

(N° 128.)

Chambre des Représentants.

SEANCE DU 26 JANVIER 1923.

Projet de loi relatif aux statuts de la Société Anonyme Belge d'exploitation de navigation aérienne ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE LA DÉFENSE NATIONALE (2),
PAR M. PIERCO.

MESSIEURS,

Depuis juin 1922, époque à laquelle la S. N. E. T. A. cessa d'exploiter les lignes aériennes Bruxelles-Paris-Bruxelles-Londres et Bruxelles-Amsterdam, la Belgique est dépourvue d'aviation civile.

La S. N. E. T. A. qui fonctionna d'août 1920 à juin 1922, était subventionnée par le Gouvernement, sous forme de primes accordées à l'heure-vol ou au kilomètre-vol et à partir de l'été 1921 des primes furent ajoutées à la recette effectuée.

L'expérience démontra que ce système présentait des inconvénients et c'est pour y remédier qu'a été élaboré le projet de création d'une société anonyme d'exploitation de la navigation aérienne, projet qui a fait l'objet de l'examen de votre Commission.

Tandis que la Belgique cessait provisoirement l'exploitation de moyens de transport aérien, les étrangers, au contraire, développaient chez eux et en Belgique leurs efforts pour intensifier et perfectionner les transports aériens, mettant la Belgique dans un état d'infériorité manifeste vis-à-vis d'eux.

(1) Projet de loi, n° 26.

Amendements au projet de statuts, n° 107.

(2) La Commission est composée de MM. Pirmez, président, Berloz, Buyl, vice-présidents, Ernest, Pierco, Van Hooek, secrétaires, Boyesse, Brifaut, Crick, de Burllet, de Gérardon, du Bus de Warnaffe, Eekelers, Heutlien, Hoen, Huyshauwer, Mansart, Marck, Richard, Vandemeulebroucke et Vandervelde.

Cette situation s'aggrave chaque jour et elle est d'autant plus regrettable que notre pays continue à dépenser des sommes importantes pour l'entretien de son matériel et de ses installations à terre.

Cet état de choses présente un autre et grave inconvénient : les moyens recrutés, à grande peine, tant en personnel, qu'en matériel d'exploitation tendent à se dissoudre et à la longue risquent de devenir difficilement remplaçables.

Il est donc d'une extrême urgence, tant au point de vue économique qu'au point de vue militaire, de mettre fin à la situation actuelle, par la création d'une aviation civile de transport, appelée à rendre, à ce double point de vue, d'immenses services à la Belgique et à la Colonie.

Dans l'état actuel de l'aviation, l'aviation civile de transport, vivant de ses seules ressources, n'est pas réalisable.

L'intervention de l'État est donc indispensable.

Les grandes nations ont compris cette nécessité et elles subventionnent largement les budgets aéronautiques.

En France le budget affecté à l'aviation civile est de 135 millions, en augmentation de 8 millions sur le budget précédent; en Angleterre, en Amérique et en Hollande, ces budgets atteignent des chiffres infiniment plus impressionnants.

Le projet qui a été soumis à l'examen de votre Commission, s'inspirant de cette nécessité qu'il y a pour l'État de donner son appui moral et son concours financier à l'initiative privée, résoud le problème de la création d'une aviation civile, en autorisant et en favorisant la constitution d'une société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (S. A. B. E. N. A.), dont l'objet est défini à l'article 3 des statuts.

L'État et la Colonie interviennent dans la constitution du capital de la Société et en outre sous forme de garanties et de subsides, tout en laissant une large part d'activité à l'initiative d'un puissant groupe d'industriels et de financiers belges.

Cette initiative est d'ordre largement patriotique, la rémunération éventuelle des capitaux engagés dans l'entreprise étant aléatoire.

Il convient d'exposer sommairement le mécanisme du projet.

Le capital de la S. A. B. E. N. A. est de 6 millions de francs; il est représenté par 12,000 actions privilégiées de 500 francs chacune. L'État et la Colonie participent à sa formation à concurrence de la moitié, c'est-à-dire de 3 millions de francs.

Il est, en outre, créé 24,000 actions de dividende, dont 17,000 sont attribuées à l'État et à la Colonie.

L'État belge accorde à la Société la *concession exclusive en Belgique*, du transport aérien de la correspondance des colis postaux, tant en service intérieur qu'en service international.

(La virgule qui doit suivre le mot *Belgique* (art. 6, p. 6, ligne finale) a erronément été omise dans le texte distribué et doit être rétablie).

La concession exclusive accordée à la S. A. B. E. N. A. ne concerne que le transport de la correspondance postale et des colis postaux toute idée de

monopole général doit donc être écartée; elle serait du reste contraire à l'A. R. du 27 novembre 1919 qui règle l'exploitation des transports publics par voie aérienne.

D'autre part, la colonie accorde à la Société, pour toute sa durée, la concession exclusive des transports gouvernementaux par avions, de la correspondance postale, des colis postaux, des passagers et des marchandises sur toutes les lignes créées par elle dans la colonie, tant pour le service intérieur que pour le service international (art. 6, § 2).

Dans le texte primitif du projet de statuts (art. 6, § 3, p. 7), l'État autorisait la Société à user *par préférence aux autres, des installations terrestres*, constituant l'infrastructure des lignes aériennes.

Ce texte ayant paru trop large, un amendement du Gouvernement proposa de réduire ce droit de préférence à 50 p. c. seulement de ces installations, afin de permettre éventuellement à d'autres exploitants d'utiliser une partie de ces installations.

Votre Commission propose de modifier comme suit le texte de l'alinéa 1 du 5° de l'article 6 :

« Sous réserve de ses nécessités personnelles, l'Etat belge autorise la Société à utiliser toutes ces installations.

» Toutefois et à concurrence de 50 p. c., ces installations peuvent être réservées aux besoins de particuliers ou d'entreprises autres que la Société. »

L'Etat donne sa garantie à l'emprunt nécessaire pour l'acquisition du matériel et fait l'avance des déicits d'exploitation, avance qui ne pourra excéder :

2,400,000	francs	pour	1923;
5,100,000	—		1924;
—	—		1925;
—	—		1926;
—	—		1927.

Le matériel de la Société est grevé, au profit de l'Etat, d'un privilège pour la garantie de cet emprunt.

Le jour où l'entreprise deviendra rémunératrice, l'État touchera une part de bénéfice correspondante aux capitaux qu'il a engagés dans l'entreprise et aux risques qu'il a assumés.

Le maximum de garanties tant au point de vue de l'administration que de la direction et du contrôle est donné à l'État, qui, s'il n'est représenté au sein du Conseil d'administration que par une minorité (quatre administrateurs sur douze), dispose du veto d'un seul de ses administrateurs pour suspendre toute mesure qui paraîtrait contraire à ses intérêts (art. 11).

Ce veto ne peut être levé que par M. le Ministre des Finances.

L'État, de plus, dispose de la majorité absolue au sein de l'assemblée générale, étant détenteur de 25,000 titres sur un total de 36,000 et chaque action donnant droit à une voix (art. 29).

Enfin (art. 12) l'État a le droit de se faire représenter au sein du Conseil d'administration par quatre délégués, qui participeront aux délibérations avec voix consultative.

A l'article 42 (nouveau), présenté par voie d'amendement par le Gouvernement et relatif au recrutement du personnel, votre Commission a estimé que la priorité devait, en tout cas, être donnée « aux Belges ».

Votre Commission a conclu à l'adoption du projet qui lui était soumis.

Le Président,

MAURICE PIRMEZ.

Le Rapporteur,

PIERCO.

Amendements proposés par la Commission
au projet de statuts.

ART. 6.

A rédiger comme suit l'alinéa
du 3° :

» Sous réserve de ses nécessités
personnelles, l'État belge autorise la
Société à utiliser toutes ces installa-
tions.

» Toutefois et à concurrence de
50 p. c., ces installations peuvent
être réservées aux besoins de par-
ticuliers ou d'entreprises autres que
la Société. »

ART. 42 (nouveau).

A rédiger comme suit :

Lors du recrutement du personnel
navigant et des ouvriers spécia-
listes, la priorité sera donnée *aux*
Belges qui... (la suite comme à
l'amendement du Gouvernement).

Amendementen, door de Commissie voor-
gesteld op het ontwerp van statuten.

ART. 6.

Lid 1 van n° 3° te doen luiden :

Onder voorbehoud van wat hij
zelf noodig heeft, verleent de Bel-
gische Staat aan de Vennootschap
machtiging om al die inrichtingen te
gebruiken.

Die inrichtingen mogen echter,
ten beloope van 50 t. h., voorbe-
houden worden voor de behoeften
van particulieren of van andere on-
dernemingen dan de Vennootschap.

ART. 42 (nieuw).

Te lezen als volgt :

Bij het aanwerven van het varend
personeel en van de werklieden-spe-
cialisten wordt de voorkeur gegeven
aan de Belgen die... (het overige
zoals in het amendement van de
Regering).



(N^o 128)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 26 JANUARI 1923.

Wetsontwerp

betreffende de standregelen der Belgische naamloze vennootschap ter exploitatie van het luchtverkeer ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE BESTENDIGE COMMISSIE VOOR LANDSVERDEDIGING (2)
UITGEBRACHT DOOR DEN HEER PIERCO.

MIJNE HEEREN,

Sedert Juni 1922, op welk tijdstip de S.N.E.T. A. ophield de luchtlijnen Brussel-Parijs-Londen en Brussel-Amsterdam in bedrijf te nemen, heeft België geene burgerlijke luchtvaart meer.

De S. N. E. T. A., welke in werking was van Augustus 1920 tot Juni 1922, ontving toelagen van den Staat, in den vorm van premiën toegekend per uur-vlucht of per kilometer-vlucht, en vanaf den zomer 1921 werden bijpremiën verleend volgens de gemaakte ontvangsten.

De ervaring leerde dat dit stelsel bezwaren opleverde en, om deze te verhelpen, werd het ontwerp opgemaakt tot oprichting eener naamloze vennootschap voor de onderneming eener luchtvaart, een ontwerp dat door uwe Commissie werd onderzocht.

Terwijl België voorloopig de inbedrijfneming van luchtverkeersmiddelen staakte, ontwikkelden de vreemden, daarentegen, te hunnent en in België, hunne pogingen om het luchtverkeer te vergrooten en te verbeteren, zooda. België in een staat van blijkbare minderheid tegenover hen komt te staan.

Deze toestand wordt steeds erger en is des te meer te betreuren, daar ons

(1) Wetsontwerp, n^o 26.

Amendementen op het ontwerp der standregelen, n^o 107.

(2) De Commissie, voorgezeten door den heer Pirmez, bestond uit de heeren Berloz, Buyl, ondervoorzitters, Ernest, Pierco, Van Hoeck, secretarissen, Bovesse, Brifaut, Crick, de Burlet, de Gérardon, du Bus de Warnaffe, Eckelers, Fieullien, Hoen, Huyschaewer, Mansart, Marck, Richard, Vandemeulebroucke en Vandervelde.

land bij voortduur aanzienlijke sommen besteedt aan het onderhoud van zijn materieel en zijne landinrichtingen.

Deze toestand heeft nog een ander en gewichtig bezwaar : het personeel en het bedrijfsmaterieel, dat met veel moeite werd aangeworven, schijnt langzamerhand te verdwijnen en loopt ten slotte gevaar moeilijk te kunnen vervangen worden.

Het is dus eene zaak van hoogdringenden aard, zoowel in economisch als in militair opzicht, een einde te stellen aan den bestaanden toestand, door het oprichten van een burgerlijk luchtverkeer voor het vervoer, dat, in dit dubbel opzicht, aanzienlijke diensten aan België en de Kolonie bewijzen kan.

Onder de bestaande omstandigheden kan het burgerlijk luchtverkeer voor het vervoer, dat op zijn eigen moet bestaan, geene wezenlijkheid worden.

De tusschenkomst van den Staat is dus onontbeerlijk.

De groote natiën hebben deze noodzakelijkheid verstaan en zij steunen ruimschoots de begrootingen voor luchtverkeer.

In Frankrijk bedraagt de begrooting voor burgerlijk luchtverkeer 153 miljoen, dat is 8 miljoen meer dan op de voorgaande begrooting; in Engeland, in Amerika en in Holland staan deze begrootingen betrekkelijk veel hooger.

Door het ontwerp, aan uwe Commissie tot onderzoek onderworpen en uitgaande van de noodzakelijkheid, voor den Staat, zijn zeielijken en geldelijken steun te verleenen aan den privaten ondernemingsgeest, wordt het vraagstuk der oprichting van een burgerlijk luchtverkeer opgelost, door middel van de machtiging en den steun verleend aan de oprichting van eene naamlooze Vennootschap ter exploitatie van het luchtverkeer (S. A. B. E. N. A.), waarvan het doel wordt bepaald in artikel 3 der standregelen.

De Staat en de Kolonie komen tusschenbeide in de samenstelling van het kapitaal der Vennootschap en bovendien in den vorm van borgstelling en toelagen, terwijl nochtans ruine bedrijvigheid wordt overgelaten aan eene machtige groep van Belgische industrieelen en financiers.

Deze ondernemingsgeest is van zeer vaderlandlievenden aard, vermits het mogelijk loon der aangewende kapitalen zeer twijfelachtig is.

Bondig willen wij de werking van het ontwerp doen kennen.

Het kapitaal der S. A. B. E. N. A. bedraagt 6 miljoen frank; het is vertegenwoordigd door 12,000 bevoorrechte aandeelen van 500 frank elk. De Staat en de Kolonie komen tusschenbeide in de samenstelling tot beloop van de helft, dat is tot beloop van 3 miljoen frank.

Bovendien worden 24,000 dividend-aandeelen uitgegeven, waarvan er 17,000 werden toegekend aan den Staat en aan de Kolonie.

De Belgische Staat verleent aan de Vennootschap *uitsluitend de concessie in België* voor het vervoer per luchtverkeer van de postcolli, zoo binnen als buiten het land.

De uitsluitende vergunning toegestaan aan de S. A. B. E. N. A. betreft alleen het vervoer van de briefwisseling en van de postpakketten; alle gedachte van algemeen monopolium moet dus uitgesloten worden; het zou

ten andere in strijd zijn met het K. B. van 27 November 1919, waarbij de exploitatie van het openbaar vervoer langs den luchtweg geregeld wordt.

Anderzijds schenkt de Kolonie aan de Vennootschap, voor gansch haren duur, de uitsluitende vergunning van het vervoer vanwege de Regeering door vliegtuigen, van de poststukken, van de postpakketten, van de passagiers en van de koopwaren, op al de lijnen door haar ingericht in de Kolonie, zoowel voor den binnenlandschen als voor den internationalen dienst (art. 6, § 2).

In den eersten tekst van het ontwerp van statuten (art. 6, § 3, blz. 7), was de Vennootschap door den Staat gemachtigd *bij voorkeur op de anderen, de landinrichtingen* te gebruiken.

Daar deze tekst te ruim bleek, werd in een amendement van de Regeering voorgesteld dit voorkeurrecht te verminderen tot op 50 t. h. slechts van deze inrichtingen, om, bij voorkomend geval, aan andere ondernemers toe te laten een gedeelte van deze inrichtingen te gebruiken.

Uwe Commissie stelt voor, den tekst van lid 3, § 1, artikel 6 te wijzigen als volgt :

« Onder voorbehoud van wat hij zelf noodig heeft, verleent de Belgische Staat aan de Vennootschap machtiging om al de inrichtingen te gebruiken.

« De inrichtingen mogen echter, ten beloope van 50 t. h., voorbehouden worden voor de behoeften van particulieren of van andere ondernemingen dan de Vennootschap ».

De Staat waarborgt de leening die noodig is voor den aankoop van materieel en dekt de tekorten van de onderneming; de voorschotten mogen niet gaan boven :

2,400,000	frank	voor	1923;
3,100,000	—	—	1924;
—	—	—	1925;
—	—	—	1926;
—	—	—	1927;

Het materieel van de Vennootschap is, ten bate van den Staat, belast met een privilege voor den waarborg van deze leening.

Zoodra de onderneming winst zal afwerpen, ontvangt de Staat een deel van de winst, dat overeenkomt met de kapitalen, die hij in de onderneming aangewend heeft, en met de risico's die hij op zich genomen heeft.

Het maximum van waarborgen, zoewel onder oogpunt van beheer als van bestuur en toezicht, wordt verleend aan den Staat, die, al is hij in den schoot van den beheerraad slechts vertegenwoordigd door eene minderheid (vier beheerders op twaalf), over het veto van een enkelen zijner beheerders kan beschikken om elken maatregel, die in strijd zou blijken te zijn met zijne belangen, te doen schorsen (art. 11).

Dit veto kan slechts opgeheven worden door den Minister van Financiën.

Bovendien beschikt de Staat over de volstrekte meerderheid in den schoot van de algemeene vergadering, daar hij 23,000 van de 36,000 titels bezit, en ieder aandeel recht schenkt op eene stem (art. 29).

Ten slotte heeft de Staat het recht (art. 12), zich te doen verlegenvoordigen in den schoot van den Beheerraad door vier afgevaardigden, die zullen deelnemen aan de beraadslagingen met raadgevende stem.

Bij artikel 42 (nieuw), door de Regeering bij wijze van amendement ingediend en betrekking hebbende op de aanwerving van het personeel, was uwe Commissie van gevoelen dat, in elk geval, de prioriteit « aan de Belgen » zou moeten gegeven worden.

Uwe Commissie heeft het haar voorgelegd ontwerp goedgekeurd.

De Verslaggever,

PIERCO.

De Voorzitter,

MAURICE PIRMEZ.

Amendemens proposés par la Commission
au projet de statuts.

ART. 6.

**A rédiger comme suit l'alinéa
du 3^e :**

« Sous réserve de ses nécessités
personnelles, l'Etat belge autorise la
Société à utiliser toutes ces installa-
tions.

» Toutefois et à concurrence de
50 p. c., ces installations peuvent
être réservées aux besoins de par-
ticuliers ou d'entreprises autres que
la Société. »

ART. 42 (nouveau).

A rédiger comme suit :

Lors du recrutement du personnel
naviguant et des ouvriers spécia-
listes, la priorité sera donnée aux
Belges qui... (la suite comme à
l'amendement du Gouvernement).

Amendementen, door de Commissie voor-
gesteld op het ontwerp van statuten.

ART. 6.

Lid 1 van n^o 3^e te doen luiden :

Onder voorbehoud van wat hij
zelf noodig heeft, verleent de Bel-
gische Staat aan de Vennootschap
machtiging om al die inrichtingen te
gebruiken.

Die inrichtingen mogen echter,
ten beloope van 50 t. h., voorbe-
houden worden voor de behoeften
van particulieren of van andere on-
dernemingen dan de Vennootschap.

ART. 42 (nieuw).

Te lezen als volgt :

Bij het aanwerven van het varende
personeel en van de werklieden-spe-
cialisten wordt de voorkeur gegeven
aan de Belgen die... (het overige
zooals in het amendement van de
Regeering).