

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1958-1959.

SÉANCE DU 24 JUIN 1959.

Projet de loi portant approbation de la Convention relative à la constitution d'« Eurofima », société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, du Protocole de signature et du Protocole additionnel à cette Convention, signés à Berne, le 20 octobre 1955.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. DE LA VALLEE POUSSIN.

MESDAMES, MESSIEURS,

La Convention signée à Berne le 20 octobre 1955 par les gouvernements d'Allemagne, France, Italie, Belgique, Suisse, Pays-Bas, Suède, Grand-Duché du Luxembourg, Yougoslavie, Espagne, Portugal, Danemark, Autriche et Norvège, approuve la création d'une Société Européenne dénommée « Eurofima ».

« Eurofima » a été constituée par les organisations gérant les chemins de fer des pays membres de la Convention.

Elle a la forme d'une société par actions. Son but est de faciliter le renouvellement, la modernisation et la standardisation des matériels de chemins de fer, d'intégrer davantage l'exploitation sur le plan européen et de réaliser des achats en commun dans de bonnes conditions.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. STRUYE, président; Crommen, le comte d'Aspremont Lynden, le baron de Dorlodot, Dekeyzer, De Winter, Leynen, le baron Nothomb et de la Vallée Poussin, rapporteur.

R. A 5393.

Voir :

Document du Sénat :

383 (Session de 1956-1957) : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1958-1959.

VERGADERING VAN 24 JUIN 1959.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Verdrag nopens de oprichting van « Eurofima », Europese Maatschappij tot financiering van spoorwegmaterieel, van het Protocol van ondertekening en van het Aanvullend Protocol bij dit Verdrag, ondertekend te Bern, op 20 oktober 1955.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE LA VALLEE POUSSIN.

DAMES EN HEREN,

Het Verdrag dat door de Regeringen van Duitsland, Frankrijk, Italië, België, Zwitserland, Nederland, Zweden, het Groothertogdom Luxemburg, Joegoslavië, Spanje, Portugal, Denemarken, Oostenrijk en Noorwegen te Bern op 20 oktober 1955 werd ondertekend, keurt de oprichting goed van een Europese Maatschappij, genaamd « Eurofima ».

« Eurofima » is opgericht door de organisaties welke de spoorwegen van de lid-staten van het Verdrag beheren.

Zij heeft de vorm van een vennootschap op aandelen. Zij heeft tot doel de vernieuwing, de modernisering en de standaardisatie van het spoorwegmaterieel te vergemakkelijken, de exploitatie op het Europees vlak verder te integreren en gemeenschappelijke aankopen in goede omstandigheden te verwezenlijken.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De hh. STRUYE, voorzitter; Crommen, graaf d'Aspremont Lynden, baron de Dorlodot, Dekeyzer, De Winter, Leynen, baron Nothomb en de la Vallée Poussin, verslaggever.

R. A 5393.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

383 (Zitting 1956-1957) : Ontwerp van wet.

La Société « Eurofima » a la forme d'une société par actions, dont le capital est de 50 millions de francs suisses. Les chemins de fer belges ont souscrit 561 actions de 10.000 francs suisses.

La Convention internationale qui vous est soumise approuve la constitution de la Société. Les statuts de la Société ne font pas partie de la Convention. Ils y sont simplement annexés, à titre documentaire.

Toutefois certaines des dispositions des statuts sont reprises dans la Convention, parce qu'elles ne peuvent être modifiées tantôt qu'avec l'assentiment de tous les gouvernements parties à la Convention, tantôt qu'avec l'accord du gouvernement de l'Etat du siège. Ce gouvernement — le gouvernement suisse — a en effet dû consentir certaines dérogations à sa législation et il est normal que ces dispositions ne puissent plus être amendées sans son accord.

L'exposé des motifs explique fort bien l'utilité de la Convention et justifie ses principales clauses.

Certaines remarques cependant doivent être faites par votre rapporteur :

1^o La Convention a été signée à Berne le 20 octobre 1955. N'eût-il pas été possible de soumettre ce projet de loi au Parlement dans un délai plus court ?

2^o Il n'est pas douteux que tous les chemins de fer européens dont la situation financière est difficile auraient intérêt à réaliser entre eux une très large intégration. La Société Eurofima n'est qu'un premier pas trop timide dans cette voie. La Conférence européenne des Ministres des Transports ne semble pas avoir donné les résultats qu'on attendait et l'on peut se demander si cela n'a pas été une erreur d'en faire un organisme européen indépendant, au lieu de conclure un accord sur les transports dans le cadre de l'O.E.C.E. Cet organisme international disposant déjà d'une administration sérieuse, aurait eu des moyens plus puissants de hâter cette intégration indispensable.

3^o L'on peut se demander aussi s'il a été judicieux de faire de l'« Eurofima » une société suisse. Il n'est pas heureux en effet de donner un caractère national à une entreprise qui est fondamentalement internationale. Le Gouvernement belge avait souhaité qu'« Eurofima » ait été constitué comme une société européenne. Cette formule a été adoptée par la suite par les compagnies aériennes. Si cette formule plus heureuse n'a pas été adoptée, cela résulte de l'opposition de la Suisse qui tenait à voir fixer à Bâle le siège de la société et à l'opposition d'autres gouvernements qui craignaient à cette époque de consolider outre mesure les institutions européennes en gestation. Cette objection ne serait certainement plus faite aujourd'hui, mais il est important de remarquer combien elle a pesé sur

De Maatschappij « Eurofima » is dus een vennootschap op aandelen, met een kapitaal van 50 miljoen Zwitserse frank. De Belgische spoorwegen hebben ingetekend op 561 aandelen van 10.000 Zwitserse frank.

Het voorgelegde internationaal verdrag keurt de oprichting van de Maatschappij goed. De statuten van deze Maatschappij maken geen deel uit van het Verdrag. Zij zijn daaraan eenvoudig als bijlage gevoegd, bij wijze van documentat e.

Sommige bepalingen van de statuten zijn echter in het Verdrag opgenomen, omdat zij niet kunnen gewijzigd worden, tenzij, in bepaalde gevallen met de instemming van alle bij dit Verdrag partij zijnde regeringen, in andere gevallen met het akkoord van de Regering van de Staat waar de zetel gevestigd is. Deze Regering, namelijk de Zwitserse, heeft sommige wijzigingen in haar wetgeving moeten brengen en het is normaal dat die bepalingen niet meer zonder haar instemming kunnen worden gewijzigd.

De memorie van toelichting stelt het nut van het Verdrag zeer goed in het licht en verantwoordt de voornaamste bepalingen ervan.

Uw verslaggever wenst evenwel enkele opmerkingen te maken :

1^o Het Verdrag werd op 20 oktober 1955 te Bern ondertekend. Kon dit ontwerp van wet niet vroeger aan het Parlement worden voorgelegd ?

2^o Het lijkt geen twijfel dat alle Europese spoorwegmaatschappijen, die in een moeilijke financiële toestand verkeren, belang zouden hebben bij een zeer breed opgevatte integratie. Eurofima is slechts een eerste, al te schuchtere stap in die richting. De Europese Conferentie van de Ministers van Verkeerswezen schijnt niet de verwachte uitslagen te hebben opgeleverd en men kan zich afvragen of het geen vergissing was een onafhankelijk Europees lichaam op te richten, in plaats van een overeenkomst over het vervoer in het kader van de O.E.E.S. af te sluiten. Dit internationaal lichaam, dat reeds een degelijke administratie bezit, had over krachtiger middelen beschikt om die onontbeerlijke integratie te bespoedigen.

3^o Men kan de vraag stellen of het wel oordeelkundig was, van Eurofima een Zwitserse maatschappij te maken. Het is immers niet gelukkig een onderneming die uiteraard internationaal is, een nationaal karakter te geven. De Belgische Regering had gewenst dat Eurofima als een Europese maatschappij opgericht zou worden. Die formule werd later aangenomen door de luchtvaartmaatschappijen. Dat die gelukkiger formule niet werd gekozen is het gevolg van het verzet van Zwitserland, dat de zetel van de vennootschap te Bazel gevestigd wilde zien, en van het verzet van andere regeringen die toentertijd vreesden de in wording zijnde Europese instellingen overmatig te verstevigen. Zulk een bezwaar zou tegenwoordig wel niet meer worden gemaakt, maar het is van

les négociations de l'époque. Nous pouvons regretter le caractère imparfait de la solution définitivement adoptée.

4^o on s'étonnera peut-être de constater que la Belgique a dû prendre 561 actions de 10.000 francs suisses dans le capital, alors que la Suisse n'en a que 400 et les chemins de fer néerlandais que 305. Ces proportions ont été fixées d'après des accords généraux basés sur la longueur des lignes, l'importance du trafic et les quantités de matériel utilisés.

Sous le bénéfice de ces remarques, la Convention soumise au Parlement doit être considérée comme conforme aux intérêts du pays. Elle avait reçu l'approbation sans réserve de la Commission des Communications du Sénat.

Le projet et le rapport ont été adoptés à l'unanimité.

<i>Le Rapporteur,</i>	<i>Le Président,</i>
E. DE LA VALLÉE POUSSIN.	P. STRUYE.

belang te vermelden dat het zwaar op de toenmalige onderhandelingen heeft gedrukt. Wij kunnen de onvolmaaktheid van de voorgoed aangenomen oplossing betreuren.

4^o Het zal misschien verwondering wekken dat België verplicht is geweest 561 aandelen van 10.000 Zwitserse frank in het kapitaal te nemen, terwijl Zwitserland er slechts 400 heeft en de Nederlandse spoorwegen slechts 305. Deze verhoudingen werden vastgesteld ingevolge algemene overeenkomsten gegrond op de lengte van de lijnen, de omvang van het verkeer en de hoeveelheden gebruikt materieel.

Met inachtneming van deze opmerkingen, moet het voorgelegde Verdrag beschouwd worden als strokende met 's lands belangen. Het is door de Senaatscommissie voor het Verkeerswezen zonder voorbehoud aangenomen.

Het ontwerp en dit verslag zijn met algemene stemmen goedgekeurd.

<i>De Verslaggever,</i>	<i>De Voorzitter,</i>
E. DE LA VALLÉE POUSSIN.	P. STRUYE.