité insuffisante.*

a) augmentation du nombre de ventes forcées.

Cette situation n'est pas tolérable dans notre pays, du fait que les organismes spécialisés dans l'octroi de crédit ont cessé d'effectuer certaines opérations en raison du résultat désastreux des ventes forcées;

b) retards de paiement.

Les banques pour le crédit fluvial enregistrent des retards de paiement de quelque 25 p.c., et un grand nombre des crédits accordés peuvent être considérés comme perdus.

4. *Evolution de la navigation intérieure.*

La crise affecte principalement les entreprises touchées par une modification structurelle de la navigation fluviale, c'est-

navigatie nl. deze ondernemingen die uitsluitend of voornamelijk rijnaken, sleepboten, ofwel zelfbewegende vaartuigen die oud, te klein of uitgerust zijn met een te groot aantal ruimten waarvan de vervanging door modern materiaal onmogelijk is wegens een gebrek aan financiële middelen.

5. *Vergroting van de bevrachtingstijd.*

1956 = 100;
1965 : mei = 157;
oktober = 123.

6. *Overcapaciteit.*

Capaciteit :

1956 : in ton : 2.429.875
1965 : in ton : 3.614.671

+ 49 pct.

Transportprestaties (miljoen ton/km) :

1956 : 4.493
1965 : 5.498

+ 22 pct.

Daarenboven was de rotatie der boten in 1965 veel groter dan in 1956 :

- verbetering van de vaarvoorwaarden (sluizen enz...);
- vergroting van de dagelijkse afstand (gedeeltelijk 's nachts);
- versnelling van de aflading (dus minder verblijf in havens);
- enorme vooruitgang van de motorisering.

à-dire les entreprises possédant exclusivement ou principalement des chalands, des remorqueurs ou des automoteurs vétustes, trop petits ou équipés d'un trop grand nombre de cales et dont le remplacement par du matériel moderne est impossible, faute de moyens financiers.

5. *Allongement de la durée de l'affrètement.*

1956 = 100;
1965 : mai = 157;
octobre = 123.

6. *Surcapacité.*

Capacité :

1956 : en tonnes : 2.429.875
1965 : en tonnes : 3.614.671

+ 49 p.c.

Prestations de transport (en millions de T/km) :

1956 : 4.493
1965 : 5.498

+ 22 p.c.

En outre, la rotation des bateaux a été beaucoup plus rapide en 1965 qu'en 1956 :

- amélioration des conditions de navigation (écluses, etc.);
- allongement de la navigation journalière (en partie la nuit);
- accélération du transbordement (donc séjours moins longs dans les ports);
- progrès énormes de la motorisation.