

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 31 JULI 1907.

Wetsontwerp tot opening van een krediet van 5 miljoen frank strekkende tot de inschrijving voor obligatiën van Maatschappijen voor zeereederij (1).

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (2) UITGEBRACHT DOOR DEN HEER HUBERT.

MIJNE HEEREN.

In zijn verslag over de Begrooting voor Nijverheid en Arbeid van 1905, schreef de heer Carton de Wiart : « Ten einde den rang te houden dien het heeft weten te veroveren, moet België, naar het voorbeeld der natiën, zijne mededingsters, alles in het werk stellen om zijne betrekkingen en zijne bedrijvigheid naar de overzeesche landen zeer ruim uit te breiden. Onze uitvoer naar de naburige landen wordt om den dag moeilijker; wij moeten dus, om den strijd te kunnen volhouden, onzen uitvoerhandel buiten Europa kunnen ontwikkelen, en dat kunnen wij slechts ten volle door het versterken van onze koopvaardijvloot waarvan de getalsterkte tot heden onbeduidend bleef. »

Het Wereldcongres te Bergen beseft terecht deze noodzakelijkheid, en na grondige beraadslaging, onder voorzitterschap van den heer Beernaert, Minister van State, heeft het, op voorstel van den heer Louis Franck, den volgende wensch uitgebracht :

« Het Congres acht het ondoelmatig, officiële aanmoedigingen te verleenen door middel van algemeene premiën of van toelagen. Het is van meening dat tusschenkomst van de openbare machten alleen nuttig is, — hetzij als deelneming aan het kapitaal voor bepaalde ondernemingen, hetzij als voorschotten of waarborg van intresten, hetzij op eene andere geschikte wijze, — wanneer de uitdrukkelijke en hoofdzakelijke voorwaarde bedongen wordt, zich over 't algemeen te beperken tot den aanvang der ondernemingen en alle vrijheid te laten aan het privaat initiatief wat betreft opvatting, bestuur en aansprakelijkheid. »

(1) Wetsontwerp, n^o 127.

(2) De Commissie was samengesteld uit de heeren Frederik Delvaux, voorzitter, Carton de Wiart, de Béthune, Hubert, Janson, Segers, Vanderheyde.

Het wetsvoorstel, door de Regeering ingediend ter vergadering van 9 April 1907, beantwoordt ten volle aan den algemeenen wensch tot uitbreiding van onze koopvaardijvloot en aan de daartoe gestelde vereischten, door het Congres te Bergen vooruitgezet met het oog op de tusschenkomst der Regeering.

Het wetsontwerp huldigt geen algemeen stelsel dat onvoorwaardelijk ingeroepen zou kunnen worden door om 't even welke reederij, enkel en alleen omdat zij Belgisch is of tot stand werd gebracht als Belgische vennootschap in eene Belgische haven. Het huldigt evenmin een premiën- of toelagenstelsel waarop elk in België gebouwd vaartuig aanspraak zou kunnen maken; aldus zou men weerkeeren tot een beschermingsstelsel waarvan het verleden ons de gevaren en het nuttelooze heeft aangetoond. De Regeering vraagt enkel, bij het overgelegd ontwerp, machtiging om ten behoeve van zekere maatschappijen voor zeereederij die bijzondere waarborgen geven van bevoegdheid, stevigheid en openbaar belang, te doen wat zij bij voorbeeld gedaan heeft bij het oprichten van de Maatschappij van Buurtspoorwegen. Zij zal aan die maatschappijen, als leening, een voorschot doen mits den geringen intrest van 3 t. h. 's jaars.

Dit voorschot zal wedereischbaar zijn na verloop van eenen bepaalden termijn, en het staat de Regeering vrij, hypotheek te nemen om de schuldvordering te waarborgen; de reederijen gaan de verbintenis aan, hare schepen niet met hypotheek te belasten; aldus komt de zaak op zich zelve voor als vrij van elk ernstig risico; maar daarenboven eischt het ontwerp eenen bijkomenden en belangrijken waarborg van de maatschappijen, opdat deze het voordeel der wet kunnen genieten: zij moeten haar kapitaal merkkelijk verhoogen; de maatschappij « Océan » moet haar kapitaal brengen van 3 tot op 4 millioen; de « Belgo-Argentine » van 3 tot op 5 millioen, en de « Compagnie des Transports maritimes », die reeds haar kapitaal had verhoogd tot 3 1/2 millioen, zal dit moeten aanvullen tot 4 millioen.

Aldus zal de Staat als waarborg hebben niet alleen het thans bestaande vermogen der maatschappijen, maar ook het nieuwe vermogen verhoogd ten gevolge van de inschrijvingen van kapitaal, opgelegd door de bepalingen der wet. Deze maatregel is ook een zedelijke waarborg: hij zal blijk geven van het vertrouwen dat de bestuurders der drie ondernemingen in hunne zaak hebben, en van de kracht die zij kunnen inspannen om haar te steunen en uit te breiden.

Voorzeker komt de ontworpen verrichting voor als eenigszins nieuw; men kan echter niet ontkennen dat zij volkomen stookt met eene zeer merkwaardige strekking van de algemeene politiek van onzen tijd; meer en meer bevroeden regeeringen en parlementen, dat in den economischen strijd, over gansch de wereld aangebonden tusschen de nijverheids- en handelslanden, het geenszins overbodig is dat de natie al hare krachten veil heeft, op zeker uur, ten behoeve van de baanbrekers van nijverheid, scheepvaart en koophandel. Deze strekking is slechts de uiting van die veel algemeenere beweging die er toe leidt, meer te hechten aan maatschappelijke

zorgen en aan groote economische belangen dan aan vraagstukken van zuiver politieke aard.

Deze strekking is voor velen een der noodzakelijke vereischten tot verwezenlijking der hervormingen ten bate van de arbeidersklasse; men kan trouwens niet uit het oog verliezen dat, vooral in een land als België, de maatschappelijke hervormingen — juist doordat zij aanzienlijke nieuwe uitgaven vergen of groote lasten aan de nijverheid opleggen — slechts dan vatbaar zijn voor spoedige en edelmoedige oplossing, wanneer de uitbreiding van 's lands nijverheid en handel niet ophoudt aan te groeien en daardoor zelfs meer rijkdom baart, meer waarde geeft aan den economischen toestand des lands dat aldus bekwaam is merkelijke verzwaring van lasten te dragen.

Men heeft zich afgevraagd of het wetsontwerp niet een voorgaande zou stellen, dat door andere nijverheidstakken of althans door andere reederijen zou kunnen ingeroepen worden. Het antwoord was, dat door den aard zelf der zaak en de toelichting die haar kenschetst, er geensprake kan zijn van een algemeenen maatregel. Men verlangt, naar het voorbeeld der Regeering, de private kapitalen aan te zetten, deelgenooten te worden in de nijverheid der zeereederij. Daartoe is het noodig door doeltreffende voorbeelden te bewijzen, dat wel ingerichte ondernemingen, wanneer zij over toereikende middelen beschikken, den strijd kunnen volhouden tegen vreemde mededinging ter zee. De Memorie van Toelichting toont duidelijk aan, hoe zwaarwichtig de moeilijkheden zijn die zich voordoen, opdat bedoeld betoog kunne worden geleverd op waarlijk bevredigende wijze.

Een van die hinderpalen is de macht van de « kartels » en van de « rings », uitgebreide vereenigingen schier in alle richtingen in het leven geroepen door de vreemde reederijen die thans de klandizie in handen hebben. Deze syndicaten, zonder onze vlag vijandig te zijn, zijn toch zeer natuurlijk geneigd den door hen veroverden toestand tegen elke nieuwe onderneming te verdedigen. De min of meer ernstige weerstand, dien zij onder die omstandigheden onze nationale koopvaardijvloot zullen bieden, kan in ruime mate afhangen van de meening die zij hebben aangaande de middelen waarover onze landgenooten beschikken, aangaande den steun en de bescherming waarop zij mogen rekenen. Eene ernstige onderneming, beschikkende over onbetwistbaar toereikende kapitalen en middelen en degelijk gesteund door de Regeering, is verzekerd schier zonder strijd de erkenning van haar wettig deel van invloed en de verovering van haar deel in het vervoer te bemachtigen. De ervaring heeft integendeel geleerd dat onze mededingers niet onwetende zijn van de moeilijkheden die de reederij in België bij het werven van kapitalen ontmoet. De economische strijd en de geschillen waarin zekere onzer reeders werden betrokken, zouden waarschijnlijk vermeden of althans verzacht zijn geworden, indien zij hadden kunnen rekenen op middelen als die te hunner beschikking gesteld door de ontworpen wet.

Tegen het ontwerp kan men evenmin aanvoeren dat het een stelsel van voorrecht in het leven roept. Het is na rijpe overweging en na een zorgvuldig

onderzoek, waarvan de uitslagen vermeld staan in de Toelichting van het ontwerp, dat de Regeering heeft besloten, met de drie gemelde maatschappijen eene proef te nemen; die voor onze nationale koopvaardijvloot de beste gevolgen kan hebben.

Dergelijke maatregel, openlijk genomen, krachtens eene wet, draagt geenszins het kenmerk van begunstiging. Hij is enkel eene uiting van de vrijheid van opvatting die men aan de economische politiek moet laten, want anders zou men haar moeten verbieden rekening te houden met de bijzondere behoeften die de algemeene belangen des lands kunnen hebben; in de landen die waarlijk voor hunne toekomst bezorgd waren, werd de zeereederij ten allen tijde beschouwd als zijnde van algemeen belang, waarmee terecht kan worden vergeleken de rol van de spoorwegen, banen en vaarten in het economisch leven te lande.

Voor hen, die het al te nieuwe vreezen van den maatregel wiens goedkeuring wij aan de Kamers vragen, halen wij het voorbeeld aan van de eerste zeemacht der wereld. Onlaags heeft de Engelsche Regeering aan de Maatschappij « Cunard » een aanzienlijk voorschot gedaan (62,500,000 fr.) tegen zeer geringen intrest; zij was van meening dat, in den bijzonderen toestand van het verkeer op den Atlantischen Oceaan, het land de Engelsche vlag moest beschermen [en eene aanzienlijke vermeerdering van middelen tot de beschikking stellen van de private nijverheid die deze noodig had om de mededinging, door zekere handelsondernemingen ingericht, het hoofd te bieden. Wat het Engelsch Parlement niet geaarzeld heeft te doen op aanraden der Regeering, moet, naar onze meening, de Belgische Kamer niet afschrikken. Het is immers dezelfde tusschenkomst, in den vorm van een terug te betalen voorschot; 't is hetzelfde voordeel, voortvloeiende uit het beschikbaar stellen van kapitalen tegen geringen intrest en uit de bescherming der Regeering die werkelijk en degelijk optreedt. 't Is, ten slotte, dezelfde wijze van tusschenkomst ten behoeve eener bepaalde onderneming, zonder dat men er aan gedacht heeft een gevaarlijk voorgaande of eene gunst in het leven te roepen.

De Middenafdeeling heeft de eer, de Kamer voor te stellen het wetsontwerp goed te keuren.

Haar werd de wensch overgemaakt dat in de overeenkomst, met de drie maatschappijen te sluiten, zou worden opgenomen een bijzonder beding betreffende het aanwerven van Belgische zeeofficieren. De Afdeeling is van meening dat de bestaande wet de zaak regelt en dat het niet betaamt, zich in dat opzicht eenigerwijze te bemoeien met het beheer der drie ondernemingen. Deze moeten de wet naleven: daarbij moet het blijven. Zij stellen er overigens alle drie prijs op, alle mogelijke voordeelen te verzekeren aan onze dappere zeeofficieren. De Middenafdeeling wijst er ten slotte op, dat de keus der drie maatschappijen is gewettigd door de volgende beschouwingen:

- 1^o Zij hebben regelmatige scheepvaartlijnen;
- 2^o Zij gaven blijken van bekwaamheid, achtbaarheid en ernstigen ondernemingsgeest;

3° De kapitalen, die zij zelf in de zaak belegd hebben, zijn aanzienlijk en zullen weldra nog verhoogd worden ;

4° Twee harer zijn verbonden aan de oudste en aanzienlijkste Belgische reederij die de gelukkigste uitkomsten heeft opgeleverd. De derde heeft dit voornamelijk voor, dat zij grootendeels door de Belgische nijverheid werd opgericht, en aldus, wij durven het hopen, het uitgangspunt zal zijn van een nieuw tijdvak in onze economische uitbreiding. Alleen door rechtstreeks in voeling te komen met landen van overzee, door er zijne betrekkingen, zijne banken, zijne kantoren, zijne ondernemingen van allen aard te vermenigvuldigen, door eindelijk dat alles te verbinden met het moederland door middel van eene bedrijvige en sterke koopvaardijvloot, zal België zijnen economischen vooruitgang verzekeren.

De Verslaggever,

L. HUBERT.

De Voorzitter,

F. DELVAUX.



Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 31 JUILLET 1907.

Projet de loi ouvrant un crédit de cinq millions de francs en vue de la souscription d'obligations de sociétés d'armement maritime (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. HUBERT.

MESSIEURS,

Dans son rapport sur le budget de l'industrie et du travail de 1905, M. Carton de Wiart disait : « Sous peine de déchoir du rang économique qu'elle a su conquérir, la Belgique doit tout mettre en œuvre, à l'exemple des nations avec lesquelles elle rivalise, afin d'étendre très largement ses relations et son activité vers les contrées d'outre-mer. Les difficultés croissantes de notre exportation dans les pays voisins nous font une loi vitale de développer notre exportation hors d'Europe. A cette loi, nous ne pourrions satisfaire complètement qu'en développant notre marine marchande, dont l'effectif reste encore dérisoire. »

Le Congrès d'expansion économique mondiale de Mons, justement préoccupé des mêmes nécessités, avait, après une discussion approfondie, présidée par M. le Ministre d'État Beernaert, émis, sur la proposition de M. Louis Franck, le vœu suivant :

« Le Congrès considère comme inefficaces les encouragements officiels donnés sous forme de primes générales ou de subvention. Il estime qu'une intervention utile des pouvoirs publics ne pourrait se produire, soit sous forme de participation au capital dans des entreprises déterminées, soit sous forme d'avances ou de garanties d'intérêts, soit sous une autre forme appropriée, qu'à la condition expresse et essentielle de se limiter en général au début des entreprises, et de laisser dans la conception, la direction et la responsabilité toute latitude à l'initiative privée. »

La proposition de loi présentée en séance du 9 avril 1907 par le Gouvernement répond très heureusement au vœu général en faveur du développement de la marine marchande et aux conditions de réalisation recommandées par le Congrès de Mons au point de vue de l'intervention gouvernementale.

(1) Projet de loi, n° 127.

(2) La Commission était composée de M. Frédéric Delvaux, président, MM. Carton de Wiart, de Béthune, Hubert, Janson, Segers, Vanderheyde.

Le projet de loi n'établit pas un régime général dont pourrait se prévaloir, sans conditions, toute entreprise d'armement, par le seul fait qu'elle serait belge ou établie sous la forme d'une société belge dans un port du pays. Il ne crée pas davantage un régime de prime ou de subvention auquel pourrait prétendre tout navire construit en Belgique ; ce serait là un retour à un régime protectionniste dont l'expérience dans le passé a montré les dangers et l'inutilité. Le Gouvernement, par le projet qu'il soumet à l'approbation des Chambres, demande simplement l'autorisation de pouvoir faire, au profit de certaines sociétés d'armement qui lui présentent des conditions particulières de compétence, de solidité et d'intérêt général, ce qu'il a fait, par exemple, pour la création de la Société des chemins de fer vicinaux. Le Gouvernement fera à ces sociétés une avance à titre de prêt, à l'intérêt réduit de 3 p. c.

Cette avance sera restituable à l'expiration d'un délai déterminé, et il est loisible au Gouvernement de prendre hypothèque pour garantir la créance ; les sociétés s'engagent à ne pas hypothéquer leurs navires ; l'opération en elle-même se présente donc comme n'offrant pas de risques sérieux ; mais, en outre, une garantie accessoire et importante est réclamée par le projet de loi et devra être fournie par les sociétés pour qu'elles puissent bénéficier de la loi : il faudra qu'elles augmentent leur capital dans des proportions importantes ; la Compagnie l'Océan devra le porter de 3 millions à 4 millions, la Belgo-Argentine de 3 millions à 5 millions et la Compagnie des Transports Maritimes, qui avait fait une augmentation atteignant 3 1/2 millions, devra la compléter jusqu'à concurrence de 4 millions.

L'État se trouvera donc avoir comme garantie non seulement le patrimoine actuel des sociétés, mais le patrimoine nouveau augmenté à raison des souscriptions de capital qui devront être réalisées, en vertu des dispositions de la loi. Cette mesure constitue en même temps une garantie morale : sa réalisation témoignera de la confiance que les dirigeants des trois entreprises ont dans leur œuvre et de l'effort qu'ils peuvent faire pour la soutenir et pour la développer.

L'opération proposée se présente assurément avec un certain caractère de nouveauté ; mais on ne saurait méconnaître qu'elle ne corresponde à une tendance très remarquable de la politique générale à notre époque ; de plus en plus, les gouvernements et les parlements considèrent que dans la lutte économique engagée partout dans le monde entre les puissances industrielles et commerciales, il n'est pas de trop que le concours de toutes les forces vives de la nation soit assuré, à certaines heures, aux pionniers de l'industrie, de la marine et du commerce. Cette tendance n'est qu'une des manifestations de ce mouvement beaucoup plus général qui tend de plus à donner aux préoccupations sociales et aux grands intérêts économiques, le pas sur les questions purement politiques.

Cette tendance apparaît à beaucoup comme une des conditions nécessaires de la réalisation des réformes réclamées par les classes ouvrières ; on ne saurait, en effet, perdre de vue que, spécialement dans un pays comme la Belgique, les réformes sociales, par là-même qu'elles exigent d'importantes dépenses nouvelles ou créent des charges considérables pour l'industrie, ne sont susceptibles d'une réalisation rapide et généreuse que si l'expansion de

l'industrie et du commerce national ne cesse de croître, créant par là-même un fonds de richesse plus considérable, une survalue dans le budget économique du pays, susceptible de supporter des aggravations importantes de charges.

On s'est demandé si le projet de loi ne créait pas un précédent qui pourrait être invoqué par d'autres industries ou tout au moins par d'autres armements. On a répondu que, par la nature même de l'opération, et par l'exposé des motifs qui le caractérise, il ne s'aurait s'agir d'une mesure générale. Ce que l'on veut, c'est engager, par l'initiative du Gouvernement, les capitaux privés à s'intéresser à l'industrie de l'armement. Pour cela, il faut prouver par des exemples précis que des entreprises belges sainement organisées, peuvent, quand elles disposent de ressources suffisantes, rivaliser avec la concurrence maritime de l'étranger. L'exposé des motifs montre parfaitement combien sont graves les difficultés qui se présentent, pour que cette démonstration puisse être faite dans des conditions véritablement satisfaisantes.

L'une de ces entraves c'est la puissance des cartels et des rings, vastes associations créées à peu près dans toutes les directions par les armements étrangers qui sont aujourd'hui en possession de la clientèle. Sans nourrir à l'égard de notre pavillon aucune hostilité, ces syndicats ont cependant la tendance très naturelle de défendre la situation acquise contre toutes les entreprises nouvelles. Le plus ou moins de résistance qu'ils opposeront dans ces conditions au développement de la marine nationale, peut dépendre, dans une large mesure, de l'opinion qu'ils se forment des ressources mises à la disposition de nos compatriotes, de l'appui et du patronage sur lesquels ceux-ci peuvent compter. Une entreprise sérieuse disposant de capitaux et de ressources indiscutablement suffisants, patronnée d'une façon effective par le Gouvernement est assurée d'obtenir à cet égard presque sans lutte, la reconnaissance de sa place légitime d'influence et l'abandon de sa part dans le trafic. L'expérience a au contraire montré que la concurrence n'ignore pas les difficultés que l'armement éprouve en Belgique à trouver les capitaux nécessaires. Les luttes économiques et les conflits auxquels certains de nos armateurs ont été exposés, auraient probablement été évités, ou en tout cas atténués, s'ils avaient pu compter sur des ressources comme celles que la loi projetée mettra à leur disposition.

On ne peut pas davantage objecter au projet qu'il institue un régime de faveur. C'est à bon escient, après un examen soigneux dont les résultats sont exposés dans les motifs fournis à l'appui du projet, que le Gouvernement a décidé de faire, avec les trois compagnies dont s'agit, une expérience qui peut avoir les plus heureux effets pour la marine marchande nationale.

Pareille mesure, prise au grand jour, en vertu d'une loi, n'a aucun caractère de favoritisme. Elle n'est que l'usage de cette liberté d'appréciation qu'il faut laisser à la politique économique, sous peine de lui interdire de tenir compte des nécessités particulières que les intérêts généraux du pays peuvent présenter : l'armement maritime a été de tous temps considéré, dans les pays vraiment soucieux de leur avenir, comme présentant un caractère d'intérêt général auquel on peut légitimement comparer le rôle que joue dans la vie économique sur terre le chemin de fer, le régime des routes et des canaux.

Aux esprits qui craindraient le caractère nouveau de la mesure que nous recommandons à l'approbation de la Chambre, nous citerons l'exemple du premier des pays maritimes du monde. Le Gouvernement anglais, il y a peu de temps, a fait à la Compagnie Cunard une avance très considérable (62,500,000 francs) à un taux d'intérêt minime, estimant que, dans la situation particulière créée au trafic de l'océan Atlantique, il importait que le pays soutint le pavillon anglais et mit à la disposition de l'industrie privée un surcroît considérable de ressources dont elle avait besoin pour soutenir la concurrence avec certaines combinaisons commerciales qui venaient de s'organiser. Ce que le Parlement britannique n'a pas hésité à faire sur le conseil du Gouvernement, ne doit pas, semble-t-il, arrêter la Chambre belge. C'est la même intervention, sous forme d'une avance remboursable, c'est le même avantage résultant de la mise à disposition de capitaux à un intérêt restreint, et du patronage gouvernemental, se traduisant par une manifestation positive et efficace. C'est enfin le même mode d'intervention au profit d'une entreprise déterminée, sans que l'on se soit arrêté à voir ou un précédent dangereux ou une faveur.

La section centrale a l'honneur de proposer à la Chambre l'adoption du projet de loi.

Le désir lui a été exprimé qu'il fût ajouté au contrat à conclure avec les trois sociétés d'armement, une clause spéciale au sujet de l'emploi des officiers de marine belges. La section estime que la loi existante règle la matière et qu'il ne convient pas d'intervenir sous ce rapport d'aucune manière dans la gestion des trois entreprises. Celles-ci auront à se soumettre à la loi, rien de plus, rien de moins. Elles ont d'ailleurs toutes les trois à cœur d'assurer tous les avantages possibles à nos vaillants officiers de marine. La section centrale signale, en terminant, que le choix fait des trois compagnies se légitime par les considérations suivantes :

1° Elles exploitent des lignes régulières;

2° Elles ont donné des preuves de capacité, d'honorabilité et de sérieuse initiative.

3° Les ressources qu'elles ont elles-mêmes engagées sont considérables et vont encore être augmentées.

4° Deux d'entre elles se rattachent à l'armement belge le plus ancien et le plus considérable, et aussi le plus heureux dans les résultats qu'il a obtenus. La troisième a ce caractère particulièrement intéressant qu'elle est en grande partie une création de l'industrie nationale et qu'elle marque ainsi, nous osons l'espérer, le début d'une ère nouvelle dans notre expansion économique. Ce n'est qu'à condition de se mettre directement en rapport avec les pays d'outre-mer, d'y développer ses relations, ses banques, ses comptoirs, ses entreprises de toute nature, et enfin de relier les unes et les autres à la mère-patrie par une marine marchande active et forte, que la Belgique verra se poursuivre la marche ascendante de ses progrès économiques.

Le Rapporteur,

L. HUBERT.

Le Président,

F. DELVAUX.