

Geboorteakte van de nmbs : de wet van 23 juli 1926

P. DIRICKX.

vendredi 31 octobre 2008, par [Rixke](#)

▲ Een tweevoudig doel

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen viert dit jaar haar vijftigste verjaardag ; ze werd immers opgericht bij de wet van 23 juli 1926.

Met de oprichting van de Maatschappij had de Staat een tweevoudig doel : tegelijk een groot gedeelte van zijn vlottende schuld consolideren en een noodzakelijk geworden administratieve hervorming tot stand brengen (Kamer, document nr. 418).

Sommaire

- Een tweevoudig doel
- Consolidering van de vlottende
- Financiële en administratieve
- Drie krachtlijnen
- De vertegenwoordiging van (...)
- De controle door de staat
- De vrijwaring van de verworven
- De nationale paritaire (...)
- De statuten
- De wijzigingen van de wet (...)

▲ Consolidering van de vlottende schuld

In 1926 beleefde de Belgische frank een crisis waardoor de waarde ervan van 25 tot 15 goudcentiem zakte ; in juni 1926 stond de Staat voor een vlottende schuld van nagenoeg 6 miljard frank in de vorm van schatkistbons op korte termijn (3 maanden en 6 maanden) ; bovendien had de Staat nog andere schulden voor een totaal bedrag van 9 tot 10 miljard, die in de loop van de jaren 1927 tot 1931 zouden vervallen.

Die schuld was dus zo aanzienlijk dat het voor de Staat niet doenlijk was ze te delgen of te consolideren door middel van inkomsten uit belastingen of uit een lening, wat wegens het geschokte krediet van de Staat uitgesloten was. In die omstandigheden stelde de regering voor, de door de schatkist in de staatsspoorwegen geïnvesteerde kapitalen los te maken en een nationale maatschappij op te richten waaraan de Staat, als zijn inbreng, het recht zou verlenen om zijn spoorwegen gedurende 75 jaar te exploiteren ; ter vergoeding van die inbreng zouden de aandelen van die maatschappij, voor een totaal bedrag van 11 miljard frank, worden toegewezen aan de Staat ; deze zou ze overmaken aan het Fonds tot delging van de staatsschuld, dat er mee zou worden belast 10 miljard preferente aandelen uit te geven die bij voorkeur aan houders van staatsschuldbrieven moesten worden aangeboden.

In kernachtige bewoordingen verklaarde de heer Anseele, Minister van Spoorwegen, toen in de Kamer dat het ontwerp in financieel opzicht hierdoor gekenmerkt was, dat Belgisch papiergeld met een bepaalde naam vervangen werd door Belgisch papiergeld met een nieuwe naam (Kamer, Handelingen blz. 2294).

De waarde van het net (installaties en materieel) werd in 1926 op 3 400

miljoen goudfrank geraamd (Kamer, Handelingen blz. 2290) of ongeveer 20 tot 25 miljard papierfrank (U. Lamalle : »Histoire des chemins de fer belges », 1943, blz. 146) en de waarde van het recht tot genot en exploitatie werd maar op 11 miljard vastgesteld.



▲ Financiële en administratieve autonomie

Het tweede doel van het wetsontwerp bestond erin de staatsspoorwegen te reorganiseren.

Vóór 1926 werd er op de wijze waarop de spoorwegen door de Staat werden geëxploiteerd heel wat kritiek geleverd, die vooral gericht was tegen de politieke inmenging, de administratieve traagheid en inzonderheid tegen de omstandigheid dat het spoorwegbudget in de algemene begroting was opgenomen.

Er werden verscheidene projecten voor een autonome spoorweg bestudeerd.

In 1912 had een door de minister aangestelde commissie een wetsontwerp tot oprichting van een Regie der Staatsspoorwegen opgemaakt.

Na een door een andere commissie verrichte studie diende de regering in 1919 een wetsontwerp in tot oprichting van een Nationale Regie der Spoorwegen. Op 24 juli 1924 hechtte de Kamer haar goedkeuring aan een ander ontwerp dat enkel de financiële autonomie op het oog had, maar het liep, net als het vorige, op niets uit vanwege de ontbinding van de kamers.

De zware financiële crisis van 1926 deed alle bezwaren tegen de voorgestelde hervorming verzwinden.

Het ontwerp van wet tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd ongewoon snel door het Parlement onderzocht en aangenomen : het op 8 juli 1926 ingediende ontwerp werd door de

hoofdafdeling van de Kamer onderzocht die op 15 juli haar verslag neerlegde ; de tekst werd de 16^e breedvoerig besproken en de 17^e goedgekeurd (van de 102 leden stemden er 96 voor, 4 tegen en onthielden er zich 2) ; op 22 juli keurde de Senaat het wetsontwerp eenparig goed, de 23^e werd het door de Koning ondertekend en op 24 juli 1926 verscheen de wet in het Staatsblad.

De bespreking kende een levendig verloop en was soms niet van humor gespeend, zoals bij de verklaring van de heer Fischer (soc.) : « Mijne Heren, ik had enkele overwegingen bij het ons voorgelegde wetsontwerp, maar er zijn nu redenen die er mij toe aanzetten anderen aan het woord te laten...

Daarstraks hebben twee sprekers over de aard van het wetsontwerp twee totaal tegengestelde meningen verkondigd. De heer Jacquemotte (comm.) heeft immers verklaard dat de spoorweg aan de kapitalisten wordt overgeleverd en de heer Strauss (lib.) heeft gezegd dat de spoorweg een ***ifje wordt voor de socialisten ! Welnu, ik ben zo benieuwd om meer bijzonderheden te vernemen over die twee even vurig geformuleerde meningen, dat ik er maar liever ga bij zitten en luisteren in plaats van zelf het woord te voeren. » (Kamer, Handelingen blz. 2282).

▲ Drie krachtlijnen

In zijn verslag aan de Kamer spreekt de heer Brusselmans zich als volgt uit : « Oprichting van een sterke en onafhankelijke industriële instelling met alle waarborgen voor een voorspoedige ontwikkeling, het behoud van het recht op controle vanwege de Staat, de vrijwaring van de verworven rechten van een talrijk en trouw personeel, dat zijn de drie krachtlijnen die ten grondslag liggen aan het ontwerp dat U wordt voorgelegd » (Kamer, document nr. 418).

Het stelsel dat bij de wet van 23 juli 1926 werd ingevoerd, verleent de Maatschappij financiële en tevens bestuurlijke zelfstandigheid. De Nationale Maatschappij is een autonome instelling met een van de Staat onafhankelijke rechtspersoonlijkheid. (Memorie van toelichting, Kamer, doc. 384 en Verslag, Kamer, doc. nr. 418). De financiële autonomie is gewaarborgd door een kapitaal van 11 miljard frank, vertegenwoordigd door 10 miljoen gewone aandelen op naam en onvervreemdbaar door de Staat, van 100 frank elk (1 miljard frank) en door 20 miljoen preferente aandelen van 500 frank elk (10 miljard frank).

De preferente aandelen zijn aan toonder en geven recht op een door de regering te bepalen vast dividend ten laste van de Staat en op de helft van de nettowinst. De gewone aandelen geven recht op de andere helft van de nettowinst.

De balans en de winst- en verliesrekening worden door de Raad van Beheer opgemaakt en ter goedkeuring aan de Algemene Vergadering der aandeelhouders voorgelegd ; ze worden aan de Kamers meegedeeld. De bestuurlijke autonomie is gewaarborgd door de oprichting van eigen lichamen van de Maatschappij ; de Raad van Beheer en de Algemene Vergadering der

aandeelhouders. De Algemene Vergadering bestaat uit de houders van gewone en preferente aandelen ; ieder gewoon aandeel geeft recht op één stem ; elke groep van tien preferente aandelen geeft recht op één stem ; de Staat, die houder is van 10 miljoen gewone aandelen, heeft dus recht op 10 miljoen stemmen, terwijl de houders van de 20 miljoen preferente aandelen, die 10 miljard frank vertegenwoordigen, maar over 2 miljoen stemmen zouden beschikken, zelfs indien ze allen aanwezig of vertegenwoordigd zouden zijn.

De Raad van Beheer bestaat uit 21 leden : 10 leden worden benoemd door de Koning en gekozen op grond van hun bijzondere bevoegdheid ; 5 leden worden benoemd door de Koning op een lijst van twee kandidaten, voorgedragen door het Fonds tot delging van de staatsschuld (thans door de Minister van Financiën en van Verkeerswezen) ; 3 leden worden benoemd door de Koning op een lijst van twee kandidaten, voorgedragen door de Hoge Raad van de Middenstand, door de leden werklieden en bedienden van de Hoge Arbeidsraad en van de Landbouwwraad ; 3 leden worden door het personeel benoemd. De Minister van Verkeerswezen woont, wanneer hij het wenselijk acht, de vergaderingen van de Raad van Beheer bij en is stemgerechtigd ; in dat geval zit hij de vergadering voor.

▲ De vertegenwoordiging van het personeel

Artikel 7, 4° van de wet bepaalt dat drie leden (van de Raad van Beheer) door het personeel worden benoemd. In het verslag aan de Kamer stond in dat verband : « De hoofdafdeling bedoelt daarmee dat de door het personeel te benoemen leden van de Raad van Beheer door de vakbondsorganisaties moeten worden aangewezen, zoals dat op het Spoorwegdepartement reeds gebruikelijk is » (doc. nr. 418).

Bij de artikelsgewijze bespreking stelde de heer De Bruyn een amendement voor om die bepaling te verduidelijken als volgt : « Drie leden moeten worden benoemd door de vakbondsorganisaties die al de personeelscategorieën, ambtenaren, bedienden en werklieden, groeperen ». De verslaggever, de heer Brusselmans, verklaarde dienaangaande : « Ik stel met genoegen vast dat het beginsel van de vertegenwoordiging van het personeel in de Raad van Beheer door geen enkele van de politieke groeperingen van deze Kamer lijkt te worden betwist. De enige moeilijkheid schuilt in de wijze waarop die vertegenwoordiging tot stand moet komen. Er zijn twee mogelijkheden : een vertegenwoordiging van de vakbondsorganisaties of een vertegenwoordiging die het resultaat is van een stemming door al de in kiescolleges verenigde bedienden. Die tweede manier van aanwijzing zou volgens een zeer ingewikkeld kiessysteem verlopen. Na onderzoek hebben we de eerste manier gekozen... » (Handelingen, blz. 2298).

Na een nieuwe gedachtenwisseling trok de heer De Bruyn zijn amendement in.

▲ De controle door de staat

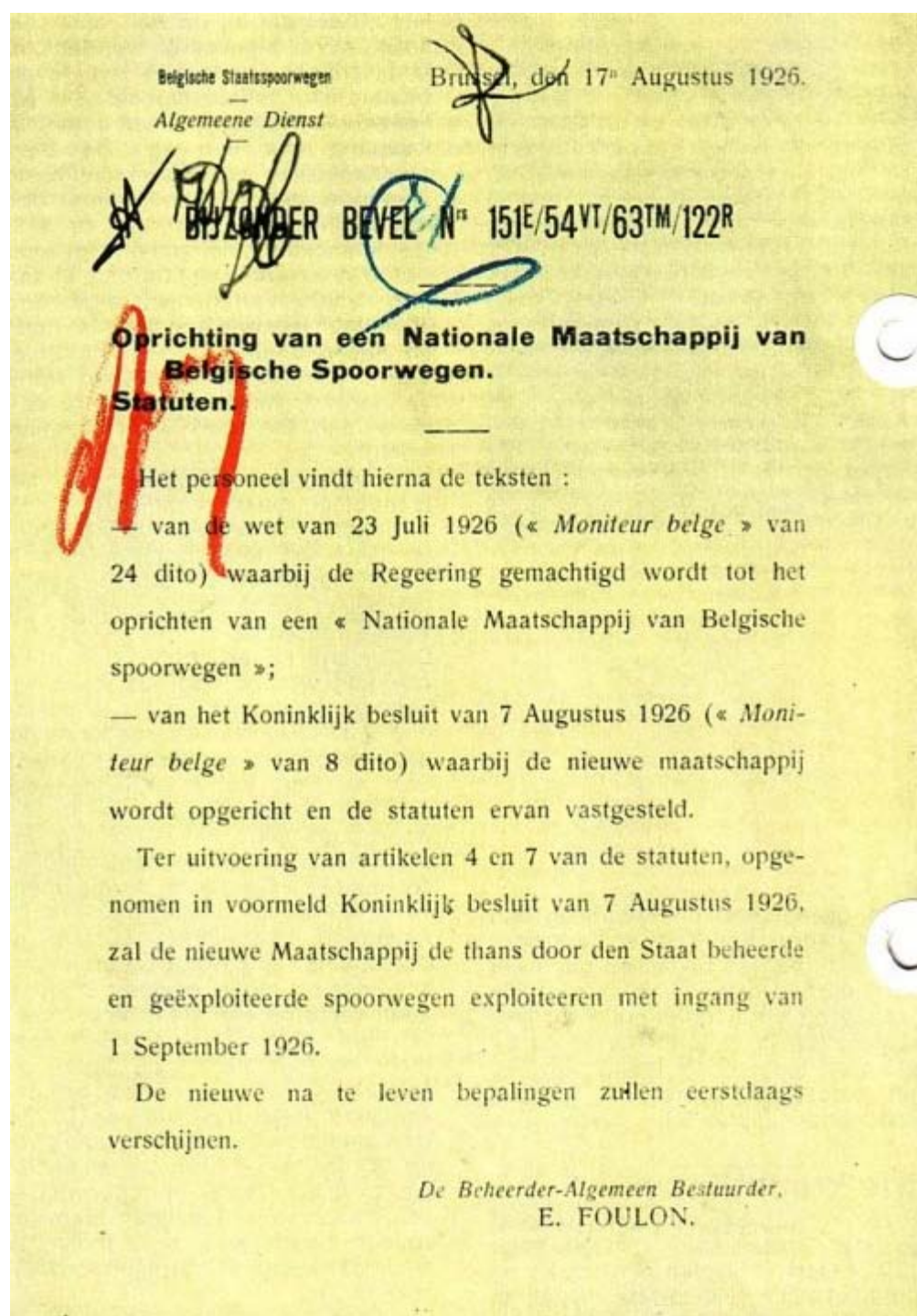
De regering verklaarde meermaals dat de Staat de eigenaar van het net bleef en dat de Maatschappij alleen het recht tot exploitatie verkreeg, onder toezicht van de Staat.

In een amendement van de heer De Bruyn werd er voorgesteld de woorden « Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen » te vervangen door « Nationale Maatschappij voor de Exploitatie van de Belgische Staatsspoorwegen » ; na een opmerking van de verslaggever, de heer Brusselmans, betreffende « die vrij onhandige formule die op alle documenten zou moeten staan » werd het amendement bij stemming verworpen. (Kamer, Handelingen blz. 2280, 2293, 2296).

Het recht op controle door de Staat is in verscheidene bepalingen van de wet van 1926 vermeld :

- de Kamers benoemen de zes leden van het college van commissarissen en verlenen machtiging voor het aangaan van leningen ;
- de Koning stelt de statuten vast en wijzigt ze, benoemt 18 van de 21 beheerders, bepaalt hun bezoldiging en die van de commissarissen, keurt uitbreidingen van het net en afschaffingen van lijnen goed, stelt het aan de preferente aandelen verleende dividend vast ; hij kan verbod opleggen om de vervoertarieven te verhogen en kan de verlaging ervan eisen ;
- de Minister van Verkeerswezen zit de Raad van Beheer voor en is stemgerechtigd als hij de vergadering bijwoon ! ; hij is tevens voorzitter van de algemene vergadering en van de nationale paritaire commissie, hij hecht zijn goedkeuring aan de beslissingen van de Raad van Beheer in verband met de aankoop en de verkoop van onroerende goederen waarvan de waarde een bepaald bedrag overschrijdt en aan de aanbestedingen en overeenkomsten van een bepaalde duur of omvang ;
- de Minister van Financiën stelt de voorwaarden vast voor de uitgifte van preferente aandelen en van leningen ; hij keurt de belegging van het beschikbaar kapitaal goed.

Dat recht van toezicht werd nog versterkt door de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, door de wet van 1 augustus 1960 en door koninklijk besluit nr. 89 van 11 november 1967.



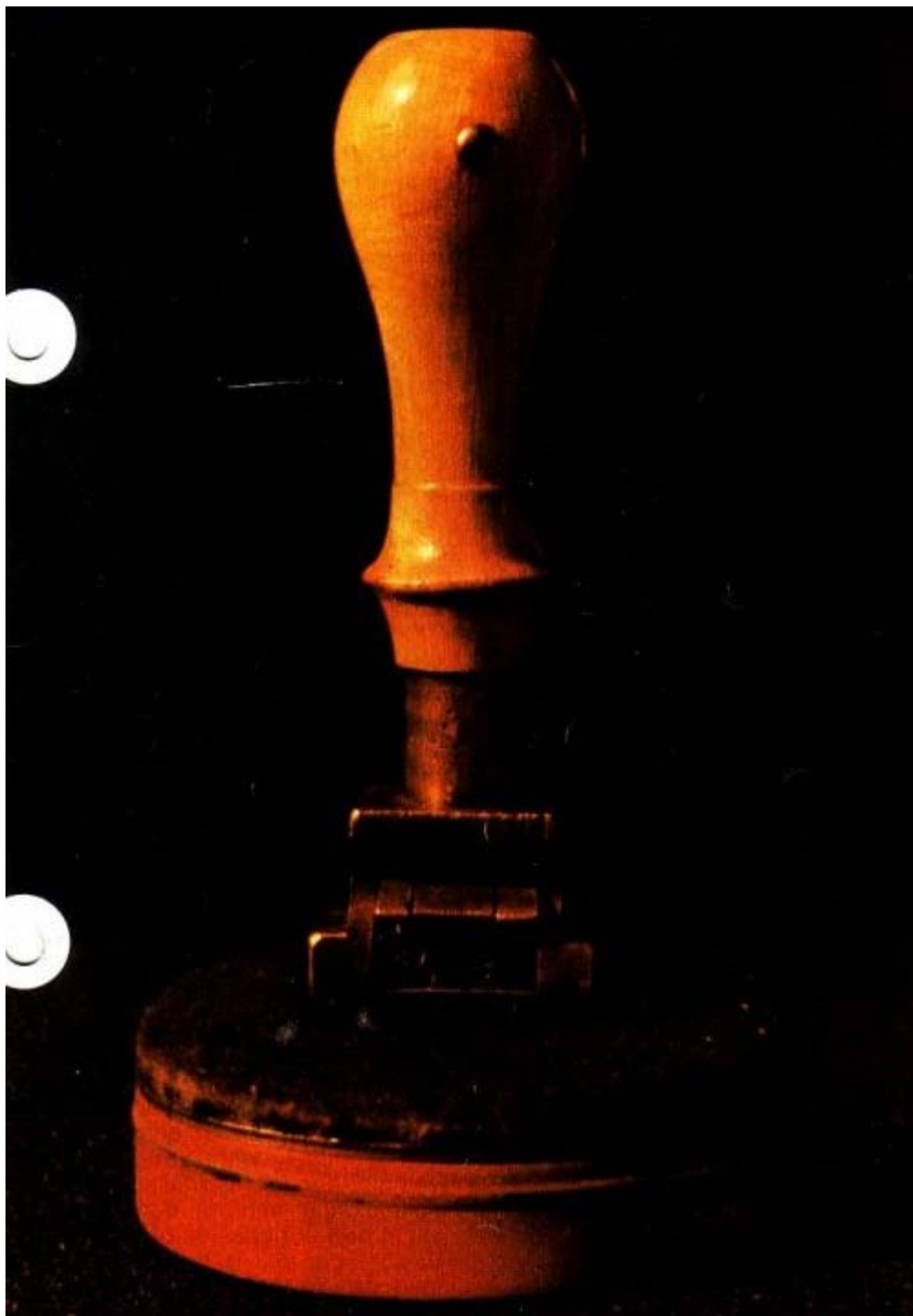
De vrijwaring van de verworven rechten van het personeel

De regering en het Parlement hebben gezorgd voor de vrijwaring van de verworven rechten van het personeel dat in 1926 in dienst was van de Staatsspoorwegen en dat naar de Nationale Maatschappij is overgegaan. Artikel 13 van de wet bepaalt : « De toestand van het personeel dat thans vast verbonden is aan het Beheer der Staatsspoorwegen, wordt in hoofdzaak geregeld als volgt : ...de paritaire commissie maakt het statuut van het personeel op. » In het verslag van de hoofdafdeling van de Kamer luidt het

verder dat de regering wenst dat de rechten die dat personeel tijdens een lange loopbaan van trouwe dienst aan de Staat heeft verworven, nauwgezet in acht worden genomen. (Kamer, document nr. 418). Het verslag van de verenigde commissies van Financiën en Spoorwegen van de Senaat bevestigde die zienswijze en voegde eraan toe : « Het spreekt vanzelf dat het personeel in het algemeen de zekerheid moet hebben dat het door de nieuwe Maatschappij even goed zal worden bejegend als wanneer het in dienst van de Staat zou gebleven zijn. » (Senaat, document nr. 227).

Tijdens de bespreking van het ontwerp stelde de heer De Bruyn voor, de zin « De paritaire commissie maakt het statuut van het personeel op », te verduidelijken en eraan toe te voegen : « waarin de verworven rechten worden vastgelegd ». Dat amendement werd na de geruststellende verklaringen van Minister Anseele en van de heren Heyman en Van Isacker ingetrokken. Laatstgenoemde verklaarde : « We menen dat de aan het personeel geboden waarborgen voldoende zijn. Er gaat niets verloren van wat de Staat aan zijn werklieden en bedienden heeft toegekend. Ieder verworven recht blijft behouden. In een statuut dat moet worden opgemaakt door een paritaire commissie, samengesteld uit vertegenwoordigers van het personeel en van het bestuur, zullen bovendien de bestaande gunstige arbeidsvoorwaarden worden vastgelegd en aldus kracht van wet krijgen. » (Kamer, Handelingen blz. 2269, 2280, 2281, 2293, 2301, 2302).

Omtrent de aard van die verworven rechten verklaarde de heer Toch in de Senaat : « Er staan voor de werknemers grote belangen op het spel. Eerst en vooral hun reeds verworven rechten : de loyale toepassing van de achturedag en de wekelijkse rust ; het pensioen ; de maatregelen na een ongeval ; de reorganisatie van het uitkeringsfonds van de kas voor weduwen en wezen ; het behoud van hun verlofdagen ; kortom, een hele reeks hervormingen die sedert enkele maanden door de huidige Minister werden ingevoerd en waarvoor de werknemers hem zeer erkentelijk zijn » (Senaat, Handelingen blz. 1133).



▲ De nationale paritaire commissie

De wetsbepaling die het personeel het meest aanbelangt, is ongetwijfeld artikel 13. Dat artikel voorziet in de oprichting van een (constituerende) paritaire commissie, bestaande uit twintig leden, van wie er 10 worden benoemd door de Raad van Beheer en 10 door de organisaties waarin het personeel gegroepeerd is ; ze wordt voorgezeten door een niet stemgerechtigd rechtsgeleerde die door de Koning wordt aangewezen. Bedoelde commissie is belast met het opmaken van het statuut van het personeel, dat maar mag worden gewijzigd met instemming van de paritaire

commissie die haar beslissingen neemt bij een tweederdemeerderheid.

Krachtens het statuut van het personeel is er een nationale paritaire commissie – eveneens samengesteld uit twintig leden die worden benoemd zoals hiervoren is bepaald – en die door de Minister of zijn gemachtigde wordt voorgezeten. Die commissie is bevoegd om :

1. al de kwesties te onderzoeken betreffende de arbeidsovereenkomst, de veiligheid, de hygiëne en over het algemeen al de kwesties die voor het personeel rechtstreeks van belang zijn ;
2. haar advies uit te brengen over al de kwesties van algemene aard die haar worden voorgelegd en die voor het personeel onrechtstreeks van belang kunnen zijn ;
3. deel te nemen aan het beheer van de ten behoeve van het personeel opgerichte of op te richten instellingen.

In zijn toelichting ter inleiding van het wetsontwerp verklaarde Minister Anseele in verband met de paritaire commissies : « Bij het beginsel hoef ik niet stil te staan, aangezien de personeelsraden reeds onder Minister Renkin bestonden, door de heer Pouillet in stand werden gehouden en door mijn onmiddellijke voorganger, de heer Neujean, werden uitgebreid. Zelf heb ik deze sociale hervorming nog verder ontwikkeld door de oprichting van paritaire commissies ». Tijdens de bespreking wezen de heer Anseele en de Minister van Binnenlandse Zaken Jaspar erop dat de bepalingen betreffende de bevoegdheid van de nationale paritaire commissie en van de gewestelijke paritaire commissies waren ingegeven door de reglementen van de « compagnie des chemins de fer du Nord francais » (Kamer, Handelingen blz. 2269, 2288, 2289).

De vertegenwoordiging van het personeel in de paritaire commissie heeft dezelfde discussies uitgelokt, die ook al waren ontstaan over de aanwijzing van de drie beheerders die het personeel zouden vertegenwoordigen.

Minister Anseele verklaarde onder meer : « Het achtbaar lid, de heer Lemonnier, heeft zich erover beklagd te moeten vaststellen dat werknemers die niet aangesloten zijn bij een vakvereniging, niet vertegenwoordigd zullen zijn in de Raad van Beheer noch in de paritaire commissies. Ik vraag me werkelijk af op welke manier dat wel zou kunnen en wat de opvattingen zijn van de heer Lemonnier – en misschien van andere liberalen – aangaande de betrekkingen tussen werkgevers en werknemers ? » De Heer Heyman : « Hoe kan men werklieden vertegenwoordigen die niet bij een vakvereniging zijn aangesloten ? » De heer De Bruyn : « Ze zullen toereden tot de vakvereniging van de onverenigden ! » (Kamer, Handelingen blz. 2288, 2294).

In verband met de aanwijzing van de representatieve vakverenigingen verklaarde de heer Heyman : « Men heeft zich in de commissie afgevraagd wat men diende te verstaan onder de woorden « die de leden van het personeel groeperen ». In dit geval schuilt het antwoord in een eenvoudige interpretatie. Er bestaat bij de spoorwegen inderdaad nu reeds een paritaire commissie waarin de afgevaardigden van drie groeperingen zitting hebben : het Nationaal

Syndicaat (soc), het Christelijk Syndicaat en het Syndicaat van Ambtenaren (Noot : Onafhankelijke Algemene Bond van het Personeel). Ik meen dat we, in overleg met de regering, dat artikel zo zouden kunnen interpreteren dat de daarin bedoelde paritaire commissie zou kunnen bestaan uit afgevaardigden van de drie groeperingen die nu reeds deel uitmaken van de bij de spoorweg bestaande paritaire commissie ».

Op de opmerking van de heer Pécher (lib.) dat « al de groeperingen moeten kunnen vertegenwoordigd zijn », antwoordde de heer Anseele : « Aangezien er ongeveer vijftig vakverenigingen bestaan, moesten we ons noodzakelijkerwijs wenden tot de belangrijkste waarin vaak al de personeelscategorieën vertegenwoordigd zijn ». (Kamer, Handelingen blz. 2298, 2301). Over de wijze van aanduiding van de afgevaardigden betoogde de heer De Bruyn (soc.) : « Er is een algemeen bevel nr. 8 verschenen dat de Minister van Spoorwegen enkele dagen geleden heeft ondertekend en dat de christendemocraten voldoening schenkt. U weet dat wij steeds voorstanders zijn geweest van een verkiezing.

Aangezien er een overeenkomst moest worden gevonden, hebben we ingestemd met een vertegenwoordiging op grond van de gecontroleerde effectieven. De aangenomen tekst die al door een onderrichting werd bekrachtigd, kan voortaan als richtlijn gelden bij de aanwijzing van de leden die de verschillende vakbondsorganisaties zullen vertegenwoordigen ». (Kamer, Handelingen blz. 2303).

Ten slotte stelde de heer Heyman nog een vraag : « Het kan voorkomen dat bij een bespreking de 10 door de Raad van Beheer aangewezen leden het niet eens zijn met de afgevaardigden van de verschillende groepen.

Op welke manier gaat men het aldus ontstane geschil dan beslechten ? Er werd gevraagd of er dan eventueel een beroep zou worden gedaan op een andere gezagsdrager om de knoop door te hakken. Ik geloof dat dit uit den boze is en dat men moet stellen dat een kwestie als verworpen is beschouwd als er 10 stemmen voor en 10 stemmen tegen zijn, zoals dit overigens altijd het geval is geweest. Met andere woorden, men moet aannemen dat de paritaire commissie vooral wordt opgericht om een overeenkomst te bereiken tussen de twee partijen waaruit ze is samengesteld. Als we het daarover eens zijn, meen ik dat we tevreden mogen zijn ».

Minister van Binnenlandse Zaken Jaspar, antwoordde daarop :

« De heer Heyman heeft ons gevraagd wat men zal doen als men in de paritaire commissie geen akkoord bereikt, bij voorbeeld als er 10 stemmen voor en 10 stemmen tegen zijn ? Mijn antwoord daarop luidt dat het precies de taak van de paritaire commissies is te voorkomen dat daarin een meerderheid ontstaat, om tot een overeenstemming te komen. » (Velen betuigen hun instemming) (Kamer, Handelingen blz. 2302, 2303).

De ervaring heelt de juistheid van die zienswijze aangetoond ; de meeste beslissingen van de nationale paritaire commissie worden immers met eenparigheid van stemmen genomen, nadat de haar voorgelegde teksten

tijdens de vergaderingen van de paritaire subcommissie eerst grondig voorbereid, besproken en aangepast zijn.

▲ De statuten

In het eerste artikel van de wet is bepaald : « De statuten van die Maatschappij worden door de regering opgemaakt en kunnen door haar slechts worden gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet, die essentieel zijn ».

Bij de bespreking in de Senaat verklaarde Eerste Minister Jaspar : « De wet waarover U gaat stemmen, behelpt niet alle juridische middelen die de aard, het voorwerp en de activiteit van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen moeten vastleggen. In de eerste plaats moeten ook de statuten opgesteld worden. Die statuten moeten een oplossing mogelijk maken voor een reeks aangelegenheden waarover de huidige wet niet handelt. Verder is er nog het lastenboek van de concessie. Als we in de wet bepaalde punten hebben vastgelegd, dan is dit om te voorkomen dat de statuten, die bij koninklijk besluit zullen worden vastgesteld, zouden afwijken van de fundamentele opvattingen volgens welke ze naar onze mening moeten worden opgemaakt, in de huidige wet zal men dus niet het geheel van de verplichtingen van de Maatschappij en van het mechanisme van die nieuwe instelling terugvinden » (Senaat, Handelingen blz. 1137).

De statuten werden vastgesteld bij koninklijk besluit van 7 augustus 1926, dat achteraf werd vervangen door dat van 21 maart 1961.

In die statuten zijn de meeste bepalingen van de wet opgenomen, maar ze bevatten nadere gegevens over de inhoud van de inbreng van de ***at, over de bevoegdheid van de raad van Beheer en van het bestendig comité, over de modaliteiten voor het bijeenroepen van de algemene vergadering en over de wijze waarop het Vernieuwingsfonds en het Reservefonds worden gestijfd.



Een geboorte, daar wordt op gedronken

▲ De wijzigingen van de wet van 1926

Sedert de organieke wet van 1926 werd afgekondigd, werd ze achtmaal gewijzigd en wel door de koninklijke besluiten van 14 januari 1927 en 15 januari 1954, de wetten van 2 augustus 1955, 1 augustus 1960, 4 juli 1962, 21 april 1965 en 10 oktober 1967 en het koninklijk besluit nr. 89 van 11 november 1967.

De eerste drie teksten behelzen minder belangrijke wijzigingen ; bij koninklijk besluit van 14 januari 1927 mogen de preferente aandelen van 500 fr. in 5 delen van 100 fr. verdeeld worden ; het koninklijk besluit van 15 januari 1954 vervangt in artikel 7 de woorden « leden werklieden en bedienden van de Hoge Arbeidsraad » door « leden van de Nationale Arbeidsraad die de meest representatieve werknemersorganisaties vertegenwoordigen » ; de wet van 2 augustus 1955 vervangt in artikelen 5, 9 en ... de woorden « Raad van Beheer van het Fonds tot delging van de staatsschuld » door « de Minister van Financiën ».

Bij de wet van 1 augustus 1960 werd er een artikel 1 bis toegevoegd waarin het doel van de Maatschappij wordt verduidelijkt : benevens de exploitatie van de spoorwegen kan ze ook commerciële, industriële of financiële handelingen

verrichten die rechtstreeks of zijdelings in verband staan met haar maatschappelijk doel en zulks, op eigen gezag of met machtiging van de Koning, door middel van deelneming in Belgische, vreemde of internationale organisaties of maatschappijen. Als gevolg van de evolutie van de rechtspraak van het Hof van Breking en van de Raad van State heeft de wet van 4 juli 1962 artikel 13 op twee punten aangevuld :

enerzijds heeft ze de nationale paritaire commissie de bevoegdheid gegeven om voor de Maatschappij een eigen stelsel op te richten in verband met de vergoeding van schade naar aanleiding van arbeidsongevallen, ongevallen op de weg naar en van het werk en beroepsziekten, en anderzijds heeft ze bepaald dat de Maatschappij en haar personeel onderworpen zijn aan de wetgeving betreffende de werkrechtsraden.

De wet van 21 april 1965 heeft artikel 13 een derde maal gewijzigd : in de tekst van 1926 stond alleen dat de paritaire commissie was samengesteld uit twintig leden aangewezen door de Raad van Beheer en de organisaties die de leden van het personeel groeperen, maar de wet van 1965 bepaalt dat de leden die het personeel vertegenwoordigen, benoemd worden volgens de nadere regelen welke het statuut voorstelt, door de organisaties die onder de in het statuut vastgestelde voorwaarden geacht worden de meest representatieve voor het gezamenlijke personeel te zijn, zowel op het interne vlak van de Maatschappij als op het nationale en interprofessionele vlak.

Bij de wet van 10 oktober 1967 waarbij het nieuwe Gerechtelijk Wetboek werd goedgekeurd, krachtens welk de werkrechtsraden werden opgeheven en vervangen door arbeidsrechtbanken, werd de laatste alinea van artikel 13 vervangen door volgende tekst : « De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is onderworpen aan de rechtsmacht van de arbeidshoven en – rechtbanken, zelfs wat haar vast personeel betreft. »

Bij koninklijk besluit nr. 89 van 11 november 1967, genomen krachtens een wet betreffende speciale volmachten, werd artikel 13 een vijfde maal gewijzigd en werd er bepaald dat artikel 11, § 1 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, niet toepasselijk is op de Maatschappij. In tegenstelling tot de andere bij die wet bedoelde instellingen, wordt het statuut van het personeel van de Maatschappij dus niet vastgesteld door de Koning, maar wordt het opgemaakt en gewijzigd door de nationale paritaire commissie. Bedoeld koninklijk besluit preciseert verder de taak en de samenstelling van het college van commissarissen en sommige modaliteiten betreffende de ministeriële controle.

Al die wijzigingen hebben echter geen afbreuk gedaan aan de voornaamste bepalingen van de wet van 1926, volgens welke regels de Maatschappij nu reeds 50 jaar werkt.

P.-S.

Bron : Het Spoor, juli 1976