

SENAT DE BELGIQUE BELGISCHE SENAAAT

SESSION DE 1957-1958

ZITTING 1957-1958

SEANCE DU 29 JANVIER 1958

VERGADERING VAN 29 JANUARI 1958

Projet de loi autorisant la SABENA à augmenter son capital et à modifier ses statuts.

Wetsontwerp waarbij de SABENA er toe gemachtigd wordt haar kapitaal te verhogen en haar statuten te wijzigen.

EXPOSE DES MOTIFS

MEMORIE VAN TOELICHTING

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

1^{er} Le présent projet de loi a pour but d'autoriser des modifications aux statuts de la Sabena portant notamment :

1^o Dit ontwerp van wet heeft ten doel in de statuten van de Sabena wijzigingen te laten aanbrengen, inzonderheid in verband met :

- sur deux augmentations de capital lequel serait porté successivement, après l'entrée en vigueur de la loi, de 500 à 750 millions, et après le 1^{er} janvier 1960, de 750 millions de francs à un milliard de francs ;
- sur la souscription par l'Etat et par le Congo belge à ces deux augmentations de capital, afin de maintenir au même niveau le rapport des participations des pouvoirs publics et des actionnaires privés ;
- sur l'extension de la garantie que l'Etat peut accorder aux emprunts à émettre par la Sabena en vue du financement de l'acquisition de matériel volant, à certaines opérations de financement conclues par la Sabena avec des constructeurs du matériel précité ;
- sur la majoration de l'intervention de l'Etat dans la charge des intérêts afférents à ces emprunts et opérations : le montant maximum des emprunts et opérations visés par cette intervention, fixé antérieurement à 2 milliards de francs, étant porté à 4 milliards de francs ;
- sur l'exemption d'impôts et taxes des interventions statutaires de l'Etat et des plus-values réa-

- twee verhogingen van het kapitaal dat achtereenvolgens zou worden gebracht, na de inwerkingtreding van de wet, van 500 op 750 miljoen en, na 1 Januari 1960, van 750 miljoen frank op een milliard frank ;
- de inschrijving door de Staat en door Belgisch Congo op die twee kapitaalsverhogingen, ten einde de verhouding tussen het aandeel van de openbare besturen en dat van de private aandeelhouders op hetzelfde peil te behouden ;
- de uitbreiding van de waarborg welke de Staat mag verlenen voor de leningen welke door de Sabena worden uitgeschreven om de aankoop van vliegend materieel te financieren, voor sommige financieringsoperaties die door de Sabena met de bouwers van voormeld materieel gedaan worden ;
- de verhoging van de bijdrage van de Staat in de last van de interesten uit hoofde van die leningen en operaties : het maximumbedrag van de leningen en operaties welke voor die bijdrage in aanmerking komen en dat vroeger op 2 milliard was vastgesteld, wordt op 4 milliard frank gebracht ;
- de vrijstelling van belastingen en taxes van de statutaire bijdragen van de Staat en van de

lisées à l'occasion de la vente de matériel volant, pour autant que le produit de cette vente soit remployé en dit matériel, dans des conditions et délais déterminés.

**

2° La loi du 18 août 1955 avait autorisé la Sabena à porter son capital de 300 à 500 millions de francs. Cette même loi prévoyait, outre la garantie accordée aux emprunts émis par la Sabena en vue de financer ses achats de matériel volant, que l'Etat supporterait la moitié (avec minimum de 2 p. c. et maximum 3 p. c.) de la charge des intérêts afférents aux dits emprunts. Toutefois le montant des emprunts visés par cette dernière intervention était limité à 2 milliards de francs au maximum.

L'exposé des motifs de la loi précitée donnait un aperçu :

- de l'essor considérable de l'aviation civile depuis 1945,
- de la position de la Sabena au sein des transports aériens mondiaux,
- de l'intérêt que présente pour l'Etat le maintien d'un potentiel national élevé dans ce secteur et la nécessité d'établir en conséquence un programme adéquat d'extension et d'adaptation du matériel volant pour la période 1955 à 1960.

Il soulignait l'acuité de la concurrence entre exploitants sur le plan international et la nécessité de maintenir la position relative des ailes belges, afin notamment de sauvegarder leurs possibilités de rentabilité, ainsi que l'obligation inéluctable qui en découle d'entretenir sans cesse un standing élevé de la flotte aérienne sur le plan de la rapidité, de la sécurité et du confort des services offerts.

Ces impératifs posent aux transporteurs aériens un problème quasi permanent de renouvellement du matériel volant et de financement des acquisitions y relatives. Ce problème est compliqué à la fois par l'expansion continue des volumes transportés et par l'augmentation du coût de l'unité de production résultant d'un perfectionnement technique croissant.

Les mesures autorisées par la loi du 18 août 1955 permettront de faire face à ce problème pendant la période allant de 1955 à 1959-1960 pour laquelle elles étaient prévues.

meerwaarden gerealiseerd ter gelegenheid van de verkoop van vliegend materieel, voor zover de opbrengst van die verkoop opnieuw in zulk materieel wordt belegd onder bepaalde voorwaarden en binnen bepaalde termijnen.

**

2° Bij de wet van 18 Augustus 1955 werd de Sabena er toe gemachtigd haar kapitaal van 300 tot 500 miljoen frank te verhogen. Diezelfde wet bepaalde dat de Staat, buiten de waarborg verleend voor de leningen die door de Sabena worden uitgeschreven om haar aankopen van vliegend materieel te financieren de helft (met minimum van 2 t. h. en maximum van 3 t. h.) van de interesten uit hoofde van die leningen te zijnen laste zou nemen. Het totaal bedrag van de leningen die voor deze laatste bijdrage in aanmerking komen, was evenwel op 2 milliard frank vastgesteld.

De memorie van toelichting van voormelde wet gaf een overzicht :

- van de grote vlucht van de burgerlijke luchtvaart sedert 1945,
- van de positie van de Sabena in het wereldluchtvervoer,
- van het belang dat de Staat heeft bij het behoud van een hoge nationale potentie in die sector en van de noodzakelijkheid om bijgevolg een passend programma van uitbreiding en aanpassing van het vliegend materieel voor de periode 1955-1960 op te maken.

Zij wees op de hevigheid van de concurrentie tussen de exploitanten op het internationaal plan en op de noodzakelijkheid om de betrekkelijke positie van de Belgische luchtvaart te behouden, ten einde inzonderheid haar rendabiliteitsmogelijkheden te vrijwaren, alsmede op de niet te ontwijken verplichting, die daaruit voortvloeit, voortdurend een hoge standing van de luchtvloot te onderhouden op stuk van snelheid, veiligheid en comfort van de aangeboden diensten.

Deze gebiedende eisen plaatsen de luchtvervoerders voor een schier permanent probleem van vernieuwing van het vliegend materieel en van financiering van de desbetreffende aankopen. Dit probleem wordt nog ingewikkelder gemaakt zowel door de gestadige toeneming van het vervoerde volume als door de verhoging van de kostprijs van de productie-eenheid welke het gevolg is van een steeds grotere technische verbetering.

De bij de wet van 18 Augustus 1955 geautoriseerde maatregelen zullen het mogelijk maken aan dit probleem het hoofd te bieden tijdens de periode gaande van 1955 tot 1959-1960 waarvoor zij voorzien waren.

Toutefois, une saine gestion ainsi d'ailleurs que les délais de livraison des commandes de matériel volant imposent de préparer, dès maintenant, les mesures qu'appelle l'évolution de l'aviation civile telle qu'on peut d'ores et déjà l'esquisser au delà de 1959-1960.

**

3° A cet égard, la situation qui se présentera à cette époque sera marquée principalement par cette révolution technique qui s'est amorcée dès la fin de la guerre et s'est rapidement développée dans le secteur de l'aviation militaire : l'avènement du turbopropulseur et du moteur à réaction.

Ces nouveaux engins de propulsion devaient forcément étendre leur champ d'application au matériel de l'aviation civile en raison des avantages nombreux qui s'y attachent. Cette évolution a été pourtant particulièrement prudente, freinée qu'elle était par les considérations d'ordre économique qui prédominent en matière de transports civils aériens et par la nécessité d'assurer d'emblée le haut degré de sécurité que ces derniers requièrent.

L'industrie aéronautique de certains pays (européens notamment) tentèrent dès les années 1950 et suivantes, de présenter des matériels à usage civil, à turbopropulseur, voire à réaction, mais avec des succès très inégaux et en tout cas fragmentaires, à une exception près. Ces matériels ne furent pas en mesure de déclencher un grand mouvement en leur faveur, ni de la part des transporteurs, ni de la part du public et ce, en raison du fait qu'ils ne présentaient pas de caractéristiques suffisamment révolutionnaires par rapport au matériel classique ni des conditions d'exploitation suffisamment économiques.

Par contre, une grande effervescence s'est emparée des milieux aéronautiques, lorsque l'une des plus importantes sociétés américaines de transports aériens, la Pan American Airways (P.A.A.), passa des commandes importantes, en 1955, d'avions à réaction d'un type nouveau présentés par l'industrie américaine, matériel long-courrier particulièrement bien adapté notamment aux traversées transatlantiques.

Cette prise de position formelle devait, en effet, entraîner une vague de commandes d'appareils de ce type de la part des compagnies concurrentes de la P.A.A.

C'est ainsi que la Sabena, tout au début de 1956, fut amenée à passer des commandes portant au total sur cinq avions quadriréacteurs avec rechanges pour un montant global de 1.750 mil-

Een gezond beheer alsmede trouwens de termijnen van levering van de bestellingen van vliegend materieel leggen evenwel de verplichting op van nu af aan de maatregelen voor te bereiden welke de evolutie van de burgerlijke luchtvaart, zoals die nu reeds voor na 1959-1960 kan voorzien worden, noodzakelijk maakt.

**

3° Te dien opzichte zal de toestand, die zich op dat tijdstip zal voordoen, voornamelijk gekenmerkt zijn door de technische evolutie die onmiddellijk na het einde van de oorlog ingetreden is en zich in de sector van de militaire luchtvaart snel heeft ontwikkeld : de opkomst van de schroefturbine en de straalmotor.

Deze nieuwe voortstuwingsinrichtingen zouden onvermijdelijk hun toepassingsgebied tot het materieel van de burgerlijke luchtvaart uitbreiden wegens de eraan verbonden voordelen. Die evolutie is nochtans op een heel voorzichtige wijze geschied, want zij werd geremd door de overwegingen van economische aard die inzake burgerlijke luchtvaart de overhand hebben en door de noodzakelijkheid om dadelijk de door deze laatste gevergde hoge graad van veiligheid te bereiken.

De vliegtuigindustrie van sommige (inzonderheid Europese) landen trachtte vanaf 1950 en de daaropvolgende jaren materieel voor burgerlijk gebruik, met schroefturbine, ja zelfs met straalmotor, aan te bieden, doch met zeer ongelijke en in ieder geval fragmentarische bijval op één uitzondering na. Dat materieel was niet in staat om een grote belangstelling te zijn voordele te wekken, noch bij de vervoerders noch bij het publiek, en zulks wegens het feit dat het geen voldoende revolutionaire karakteristieken ten opzichte van het klassieke materieel vertoonde, noch voldoende economische exploitatievoorwaarden bood.

Een grote beroering ontstond daarentegen in de luchtvaartmilieu's toen een der voornaamste Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, de « Pan American Airways » (P.A.A.), in 1955 belangrijke bestellingen deed van door de Amerikaanse industrie aangeboden straalvliegtuigen van een nieuw type, lange-afstandsvliegtuigen bijzonder goed geschikt voor de vluchten over de Atlantische Oceaan.

Het formeel inslaan van die richting zou inderdaad bestellingen, door concurrenten van de P.A.A., van toestellen van dat type doen toestromen.

Zo komt het dat de Sabena zich heel in het begin van 1956 genoopt zag in totaal vijf viermotorige straalvliegtuigen met reservedelen te bestellen voor een globaal bedrag van 1.750.000.000 F. ;

lions de F. ; ces avions pourront entrer en service dès 1960.

4° On peut affirmer que le déclassement du moteur à pistons sur les liaisons intercontinentales va s'étendre rapidement aux autres réseaux importants dont l'exploitation fait l'objet d'une vive concurrence.

Les avantages économiques offerts à l'exploitant par certains nouveaux types de matériel, joints à la qualité très supérieure des services rendus aux passagers, placeront rapidement les avions à moteurs à pistons dans une position compétitive nettement défavorable par rapport aux avions à turbines ou à réaction pure.

Aussi, est-ce une reconversion totale des flottes aériennes existantes qu'il faut envisager pour l'époque 1960-1961 et préparer dès maintenant, compte tenu des délais de livraison des appareils nouveaux et de l'obligation absolue de les mettre en service avant ou en même temps que les compagnies concurrentes si l'on veut éviter la perte définitive d'une position commerciale acquise au prix de grands efforts.

5° Outre cette reconversion qui constitue heureusement un fait isolé et non susceptible de se reproduire avant un délai permettant très largement d'amortir le matériel nouveau, il convient également de tenir compte de l'expansion continue des transports aériens.

A cet égard, il est utile de rapprocher les prévisions ayant servi de base aux mesures autorisées par la loi du 18 août 1955 des résultats effectivement réalisés depuis cette époque.

Le tableau ci-après fait apparaître qu'un préjugé favorable peut être accordé aux estimations intéressantes les exercices 1958 à 1961 qui à leur tour constitueront le fondement des propositions faisant l'objet du présent projet de loi.

die vliegtuigen zullen vanaf 1960 in dienst kunnen gesteld worden.

4° Met zekerheid mag gezegd worden, dat de zuigermotor op de intercontinentale verbindingen heeft afgedaan en dat zulks ook spoedig het geval zal zijn op de andere belangrijke netten waarop de concurrentie hevig is.

De economische voordelen die door sommige nieuwe vliegtuigtypen aan de exploitant worden geboden, alsmede de veel hogere kwaliteit van de aan de passagiers bewezen diensten zullen de vliegtuigen met zuigermotoren spoedig in een zeer ongunstige concurrerende positie plaatsen, ten opzichte van de turbine- of de eenvoudige straalvliegtuigen.

Het is dan ook een totale omschakeling van de bestaande luchtvlotten die tegen 1960-1961 moet tegemoet gezien en van nu af aan voorbereid worden, rekening gehouden met de termijnen voor de levering van de nieuwe toestellen en met de volstrekte verplichting ze vóór of terzelfder tijd als de concurrenten in dienst te stellen indien men het definitief verlies van een ten koste van grote inspanningen veroverde handelspositie wil voorkomen.

5° Behalve deze omschakeling, die gelukkig een alleenstaand feit is en zich niet meer zal voordoen vóór een termijn die ruim de gelegenheid zal geven het nieuw materieel af te schrijven, dient eveneens rekening gehouden met de gestadige uitbreiding van het luchtvervoer.

Dienaangaande is het nuttig de ramingen, welke tot grondslag van de bij de wet van 18 Augustus 1955 geautoriseerde maatregelen hebben gediend, te vergelijken met de werkelijk sedert dat tijdperk bereikte resultaten.

Onderstaande tabel toont aan dat men mag vertrouwen op de ramingen betreffende de dienstjaren 1958 tot 1961, die op hun beurt tot grondslag zullen dienen voor de in dit ontwerp van wet vervatte voorstellen.

<i>Exercices</i>	<i>Tonnes-kilomètres offertes (en millions)</i>		<i>Dienstjaren</i>	<i>Aangeboden tonkilometers (in millioenen)</i>	
	<i>Prévision</i>	<i>Résultat effectif</i>		<i>Raming</i>	<i>Werkelijkheid</i>
1955	136	133,4	1955	136	133,4
1956	159	147,5	1956	159	147,5
1957	184	—	1957	184	—
1958	240	—	1958	240	—
1959	240	—	1959	240	—
1960	271	—	1960	271	—
1961	315	—	1961	315	—

Il convient de souligner en outre :

- qu'en 1955, 95.200.000 tonnes-kilomètres ont été transportées, ce qui représente un pourcentage moyen de chargement de 71,3 p. c., l'exercice se clôturant par un bénéfice net de plus de 19 millions de F. ;
- qu'en 1956, 109.500.000 tonnes-kilomètres ont été transportées, soit un pourcentage moyen de chargement très satisfaisant de 74,2 p. c., le bénéfice net de l'exercice s'élevant à 77 millions de francs.

6° Si l'on prend en considération une prévision de 315 millions de tonnes-kilomètres offertes, les besoins pourraient être couverts en 1961 sur la base de pourcentages raisonnables de chargement, par l'acquisition du matériel volant ci-après :

a) *Avions long-courrier basés à Bruxelles.*

Le trafic auquel ils devraient faire face peut être estimé à quelque 155 millions de tonnes-kilomètres transportées. Il nécessite la mise en ligne de 7 à 8 appareils du type Boeing 707.

Cinq avions de ce type sont déjà commandés par la Sabena.

Les appareils supplémentaires nécessaires pourraient éventuellement faire l'objet d'un contrat de

Daarenboven dient er op gewezen :

- dat in 1955, 95.200.000 tonkilometer zijn vervoerd, wat een gemiddeld ladingspercentage van 71,3 t. h. vertegenwoordigt, terwijl het dienstjaar sluit met een nettowinst van meer dan 19 miljoen frank ;
- dat in 1956, 109.500.000 tonkilometer zijn vervoerd, zegge een zeer voldoende gemiddeld ladingspercentage van 74,2 t. h. terwijl de nettowinst van het dienstjaar 77 miljoen frank bedroeg.

6° Indien men rekening houdt met raming van 315 miljoen aangeboden tonkilometer zouden de behoeften in 1961 op grondslag van redelijke ladingspercentages kunnen gedekt worden door de aankoop van het vliegend materieel hierna :

a) *Lange-afstandsvliegtuigen die hun basis te Brussel hebben.*

Het verkeer waarin zij zouden moeten voorzien, mag op ongeveer 155 miljoen vervoerde tonkilometer geraamd worden en vergt het in dienst stellen van 7 of 8 toestellen van het type Boeing 707.

Vijf vliegtuigen van dat type zijn reeds door de Sabena besteld.

Voor de nodige bijkomende toestellen zou eventueel een huurcontract met optie kunnen gesloten

location avec option d'achat, car ce type d'avion ne paraît pas devoir constituer un avion de transition.

La commande de ces cinq appareils représente un investissement de l'ordre de 1.750 millions de francs, ainsi qu'il est dit ci-dessus :

b) *Avions moyen-courrier basés à Bruxelles.*

Divers types d'appareils à turbopropulseurs ou à réaction sont proposés par les constructeurs. À titre d'indication, l'avion biréacteur *Caravelle*, de construction française, peut être choisi comme exemple.

Le trafic à prendre en considération étant estimé à quelque 30 millions de tonnes-kilomètres transportées, un minimum de 6 avions *Caravelle* serait nécessaire. Pour des raisons de souplesse d'exploitation et afin de faire face à la création de nouvelles lignes, ce chiffre devrait être porté à un minimum de 8.

Ceci représente une dépense de quelque 1.040 millions de francs.

c) *Avions long-courrier basés à Léopoldville.*

Compte tenu de l'infrastructure existante, il faut considérer que l'utilisation d'avions long-courrier à réaction en Afrique ne pourra être généralisée, même sur les lignes principales, avant plusieurs années encore. L'utilisation des quadrimoteurs classiques du type Douglas DC 6 B pourra donc être maintenue et répondre de façon satisfaisante aux besoins.

La flotte de la Sabena compte actuellement 10 avions DC 6 B et DC 6 A. Parmi ceux-ci, 5 ou 6 avions Douglas DC 6 B, équipés d'un radar de nez, permettraient d'assurer raisonnablement le trafic de 25 millions de tonnes-kilomètres prévu pour 1961 sur les lignes desservies par les longscourriers basés à Léopoldville.

d) *Avions moyen-courrier basés à Léopoldville.*

Le matériel actuellement utilisé (Douglas DC 3 et DC 4), bien que sûr et éprouvé, doit être remplacé par du matériel pressurisé. Ici encore des limitations dues à l'infrastructure doivent être prises en considération pour le choix des appareils futurs. Une solution avantageuse pourrait être obtenue, par exemple, par l'utilisation de Fokker F 27 Friendship à turbopropulseurs, de construction néerlandaise.

worden, want dat vliegtuigtype lijkt niet een overgangsvliegtuig te zullen zijn.

De bestelling van die vijf toestellen vertegenwoordigt een belegging van 1.750 miljoen frank, zoals hoger gezegd is :

b) *Gemiddelde-afstandsvliegtuigen die hun basis te Brussel hebben.*

Verschillende typen van toestellen met schroef-turbine of straalmotor worden door de constructeurs voorgesteld. Als inlichting dient, dat het tweemotorig straalvliegtuig *Caravelle*, van Franse constructie, als voorbeeld mag gekozen worden.

Daar het in aanmerking te nemen verkeer op ongeveer 30 miljoen vervoerde tonkilometer geraamd wordt, zouden er ten minste 6 *Caravelle*-vliegtuigen nodig zijn. Met het oog op een soepele exploitatie en om in het oprichten van nieuwe lijnen te voorzien, zou dat cijfer op ten minste 8 moeten gebracht worden.

Zulks vertegenwoordigt een uitgave van zowat 1.040 miljoen frank.

c) *Lange-afstandsvliegtuigen die hun basis te Leopoldstad hebben.*

Rekening gehouden met de bestaande grondorganisatie, dient aangenomen dat nog verscheidene jaren zullen verlopen vooraleer het gebruik van lange-afstandsstraalvliegtuigen in Afrika, zelfs op de voornaamste lijnen, zal kunnen worden veralgemeend. De klassieke viermotorige vliegtuigen van het type Douglas DC 6 B zullen dus verder kunnen gebruikt worden en op voldoende wijze in de behoeften voorzien.

De vloot van de Sabena telt thans 10 DC 6 B en DC 6 A vliegtuigen, waarvan 5 of 6 Douglas DC 6 B, uitgerust met een neusradar, zouden volstaan om behoorlijk het verkeer van 25 miljoen tonkilometer te verzekeren dat voor 1961 voorzien wordt op de lijnen die door de lange-afstandsvliegtuigen, welke hun basis te Leopoldstad hebben, bediend worden.

d) *Gemiddelde-afstandsvliegtuigen die hun basis te Leopoldstad hebben.*

Hoewel het thans gebruikt materieel (Douglas DC 3 en DC 4) veilig is en zijn deugdelijkheid bewezen heeft moet het door materieel met drukakuit worden vervangen. Hier ook nog moet bij het kiezen van de latere toestellen rekening worden gehouden met aan de grondorganisatie te wijten beperkingen. Een gunstige oplossing zou bij voorbeeld kunnen bekomen worden door het gebruik van Fokkers F 27 Friendship met schroefturbines van Nederlandse constructie.

Sur la base d'un trafic estimé à quelque 13 millions de tonnes-kilomètres transportées, le nombre d'appareils de ce type à acquérir serait au minimum de 12.

Un investissement de l'ordre de 480 millions de francs est à prévoir dans ce but.

e) *Services locaux basés à Bruxelles.*

La mise en service, en Europe, d'avions à réaction n'est économique que pour des vols dépassant quelque 4 à 500 kilomètres. L'expérience acquise par la Sabena depuis plusieurs années en matière d'hélicoptères et l'apparition sur le marché, à partir de 1960, d'appareils à plusieurs turbines permet de considérer que les relations à courte distance entre Bruxelles et les grandes villes des pays voisins pourront être réservées, en grande partie, aux appareils à voilure tournante.

Le Sikorsky S. 61, conçu pour le transport de 22 passagers, pourrait, par exemple, répondre aux besoins de ces exploitations.

D'après les estimations faites, 10 hélicoptères de ce type pourraient être livrés pour 1960 et permettraient d'assurer le trafic envisagé.

L'investissement à consentir se chiffre par quelque 270 millions de francs.

Il convient de noter que certains types de matériel cités ci-dessus à titre exemplatif et qui seraient d'ailleurs susceptibles de répondre aux besoins de la Sabena, sont de conception européenne et construits notamment en France (*Caravelle*) et aux Pays-Bas (*Friendship*).

Il existe entre les usines européennes de constructions aéronautiques une collaboration qui se développe chaque jour et pourra sans doute s'épanouir pleinement dans le cadre de la Communauté économique européenne.

Les commandes qui leur seraient éventuellement passées par la Sabena justifieraient la participation de l'industrie belge à la construction des cellules et des moteurs. Un chiffre d'affaires de l'ordre de plusieurs centaines de millions de francs pourrait normalement être espéré.

Il faut souligner enfin que l'estimation globale de 315 millions de tonnes-kilomètres offertes servant de base aux prévisions développées ci-dessus constituent une estimation extrêmement modérée. En particulier pour les avions moyen-courrier basés à Bruxelles, les estimations ne tiennent pas compte de toutes les possibilités qu'offrent les droits com-

Op grondslag van een op ongeveer 13 miljoen vervoerde tonkilometer geraamd verkeer, zouden ten minste 12 toestellen van dat type moeten aangekocht worden.

Een belegging van 480 miljoen frank is daarvoor te voorzien.

e) *Locale diensten die hun basis te Brussel hebben.*

Het in dienst stellen, in Europa, van straalvliegtuigen is maar economisch voor vluchten van meer dan 4 à 500 kilometer. Wegens de ervaring die de Sabena sinds verscheidene jaren inzake helicopters heeft opgedaan en het op de markt brengen vanaf 1960 van toestellen met verscheidene turbines, mag worden aangenomen dat de korte afstandsverbindingen tussen Brussel en de grote steden van de naburige landen grotendeels uitsluitend door toestellen met draaiende draagoppervlakken zullen kunnen verzekerd worden.

De Sikorsky S. 61, ontworpen voor het vervoer van 22 passagiers, zou bij voorbeeld aan de behoeften van de exploitaties kunnen beantwoorden.

Volgens de gedane ramingen zouden 10 helicopters van dat type tegen 1960 kunnen geleverd worden en het beschouwde verkeer kunnen verzekeren.

De nodige investering beloopt ongeveer 270 miljoen frank.

Er dient opgemerkt dat sommige hierboven als voorbeeld genoemde typen van vliegtuigen, die trouwens aan de behoeften van de Sabena zouden kunnen beantwoorden, in Europe ontworpen zijn en onder meer in Frankrijk (*Caravelle*) en in Nederland (*Friendship*) gebouwd worden.

Tussen de Europese vliegtuigfabrieken bestaat er een samenwerking die zich iedere dag uitbreidt en ongetwijfeld geheel zal kunnen openbloeien binnen het raam van de Europese Economische Gemeenschap.

De bestellingen die hun eventueel door de Sabena zouden gedaan worden, zouden de deelneming van de Belgische industrie aan de bouw van de cellen en de motoren rechtvaardigen. Een zakencijfer van verscheidene honderden miljoenen frank zou normaal kunnen verwacht worden.

Ten slotte moet er op gewezen worden, dat de globale raming van 315 miljoen aangeboden tonkilometer, die als grondslag dient voor de hierboven uiteengezette ramingen, een uiterst gematigde raming is. In 't bijzonder voor de gemiddelde-afstandsvliegtuigen die hun basis te Brussel hebben, houden die ramingen geen rekening met al de

merciaux que la Belgique a obtenus de la part d'autres Etats ou pourra acquérir.

Malgré la modération des estimations de trafic choisies, les investissements globaux afférents au matériel à acquérir sur les bases adoptées dans le présent exposé, conduisent à un montant global de 3.540 millions de francs.

*
**

7° Les acquisitions de matériel volant nouveau permettront à la Sabena de mettre en vente une partie importante du parc actuel.

Un programme de vente a été établi : il porte sur :

22 quadrimoteurs Douglas (DC-7C, DC-6B, DC-6A et DC-4),

15 Convair,

20 DC-3,

8 hélicoptères S. 58,

à céder au fur et à mesure de la fourniture du matériel acquis.

Une estimation prudente du produit de ces ventes conduit à un chiffre de l'ordre de 1.155 millions de francs.

*
**

8° Les problèmes financiers posés à la Sabena par le développement continu de l'aviation civile ne se limitent évidemment pas au renouvellement et à l'extension de la flotte aérienne proprement dite.

D'autres investissements sont à prendre également en considération pour les équipements divers, outillage, pièces de rechange non comprises dans les lots initiaux, aménagements de nouveaux locaux et ateliers, mobilier, approvisionnements, installations au nouvel aérodrome de Léopoldville (N'Djili) et à l'aérogare de Melsbroek...

Le montant de ces investissements représentera pour la période de 1957 à 1961, quelque 745 millions de francs.

D'autre part, l'accroissement constant du chiffre d'affaires implique la nécessité d'un fonds de roulement devant passer progressivement de 150 à 300 millions de francs.

Depuis la fondation de la Sabena le matériel volant et les lots initiaux de rechange sont acquis au moyen du produit des emprunts garantis par l'Etat, tandis que le capital social est investi dans les autres immobilisations et fournit le fonds de

mogelijkheden geboden door de commerciële rechten die België van andere Staten heeft verkregen of zal kunnen verkrijgen.

Spijt de gematigdheid van de gekozen verkeersramingen, zullen de globale beleggingen voor het materieel, dat volgens de in deze uiteenzetting aangenomen grondslagen dient aangekocht, nog in totaal 3.540 miljoen frank bedragen.

*
**

7° Ingevolge de aankoop van nieuw vliegend materieel zal de Sabena een belangrijk gedeelte van het huidige park kunnen verkopen.

Een verkoopprogramma werd opgemaakt : het slaat op

22 viermotorige Douglas (DC-7C, DC-6B, DC-6A en DC-4),

15 Convair,

20 DC-3,

8 helicopters S. 58,

af te staan naarmate het aangekocht materieel geleverd wordt.

Een voorzichtige raming van de opbrengst van die verkopen geeft een cijfer van 1.155 miljoen frank.

*
**

8° De financiële problemen die door de gestadige ontwikkeling van de burgerlijke luchtvaart voor de Sabena rijzen, blijven natuurlijk niet beperkt tot de vernieuwing en de uitbreiding van de eigenlijke luchtvloot.

Rekening dient ook gehouden met andere beleggingen voor de verschillende uitrustingen, werktuigen, niet in de aanvankelijke partijen begrepen, wisselstukken, inrichtingen van nieuwe lokalen en werkplaatsen, mobilair, voorraden, installaties op het nieuw luchtvaartterrein Leopoldstad (N'Djili) en in het luchtvaartstation Melsbroek...

Die beleggingen zullen voor de periode van 1957 tot 1961 ongeveer 745 miljoen frank bedragen.

Aan de andere kant is wegens de gestadige verhoging van het zakencijfer een bedrijfskapitaal vereist dat geleidelijk van 150 op 300 miljoen frank moet gebracht worden.

Sedert de oprichting van de Sabena worden het vliegend materieel en de aanvankelijke partijen wisselstukken aangekocht met de opbrengst van de door de Staat gewaarborgde leningen, terwijl het maatschappelijk kapitaal voor de andere beleg-

roulement nécessaire. Ce principe est sain et doit être maintenu tout en évitant, par une application trop rigoureuse, un cloisonnement entre les moyens financiers de la Société.

C'est pour ces motifs qu'en dehors d'un relèvement accentué du montant des emprunts à garantir par l'Etat pour le financement du renouvellement de la flotte, il y a lieu de prévoir une augmentation du capital social et de porter celui-ci, en deux étapes, de 500 à 750 millions de francs, au plus tard en 1959, et à un milliard de francs, en 1960. C'est ce que traduisent les articles 1 à 5 du projet de loi.

L'article 3 fixe les conditions dans lesquelles les actions privilégiées souscrites par l'Etat sont libérées. Le processus envisagé aura pour l'Etat, un double avantage :

- éviter les décaissements en espèces,
- réduire sensiblement le montant inscrit au « Compte statutaire Etat » dont l'amortissement ne s'effectue normalement, selon l'article 33 B des statuts, qu'à charge des bénéfices de la Société.

**

9° Les diverses données développées ci-dessus peuvent se résumer dans le tableau ci-après, récapitulant les besoins et les ressources financiers de la Sabena, établi pour les exercices 1957 à 1961.

gingen gebruikt wordt en het nodige bedrijfskapitaal levert. Dit beginsel is gezond en moet behouden blijven, doch hierbij dient vermeden, dat door een te strenge toepassing een muur tussen de financiële middelen van de Maatschappij opgetrokken wordt.

Het is om die redenen, dat buiten een merkelijke verhoging van het bedrag van de door de Staat te waarborgen leningen voor de financiering van de vernieuwing der vloot, een verhoging van het maatschappelijk kapitaal dient voorzien en dit laatste in twee etappen dient verhoogd, van 500 tot op 750 miljoen frank uiterlijk in 1959 en tot op één milliard frank in 1960. Dit is het doel van de artikelen 1 tot 5 van het ontwerp van wet.

Bij artikel 3 is bepaald onder welke voorwaarden de preferente aandelen, waarvoor door de Staat wordt ingeschreven, volgestort worden. De voorgenen methode zal voor de Staat een dubbel voordeel opleveren :

- vermijden van de betalingen in speciën,
- aanmerkelijke vermindering van het bedrag dat geboekt is op de « Statutaire rekening Staat » die volgens artikel 33 B van de statuten normaal slechts door middel van de winsten van de Maatschappij afgeschreven wordt.

**

9° Van de verschillende hiervoren uiteengezette gegevens is een overzicht gegeven in de tabel hierna, waarin de behoeften en de geldmiddelen van de Sabena voor de dienstjaren 1957 tot 1961 samengevat zijn.

ETAT DES BESOINS ET DES RESSOURCES (en millions de Fr.)

STAAT VAN DE BEHOEFTE EN GELDMIDDELEN (in millioenen Fr.)

	1957	1958	1959	1960	1961	Total Total
<i>Beoins :</i>						
Accroissement Fonds de roulement	30	30	30	30	30	150
Accroissement approvisionnement	25	25	25	25	25	125
Accroissement immobilisations	100	100	100	100	100	500
Accroissement immob. à N'Djili	—	40	40	40	—	120
Reste à payer sur DC-7C	—	83	—	—	—	83
Reste à payer sur Boeing	70	155	720	690	—	1635
Caravelles (par ex.)	—	105	105	110	145	465 ⁽¹⁾
Friendships (par ex.)	—	50	50	50	65	215 ⁽²⁾
S. 61 (par ex.)	—	30	30	210	—	270
Matériel volant divers	25	15	—	—	—	40
	250	633	1100	1255	365	3603
Remboursement d'obligations et emprunts	200	274	233	198	248	1153
TOTAL	450	907	1333	1453	613	4756
<i>Ressources :</i>						
Amortissements	300	350	360	510	520	2040
Ventes	145	—	—	630	380	1155
Augmentation de capital	—	—	250	250	—	500
TOTAL	445	350	610	1390	900	3695
BALANCE	—5	—557	—723	—63	+287	—1061 ⁽³⁾
						TOTAL
						SALDO

(1)	Reste à payer .	.	.	.	.	575
	<i>Blijft te betalen.</i>					
(2)	Reste à payer .	.	.	.	.	265
	<i>Blijft te betalen.</i>					
(3)	Reste à payer .	.	.	.	.	840
	<i>Blijft te betalen.</i>					

10° Il découle du tableau ci-dessus que l'ensemble des besoins financiers afférents aux cinq exercices visés s'élève à 4.756 millions, tandis que les ressources (amortissements, vente d'avions, augmentations du capital), se montent à 3.695 millions de francs. Les besoins financiers non couverts s'élèvent dans cette hypothèse à 1.061 millions.

Les renvois (1), (2) et (3) se réfèrent en outre à un montant de quelque 840 millions restant à payer. Il s'agit d'une opération de financement que la Sabena pourrait réaliser avec les constructeurs de certains types d'avions dont elle envisage l'acquisition. Le montant total des emprunts à réaliser par cette Société serait réduit d'autant grâce à un étalement correspondant des paiements.

Etant donné le libellé des articles 6, 7 et 8 de la loi du 18 août 1955 relatifs :

- à la garantie accordée par l'Etat,
- aux interventions de l'Etat dans les intérêts,
- au privilège spécial affectant le matériel acheté,
- à certaines exonérations d'impôts et taxes,

il a été jugé opportun d'insérer dans ces textes une mention relative aux opérations de financement conclues avec les constructeurs, afin de leur accorder les mêmes avantages que ceux consentis en faveur des emprunts proprement dits émis par la Sabena. C'est l'objet des articles 6, 7 et 8 du présent projet de loi.

D'autre part, l'article 8 fait apparaître que le Roi peut exonérer les primes de remboursement et les intérêts des emprunts et autres opérations de financement de tous impôts et taxes réels.

Sous le régime de la loi du 18 août 1955, cette exonération était automatique.

Les conditions dans lesquelles seront contractés les emprunts destinés à financer les programmes de renouvellement décrits ci-dessus, justifieront très vraisemblablement les exonérations envisagées.

Toutefois, il semble préférable de prévoir l'intervention du Roi afin de pouvoir tenir compte, le cas échéant, des modifications de conjoncture qui pourraient se présenter à l'avenir. Ceci correspond d'ailleurs à la procédure habituelle appliquée en matière d'emprunts de l'Etat notamment.

**

11° Les engagements financiers nouveaux de la Sabena, si l'on tient compte des 840 millions précités, s'élèvent donc à un montant global de 1.061 millions + 840 millions = 1.901 millions.

10° Uit voorgaande tabel blijkt, dat de financiële behoeften voor de vijf bedoelde dienstjaren in 't geheel 4.756 miljoen bedragen, terwijl de geldmiddelen (afschrijvingen verkoop van vliegtuigen, verhogingen van het kapitaal) 3.695 miljoen frank bereiken. In die onderstelling zijn er voor 1.061 miljoen financiële behoeften niet gedekt.

De verwijzingen (1), (2), (3) hebben bovendien betrekking op een bedrag van zowat 840 miljoen dat nog moet betaald worden. Het is een financieringsoperatie die de Sabena zou kunnen doen met de bouwers van sommige typen van vliegtuigen die zij voornemens is aan te kopen. Het totaal bedrag van de door die Maatschappij uit te schrijven leningen zou met een zelfde bedrag verminderd worden, dank zij een overeenkomstige spreiding van de betalingen.

Gelet op de tekst van de artikelen 6, 7 en 8 van de wet van 18 Augustus 1955 betreffende :

- de door de Staat verleende waarborg,
- de bijdragen van de Staat in de interesten,
- het bijzonder voorrecht voor het aangekocht materieel,
- sommige vrijstellingen van belastingen en taxes,

is het wenselijk geoordeeld in die teksten een vermelding betreffende de financieringsoperaties met de constructeurs op te nemen, ten einde hieraan dezelfde voordelen te verbinden als die welke voor de eigenlijke leningen die door de Sabena worden uitgeschreven, verleend worden. Dit is het doel van de artikelen 6, 7 en 8 van dit ontwerp van wet.

Bovendien kan volgens artikel 8 de Koning de aflossingspremies en de interesten van de leningen en andere financieringsoperaties vrijstellen van alle zakelijke belastingen en taxes.

Onder het regime van de wet van 18 Augustus 1955 geschiedde die vrijstelling automatisch.

De voorwaarden waaronder de leningen zullen worden aangegaan die bestemd zijn om de hierboven beschreven vernieuwingsprogramma's te financieren, zullen heel waarschijnlijk de bedoelde vrijstellingen rechtvaardigen.

Het lijkt evenwel verkieslijk de tussenkomst van de Koning te voorzien om eventueel rekening te kunnen houden met de wijzigingen die zich in de toekomst in de conjunctuur zouden kunnen voordoen. Dit stemt trouwens overeen met de procedure die gewoonlijk inzake Staatsleningen namelijk wordt toegepast.

**

11° Als rekening wordt gehouden met voormelde 840 miljoen, bereikt het totaal bedrag van de nieuwe financiële verbintenissen van de Sabena 1.061 miljoen + 840 miljoen = 1.901 miljoen.

D'autre part, au 1^{er} mai 1957 le montant des emprunts déjà contractés et bénéficiant des dispositions de la loi du 18 août 1955 s'élèvent à 1.447 millions.

En conséquence, le montant global des emprunts et autres opérations de financement éventuelles touché par les articles 6, 7 et 8 du projet de loi pourra atteindre au cours de la période 1957 à 1961 un niveau de l'ordre de 3.348 millions.

Or l'article 7 de la loi du 18 août 1955 limite à 2 milliards le plafond des emprunts pour lesquels l'Etat intervient dans la charge des intérêts.

Dans ces conditions, il apparaît nécessaire de relever ce plafond de 2 milliards à 4 milliards de francs. C'est l'objet du dernier alinéa de l'article 7.

12° En vertu de l'article 33 des statuts de la Sabena, l'Etat accorde à la Société le crédit nécessaire pour couvrir les amortissements de son matériel volant dans la mesure où les résultats propres de la Société ne le permettent pas. Pour déterminer le montant de ce crédit, il est tenu compte non seulement des amortissements nécessaires des aéronefs et des moteurs complets de rechange, mais aussi d'une dotation éventuelle à un fonds spécial destiné à répondre aux perfectionnements techniques ou à une désaffectation prématurée du matériel volant.

Ce crédit est porté au bilan de la société à titre d'écriture d'ordre, sous une rubrique « Compte statutaire Etat », lequel est apuré par affectation d'une partie du bénéfice net conformément à l'article 34 D 1° des statuts.

Le crédit ainsi accordé par l'Etat peut, dans certains cas, être considéré comme constituant un bénéfice imposable de la société. Il s'ensuit une réduction artificielle de l'efficacité de l'intervention accordée statutairement par l'Etat en raison de l'intérêt direct qu'il porte à la modernisation adéquate de la flotte aérienne.

D'autre part, la part du bénéfice net affectée (article 34 D 1° des statuts) à l'apurement du Compte statutaire Etat constitue normalement un des éléments du revenu imposable. Or, il ne s'agit que de la compensation d'une perte antérieure, différée grâce à l'intervention de l'Etat.

Ces diverses anomalies sont redressées par les littéras a. et b. de l'article 9.

Op 1 Mei 1957 bedroegen aan de andere kant, de reeds aangegane leningen, waarvoor de bepalingen van de wet van 18 Augustus 1955 gelden 1.447 miljoen.

Dienvolgens zal het globaal bedrag van de leningen en andere eventuele financieringsoperaties waarop de artikelen 6, 7 en 8 van het ontwerp van wet toepasselijk zijn, tijdens de periode van 1957 tot 1961 een peil van 3.348 miljoen kunnen bereiken.

Maar bij artikel 7 van de wet van 18 Augustus 1955 is het totaal bedrag van de leningen, waarvoor de Staat de last van de interesten helpt dragen, vastgesteld op ten hoogste 2 milliard.

In die omstandigheden lijkt het noodzakelijk dat plafond van 2 milliard tot op 4 milliard frank te verhogen. Dit is het doel van het laatste lid van artikel 7.

12° Krachtens artikel 33 van de statuten van de Sabena, verleent de Staat aan de Maatschappij het nodige krediet om de afschrijvingen van haar vliegend materieel te dekken in de mate waarin zulks niet met de eigen resultaten van de Maatschappij kan geschieden. Om het bedrag van dat krediet te bepalen wordt niet alleen rekening gehouden met de nodige afschrijvingen van de luchtvaartuigen en van de volledige verwisselmotoren, doch ook met een eventuele dotatie aan een speciaal fonds bestemd om de technische verbeteringen toe te passen of in een vroegtijdige buitendienststelling van het vliegend materieel te voorzien.

Dat krediet wordt in de balans van de Maatschappij als ordepost geboekt onder de rubriek « Statutaire Rekening Staat ». Die rekening wordt door middel van een gedeelte van de winst aangezuiverd overeenkomstig artikel 34 D 1° van de statuten.

Het aldus door de Staat verleend krediet kan in sommige gevallen als een belastbare winst van de Maatschappij worden beschouwd. Hieruit volgt een kunstmatige vermindering van de doeltreffendheid der bijdrage welke door de Staat krachtens de statuten wordt verleend wegens het rechtstreekse belang dat hij in de passende modernisering van de luchtvloot stelt.

Aan de andere kant is het gedeelte van de netto-winst (artikel 34 D 1° van de statuten), dat voor de aanzuivering van de Statutaire Rekening Staat gebruikt wordt, normaal een van de elementen van het belastbare inkomen. Maar eigenlijk geldt het hier slechts de compensatie van een vroeger verlies, dat dank zij de bijdrage van de Staat uitgesteld werd.

Deze verschillende anomalieën worden rechtgezet door de littera's a en b van artikel 9.

Enfin, il est indispensable, dans le cadre de la politique de modernisation, que le produit total des ventes de matériel volant et d'accessoires puisse être remployé lors de l'acquisition du matériel nouveau.

C'est dans cet esprit que l'article 9, littéra c., prévoit pour les plus-values réalisées à l'occasion des ventes précitées, l'exemption de tout impôt et taxe au profit de l'État, des provinces, des communes et de la Colonie, conformément à un régime inspiré de celui prévu à l'article 27, alinéa 2^{ter} des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus pour les cas d'expropriation, de sinistre et autres événements analogues.

Le régime proposé subordonne l'exemption au emploi en matériel volant et accessoires des sommes provenant des ventes et ce, endéans les trois ans.

Par emploi endéans les trois ans, il convient d'entendre notamment le réengagement dans ce délai des dites sommes, par exemple par la commande ferme de matériel volant ou accessoires bien que les paiements effectifs ou les livraisons y afférents interviennent au delà de trois ans.

Des délais de cet ordre se présentent en effet fréquemment dans le secteur des fournitures de matériel volant.

D'autre part, la plus-value immunisée sera déduite du prix d'achat ou de revient des éléments d'actifs acquis en emploi, pour le calcul des amortissements de ces éléments et pour la détermination de leur plus-value en cas de vente ultérieure.

13° En dehors des modifications essentielles apportées aux statuts et qui sont commentées ci-avant, le projet de loi autorise quelques amendements mineurs dont la justification réside soit dans des motifs d'adaptation des textes aux dispositions nouvelles, soit dans des raisons d'ordre pratique.

Il convient toutefois d'attirer brièvement l'attention sur le nouveau texte proposé pour les articles 12, 13 et 34.

Les articles 12 et 13 visent la composition et les attributions du Comité permanent. Les modifications proposées ont pour objet de renforcer et de préciser le rôle de ce Comité et de lui permettre de suivre avec plus d'efficacité le fonctionnement de la société.

Ten slotte is het binnen het raam van de moderniseringspolitiek onontbeerlijk, dat de totale opbrengst van de verkopen van vliegend materieel en van onderdelen weder kunnen belegd worden bij de aankoop van nieuw materieel.

Het is in die geest dat artikel 9, littera c., voor de bij gelegenheid van voormelde verkopen verwezenlijkte meerwaarden de vrijstelling van alle belasting en taxe ten bate van de Staat, de provincies, de gemeenten en de Kolonie voorziet, overeenkomstig een regime nagevolgd van dat welke bij artikel 27, lid 2^{ter}, der gecoördineerde wetten betreffende de belastingen of het inkomen voor de gevallen van onteigening, ramp of andere gelijkaardige gebeurtenissen is vastgesteld.

Het voorgesteld regime maakt de vrijstelling afhankelijk van het verder beleggen van de sommen, voortkomende van de verkopen, in vliegend materieel en onderdelen, en zulks binnen drie jaar.

Onder wederbelegging binnen drie jaar dient inzonderheid verstaan, de nieuwe aanwending binnen die termijn van die sommen, bij voorbeeld door de stellige bestelling van vliegend materieel of onderdelen, hoewel de werkelijke betalingen of de desbetreffende leveringen na drie jaar geschieden.

Dergelijke termijnen zijn inderdaad niets ongevoons in de sector van de leveringen van vliegend materieel.

Aan de andere kant zal de vrijgestelde meerwaarde van de koop- of de kostprijs van de als wederbelegging aangekochte actielementen worden afgetrokken voor het berekenen van de afschrijving van die elementen en het bepalen van hun meerwaarde in geval van latere verkoop.

13° Buiten de hierboven besproken voornaamste wijzigingen in de statuten, laat het ontwerp van wet toe enkele wijzigingen van ondergeschikt belang aan te brengen die gerechtvaardigd worden hetzij door de noodzakelijkheid de teksten aan de nieuwe bepalingen aan te passen hetzij door redenen van practische aard.

De aandacht dient evenwel even gevestigd op de nieuwe tekst die voor de artikelen 12, 13 en 34 wordt voorgesteld.

De artikelen 12 en 13 hebben betrekking op de samenstelling en de bevoegdheden van het Vast Comité. De voorgestelde wijzigingen hebben ten doel de taak van dat Comité te verruimen en nader te omschrijven en het in de mogelijkheid te stellen de werking van de Maatschappij op doelmatiger wijze te volgen.

D'autre part, l'importance prise par les effectifs de la société, enlève tout intérêt pratique à la disposition des statuts (article 34 D, 2°, d) par laquelle les membres du personnel peuvent éventuellement participer au bénéfice au niveau du montant des tantièmes attribués aux administrateurs.

Cette disposition est remaniée d'une façon telle qu'une gratification non contractuelle puisse éventuellement être attribuée aux membres du personnel, cette gratification étant déduite de l'excédent du bilan, avant détermination du bénéfice net.

De plus, l'expression « Fonds de bien-être du personnel » est substituée à celle de « Fonds de prévoyance sociale » dans le nouveau texte de manière à mieux tenir compte de la nature très diversifiée des interventions de la société sur le plan social.

Le Ministre des Communications,

Aan de andere kant heeft, ingevolge de huidige grootte van de effectieven van de Maatschappij, de bepaling van de statuten (artikel 34, D, 2°, d), krachtens welke de leden van het personeel eventueel in de winst kunnen delen voor een bedrag gelijk aan dat van de aan de beheerders toegekende tantièmes, niet meer de minste praktische waarde.

Deze bepaling is derwijze omgewerkt dat een niet contractuele gratificatie eventueel aan de leden van het personeel kan worden toegekend, met dien verstande dat de gratificatie van het batig saldo van de balans afgetrokken wordt vóór het bepalen van de netto-winst.

Bovendien wordt in de nieuwe tekst de uitdrukking « Fonds voor het welzijn van het personeel » in de plaats gesteld van die van « Fonds voor sociale voorzorg », om beter rekening te houden met de zeer grote verscheidenheid van de prestaties der Maatschappij op sociaal gebied.

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

Projet de loi autorisant la SABENA à augmenter son capital et à modifier ses statuts.

BAUDOUIN,

ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Notre Ministre des Communications est chargé de présenter en Notre Nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article Premier.

La Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA) est autorisée à apporter à ses statuts les modifications énoncées à l'annexe I de la présente loi, dès l'entrée en vigueur de celle-ci et les modifications énoncées à l'annexe II de la présente loi, à partir du 1^{er} janvier 1960.

Art. 2.

La SABENA est autorisée, dès l'entrée en vigueur de la présente loi, à porter son capital de cinq cents millions de francs à sept cent cinquante millions de francs, par l'émission de 500.000 actions privilégiées nouvelles de 500 francs chacune et, à partir du 1^{er} janvier 1960, de sept cent cinquante millions de francs à un milliard de francs, par une seconde émission de 500.000 actions privilégiées nouvelles de 500 francs chacune.

Art. 3.

L'Etat est autorisé à souscrire à chaque augmentation de capital prévue à l'article 2, pour un montant de 62.500.000 francs.

Les actions privilégiées ainsi souscrites seront libérées :

- a) par annulation de la créance résultant de l'emprunt à 4 p. c. contracté auprès de l'Etat, dont l'échéance finale est fixée au 31 décembre 1968, à concurrence du montant restant dû le 1^{er} janvier 1959, soit 53.607.000 francs;
- b) par dérogation à l'article 33, B, des statuts, par une réduction, à concurrence de 71.393.000

Wetsontwerp waarbij de SABENA er toe gemachtigd wordt haar kapitaal te verhogen en haar statuten te wijzigen.

BOUDEWIJN,

KONING DER BELGEN.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en op in Raad overlegd advies van onze Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Verkeerswezen is gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Eerste Artikel.

De Belgische Naamloze Vennootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (SABENA) wordt er toe gemachtigd de in bijlage I tot deze wet opgegeven wijzigingen in haar statuten aan te brengen van bij de inwerkingtreding van deze wet, en de in bijlage II tot deze wet opgegeven wijzigingen vanaf 1 Januari 1960.

Art. 2.

De SABENA wordt er toe gemachtigd haar kapitaal van bij de inwerkingtreding van deze wet te verhogen van vijfhonderd miljoen frank tot op zevenhonderd vijftig miljoen frank, door de uitgifte van 500.000 nieuwe preferente aandelen, elk van 500 frank, en vanaf 1 Januari 1960, van zevenhonderd vijftig miljoen frank tot op één milliard frank, door een tweede uitgifte van 500.000 nieuwe preferente aandelen, elk van 500 frank.

Art. 3.

De Staat wordt er toe gemachtigd op elke in artikel 2 bedoelde kapitaalsverhoging in te tekenen voor 62.500.000 frank.

De preferente aandelen waarop aldus is ingetekend, worden volgestort :

- a) door vernietiging van de schuldvordering wegens de bij de Staat aangegane lening tegen 4 t. h. met uiteindelijke vervaldag op 31 December 1968, tot beloop van het bedrag dat op 1 Januari 1959 nog verschuldigd blijft, namelijk 53.607.000 frank;
- b) in afwijking van artikel 33, B, van de statuten, door vermindering met 71.393.000 frank van

francs, du montant inscrit au « Compte statutaire Etat » prévu à cet article.

Art. 4.

Le Congo belge est autorisé à souscrire à chaque augmentation de capital visée à l'article 2 pour un montant de 62.500.000 francs belges.

Art. 5.

La SABENA est exonérée de tout droit d'enregistrement et de timbre en ce qui concerne les augmentations de capital visées à l'article 2.

Art. 6.

L'Etat garantit le service des intérêts et l'amortissement des emprunts à émettre par la SABENA, dont le produit est affecté exclusivement à l'acquisition de matériel volant, c'est-à-dire d'aéronefs et de leurs accessoires.

L'Etat garantit également l'exécution pour le principal et pour les intérêts des opérations de financement conclues par la SABENA avec des constructeurs belges ou étrangers en vue de l'acquisition de matériel volant.

Le matériel volant acquis au moyen du produit des emprunts et autres opérations de financement garantis par l'Etat est affecté, au profit de ce dernier, d'un privilège spécial jusqu'à l'expiration de la garantie. Ce privilège prend rang après celui du privilège visé au 3° de l'article 20 de la loi du 16 décembre 1851 sur la revision du régime hypothécaire, modifiée notamment par l'article 11 de la loi du 7 mars 1929.

Art. 7.

L'Etat supporte la moitié de la charge des intérêts annuels afférents aux emprunts et autres opérations de financement visés à l'article 6. L'intervention de l'Etat ne sera ni inférieure à 2 p. c., ni supérieure à 3 p. c. du montant nominal des emprunts et autres opérations de financement visés à l'article 6.

Toutefois, le montant total des emprunts et autres opérations de financement sur lesquels l'intervention est calculée ne peut excéder quatre milliards de francs. Le crédit nécessaire au paiement de cette intervention est inscrit au budget du département géré par le Ministre ayant l'aéronautique civile dans ses attributions.

Art. 8.

Le Roi peut exonérer les primes de remboursement éventuelles des emprunts et les intérêts

het bedrag dat geboekt is op de « Statutaire rekening Staat », bedoeld in dit artikel.

Art. 4.

Belgisch Congo wordt er toe gemachtigd op elke in artikel 2 bedoelde kapitaalsverhoging in te schrijven voor 62.500.000 Belgische franken.

Art. 5.

De SABENA wordt voor de in artikel 2 bedoelde kapitaalsverhogingen vrijgesteld van alle registratie- en zegelrechten.

Art. 6.

De Staat waarborgt de uitkering van de interesten en de aflossing van de door de SABENA uit te geven leningen waarvan de opbrengst uitsluitend gebruikt wordt voor de aankoop van vliegend materieel, dit is van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan.

De Staat waarborgt insgelijks de uitvoering, voor de hoofdsom en de interesten, van de financieringsoperaties die door de SABENA met Belgische of buitenlandse bouwers worden gedaan met het oog op de aankoop van vliegend materieel.

Het vliegend materieel, dat met de opbrengst van de door de Staat gewaarborgde leningen en andere financieringsoperaties wordt aangekocht, wordt ten bate van de Staat met een speciaal voorrecht bezwaard tot bij het verstrijken van de waarborg. Dit voorrecht neemt rang na die van het voorrecht bedoeld onder 3° van artikel 20 van de wet van 16 December 1851 op de herziening van het hypotheekstelsel, inzonderheid gewijzigd bij artikel 11 van de wet van 7 Maart 1929.

Art. 7.

De Staat neemt de helft van de jaarlijkse interesten uit hoofde van de in artikel 6 bedoelde leningen en andere financieringsoperaties te zijnen laste. De bijdrage van de Staat mag noch minder dan 2 t. h., noch meer dan 3 t. h. van het nominaal bedrag der in artikel 6 bedoelde leningen en andere financieringsoperaties belopen.

Het totale bedrag van de leningen en andere financieringsoperaties waarop de bijdrage wordt berekend, mag echter vier milliard frank niet overschrijden. Het krediet nodig voor de betaling van die bijdrage wordt uitgetrokken op de begroting van het departement dat wordt beheerd door de Minister tot wiens bevoegdheid de burgerlijke luchtvaart behoort.

Art. 8.

De Koning kan de eventuele aflossingspremies van de leningen en de interesten van de leningen

des emprunts et autres opérations de financement visés à l'article 6 de tous impôts et taxes réels quelconques, présents ou futurs, au profit de l'État, des provinces, des communes et du Congo belge.

Art. 9.

Sont exempts de tous impôts et taxes quelconques au profit de l'État, des provinces, des communes et de la Colonie :

- a) les crédits accordés par l'État en exécution de l'article 33, littéra A, alinéa 1^{er}, des statuts, ainsi que la partie des bénéfices affectés à l'apurement de ces crédits conformément à l'article 34, littéra D, 1^o, des statuts ;
- b) les dotations au fonds spécial prévue à l'article 33, littéra A, alinéa 3, b), des statuts ;
- c) les plus-values réalisées à l'occasion de la vente de matériel volant, c'est-à-dire d'aéronefs et de leurs accessoires, à la condition qu'une somme égale au montant de ces plus-values, augmenté du prix d'achat ou de revient des éléments réalisés et diminué des amortissements déjà admis au point de vue fiscal, soit remployée dans l'entreprise en matériel volant et accessoires dans un délai expirant trois ans après la clôture de l'exercice comptable au cours duquel la plus-value a été réalisée.

La plus-value immunisée est déduite du prix d'achat ou de revient des éléments d'actifs acquis en remploi pour le calcul des amortissements et des plus-values ultérieures réalisées.

A défaut de remploi dans le délai précité, la plus-value est ajoutée au revenu imposable de l'exercice comptable au cours duquel ce délai est venu à expiration, sans préjudice toutefois de l'application éventuelle de l'article 27, § 2bis, des lois coordonnées relatives aux impôts sur les revenus.

Les dispositions du présent article sont applicables pour la première fois aux revenus afférents à l'exercice social 1957.

Art. 10.

Les articles 6, 7 et 8 de la loi du 18 août 1955 autorisant la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA) à augmenter son capital et à modifier ses statuts,

en andere financieringsoperaties, bedoeld in artikel 6, vrijstellen van alle tegenwoordige of toekomstige zakelijke belastingen en taxes ten bate van de Staat, de provinciën, de gemeenten en Belgisch Congo.

Art. 9.

Worden vrijgesteld van alle om het even welke belastingen en taxes ten bate van de Staat, de provinciën, de gemeenten en de Kolonie :

- a) de kredieten, door de Staat verleend ter uitvoering van artikel 33, littéra A, 1^e lid, van de statuten, alsmede het gedeelte der winst, dat overeenkomstig artikel 34, littéra D, 1^o, van de statuten, voor de aanzuivering van die kredieten gebruikt wordt ;
- b) de dotaties aan het speciaal fonds bedoeld in artikel 33, littéra A, 3^e lid, b), van de statuten ;
- c) de meerwaarde gerealiseerd bij gelegenheid van de verkoop van vliegend materieel, dit is van luchtvaartuigen en onderdelen daarvan, op voorwaarde dat een som gelijk aan het bedrag van de meerwaarde, verhoogd met de koop- of de kostprijs van de te gelde gemaakte voorwerpen en verminderd met de op fiscaal gebied reeds aangenomen afschrijvingen, in het bedrijf weder belegd wordt in vliegend materieel en onderdelen daarvan binnen een termijn die verstrijkt drie jaar na de sluiting van het boekjaar tijdens hetwelk de meerwaarde gerealiseerd werd.

De vrijgestelde meerwaarde wordt van de koop- of de kostprijs van de als wederbelegging aangekochte actiefelementen afgetrokken voor het berekenen van de afschrijvingen en de later gerealiseerde meerwaarde.

In geval van niet-wederbelegging binnen de voormelde termijn, wordt de meerwaarde gevoegd bij het belastbaar inkomen van het boekjaar tijdens hetwelk die termijn vervallen is, onverminderd evenwel de eventuele toepassing van artikel 27, § 2bis, van de gecoördineerde wetten op de inkomstbelastingen.

De bepalingen van dit artikel zijn voor de eerste maal toepasselijk op de inkomsten over het boekjaar 1957.

Art. 10.

De artikelen 6, 7 en 8 van de wet van 18 Augustus 1955 waarbij de Belgische Naamloze Venootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (SABENA) er toe gemachtigd wordt haar kapi-

sont abrogés. Toutefois, les emprunts émis par la SABENA avant l'entrée en vigueur de la présente loi demeurent soumis aux dispositions légales et statutaires en vigueur au moment de leur émission.

taal te verhogen en haar statuten te wijzigen worden opgeheven. De leningen welke de SABENA vóór de inwerkingtreding van deze wet heeft uitgegeven, blijven echter onderworpen aan de op het tijdstip van uitgifte geldende wets- en statuutsbepalingen.

Donné à Bruxelles, le 27 janvier 1958.

Gegeven te Brussel, 27 Januari 1958.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Ministre des Communications,

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

ANNEXE I.

Modifications aux statuts de la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA).

Article 1.

L'article 1 est remplacé par le texte suivant :

« Il est formé par les présentes une société anonyme sous la dénomination de Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA). »

Article 2.

L'article 2, alinéas 1^{er} et 2, est remplacé par le texte suivant :

« Le siège social est établi à Bruxelles, 35, rue Cardinal Mercier. Par décision du Conseil d'Administration, dûment publiée, ce siège peut être transféré en tout autre endroit de l'agglomération bruxelloise. »

Article 5.

L'article 5 est remplacé par le texte suivant :

« Le capital social, fixé à sept cent cinquante millions de francs belges, est représenté par un million cinq cent mille actions privilégiées de cinq cents francs chacune. Il existe en outre cinquante-deux mille actions de dividende. »

Article 7.

Un alinéa, rédigé comme suit, est inséré entre l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 7 :

« En... cent vingt-cinq mille actions privilégiées ont été souscrites par l'Etat belge et entièrement libérées de la façon suivante :

- a) par annulation de la créance résultant de l'emprunt de 4 p. c. contracté auprès de l'Etat dont l'échéance finale était fixée au 31 décembre 1968, à concurrence du montant restant dû le 1^{er} janvier 1959, soit 53.607.000 francs ;
- b) par une réduction à concurrence de 8.893.000 francs du montant inscrit au « Compte statutaire Etat » prévu à l'article 33, B ; cent vingt-cinq mille actions privilégiées ont été souscrites par le Congo belge et entièrement libérées ; deux cent cinquante mille actions privi-

BIJLAGE I.

Wijzigingen in de statuten van de Belgische Naamloze Vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (SABENA).

Artikel 1.

Artikel 1 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Bij deze wordt een naamloze vennootschap opgericht onder de benaming Belgische Naamloze Vennootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (SABENA). »

Artikel 2.

Artikel 2, 1^{ste} en 2^{de} lid, wordt vervangen door de volgende tekst :

« De maatschappelijke zetel is gevestigd te Brussel, 35, Kardinaal Mercierstraat. Deze zetel kan, bij behoorlijk bekendgemaakte beslissing van de Raad van Beheer, naar elke andere plaats in de Brusselse agglomeratie worden overgebracht. »

Artikel 5.

Artikel 5 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Het maatschappelijk kapitaal, vastgesteld op zevenhonderd vijftig miljoen Belgische franken, is vertegenwoordigd door één miljoen vijfhonderd duizend preferente aandelen, elk van vijfhonderd frank. Bovendien bestaan er twee en vijftigduizend dividendaandelen. »

Artikel 7.

Een lid, luidend als volgt, wordt ingevoegd tussen het voorlaatste en het laatste lid van artikel 7 :

« In ... tekende de Belgische Staat in voor honderd vijftientwintig duizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort als volgt :

- a) door vernietiging van de schuldvordering wegens de bij de Staat aangegane lening tegen 4 t. h. met uiteindelijke vervaldag op 31 December 1968 en tot beloop van het bedrag dat op 1 Januari 1959 nog verschuldigd blijft, namelijk 53.607.000 frank ;
- b) door vermindering met 8.893.000 frank van het bedrag dat geboekt is op de « Statutaire rekening Staat » bedoeld in artikel 33, B ; tekende Belgisch Congo in voor honderd vijftientwintig duizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort ; tekende

légiées ont été souscrites en espèces et entièrement libérées par un groupe de souscripteurs privés. Il n'a pas été créé de nouvelles actions de dividende. »

Article 10.

Un alinéa, rédigé comme suit, est inséré après le dernier alinéa de l'article 10, littéra a. :

« L'Etat garantit également l'exécution, pour le principal et pour les intérêts, des opérations de financement conclues par la société avec des constructeurs belges ou étrangers en vue de l'acquisition de matériel volant. »

L'article 10, littéra b., est remplacé par le texte suivant :

« Les modalités et conditions d'émission des emprunts, ainsi que les conditions des autres opérations de financement visés au littéra a. du présent article sont déterminées par le Conseil d'administration, de l'accord du Ministre des Finances, en ce qui concerne les emprunts et autres opérations de financement conclus ou émis en Belgique ou à l'étranger en monnaie belge ou étrangère, et de l'accord du Ministre des Finances et du Ministre des Colonies en ce qui concerne les emprunts et autres opérations de financement conclus ou émis au Congo belge en monnaie congolaise. »

« Le matériel volant acquis au moyen du produit des emprunts et autres opérations de financement garantis par l'Etat est affecté, au profit de ce dernier, d'un privilège spécial jusqu'à l'expiration de la garantie, conformément à l'article 6 de la loi du »

L'article 10, littéra c, est remplacé par le texte suivant :

« L'Etat supporte la moitié de la charge des intérêts annuels afférents aux emprunts et autres opérations de financement visés au littéra a. du présent article. L'intervention de l'Etat ne sera ni inférieure à 2 p.c. ni supérieure à 3 p.c. du montant nominal des emprunts et autres opérations de financement ainsi visés. Toutefois, le montant total des emprunts et autres opérations de financement sur lesquels l'intervention est calculée ne peut excéder quatre milliards de francs belges. »

Article 12.

Le 2^e alinéa de l'article 12 est remplacé par le texte suivant :

een groep private intekenaars, tegen betaling in geld, in voor tweehonderd vijftigduizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort. Geen nieuwe dividendaandelen werden gecreëerd. »

Artikel 10.

Een lid, luidend als volgt, wordt ingevoegd achter het laatste lid van artikel 10, littera a. :

« De Staat waarborgt insgelijks de uitvoering, voor de hoofdsom en de interesten, van de financieringsoperaties die door de maatschappij met Belgische of buitenlandse bouwers worden gedaan met het oog op de aankoop van vliegend materieel. »

Artikel 10, littera b., wordt vervangen door de volgende tekst :

« De modaliteiten en voorwaarden van uitgifte van de leningen, alsmede de voorwaarden van de andere, onder littera a. van dit artikel bedoelde financieringsoperaties, worden door de raad van beheer vastgesteld, in overleg met de Minister van Financiën voor de leningen en andere financieringsoperaties in België of in het buitenland in Belgische of in vreemde munt gedaan of uitgegeven, en in overleg met de Minister van Financiën en de Minister van Koloniën, voor de leningen en andere financieringsoperaties in Belgisch Congo in Congolese munt gedaan of uitgegeven. »

« Het vliegend materieel aangekocht met de opbrengst van de door de Staat gewaarborgde leningen en andere financieringsoperaties wordt, overeenkomstig artikel 6 van de wet van , ten bate van de Staat met een speciaal voorrecht bezwaard tot bij het verstrijken van de waarborg. »

Artikel 10, littera c, wordt vervangen door de volgende tekst :

« De Staat neemt de helft van de jaarlijkse interesten uit hoofde van de onder littera a. van dit artikel bedoelde leningen en andere financieringsoperaties te zijnen laste. De bijdrage van de Staat mag noch minder dan 2 t. h. noch meer dan 3 t. h. van het nominaal bedrag van die leningen en andere financieringsoperaties belopen. Het totale bedrag van de leningen en andere financieringsoperaties waarop de bijdrage wordt berekend mag echter vier milliard Belgische franken niet overschrijden. »

Artikel 12.

Het 2^e lid van artikel 12 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Ces délégués sont convoqués et admis à toutes les réunions du Conseil d'administration ainsi qu'aux assemblées générales des actionnaires et participent aux délibérations avec voix consultative seulement. Ils sont tenus au secret professionnel pour ce qui concerne les affaires de la société, sauf à l'égard des ministres qui les ont nommés. »

Article 13.

Les 4^e et 5^e alinéas de l'article 13 sont remplacés par le texte suivant :

« Le Conseil d'administration nomme dans son sein un Comité permanent composé du président du Conseil, de l'administrateur-délégué, d'un administrateur nommé sur proposition du Ministre ayant l'aéronautique civile dans ses attributions, d'un administrateur nommé sur proposition du Ministre des Colonies, d'un administrateur nommé sur proposition du Ministre des Finances et d'un administrateur nommé sur proposition des actionnaires autres que l'Etat, le Congo belge et le Ruanda-Urundi.

En cas de cumul de la fonction de président du Conseil et d'administrateur-délégué, un autre administrateur nommé sur proposition des actionnaires autres que l'Etat, le Congo belge et le Ruanda-Urundi siège au Comité permanent.

Ce Comité, présidé par le président du Conseil, a pour mission de préparer les décisions du Conseil d'administration sans qu'il puisse se substituer au Conseil dans l'exercice des pouvoirs que les statuts confèrent à ce dernier.

Il est tenu informé des problèmes intéressant la gestion de la société. Il se réunit au moins une fois par mois, sur convocation du président, ou chaque fois que deux de ses membres au moins en font la demande. Chaque membre peut faire inscrire à l'ordre du jour d'une réunion du Comité permanent toute question entrant dans le cadre de la mission du Comité. »

Article 24.

L'alinéa premier de l'article 24 est remplacé par le texte suivant :

« L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires. Ses décisions régulièrement prises sont obligatoires pour tous, même pour les absents, incapables et dissidents. Elle se réunit de plein droit le troisième mardi de juillet, à 14 h. 30', au siège social. Si le troisième mardi de juillet est un jour férié

« Deze afgevaardigden worden opgeroepen en toegelaten tot al de vergaderingen van de raad van beheer alsmede tot de algemene vergaderingen der aandeelhouders en nemen deel aan de beraadslagingen, doch enkel met raadgevende stem. Wat de zaken van de vennootschap betreft, zijn zij door het beroepsgeheim gebonden, behalve tegenover de ministers die ze benoemd hebben. »

Artikel 13.

Het 4^{de} en het 5^{de} lid van artikel 13 worden vervangen door de volgende tekst :

« De raad van beheer benoemt uit zijn leden een vast comité, samengesteld uit de voorzitter van de raad, de gemachtigde beheerder, een beheerder benoemd op de voordracht van de Minister tot wiens bevoegdheid de burgerlijke luchtvaart behoort, een beheerder benoemd op de voordracht van de Minister van Koloniën, een beheerder benoemd op de voordracht van de Minister van Financiën en een beheerder benoemd op de voordracht van de andere aandeelhouders dan de Staat, Belgisch Congo en Ruanda-Urundi.

Ingeval van cumulatie van de functie van voorzitter van de raad met die van gemachtigd beheerder, heeft een ander beheerder, benoemd op de voordracht van de andere aandeelhouders dan de Staat, Belgisch Congo en Ruanda-Urundi, zitting in het vast Comité.

Dat Comité, voorgezeten door de voorzitter van de raad, heeft in opdracht de beslissing van de raad van beheer voor te bereiden, zonder dat het in de plaats van de raad kan treden voor het uitoefenen van de macht die bij deze statuten aan de raad verleend is.

Het wordt op de hoogte gehouden van de problemen in verband met het beheer van de vennootschap. Het vergadert ten minste eenmaal per maand op bijeenroeping door de voorzitter, of telkens als ten minste twee van zijn leden daarom verzoeken. Elk lid kan elke kwestie, die binnen het raam van de opdracht van het Comité valt, op de agenda van een vergadering van het vast Comité doen plaatsnemen. »

Artikel 24.

Het eerste lid van artikel 24 wordt vervangen door de volgende tekst :

« De regelmatig samengestelde algemene vergadering vertegenwoordigt al de houders van aandelen. Haar regelmatig genomen beslissingen zijn bindend voor allen, zelfs voor de afwezigen, onbekwamen en andersdenkenden. Zij komt van rechtswege bijeen de derde Dinsdag van Juli, te 14 u. 30', ten maatschappelijken zetel. Valt de

légal, l'assemblée générale a lieu le jour ouvrable suivant. »

Article 33.

L'alinéa 2 de l'article 33, littéra A, est remplacé par le texte suivant :

« Endéans les trois mois qui suivent la clôture de l'exercice social, la société soumet au Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions, le bilan provisoire de cet exercice et le Ministre fixe par voie d'arrêté ministériel, endéans les deux mois de la remise du bilan provisoire et sur la base de la situation enregistrée par ce bilan, les crédits qui sont alloués à la société, en vertu de l'alinéa qui précède. Ces crédits sont effectivement versés à la société au fur et à mesure de ses besoins de renouvellement de matériel volant. »

Article 34.

L'alinéa 1^{er} de l'article 34 est remplacé par le texte suivant :

« L'excédent du bilan, déduction faite des frais généraux, charges sociales, dotation d'un fonds de bien-être du personnel, gratifications éventuelles aux membres du personnel et amortissements, nécessaires, constitue le bénéfice net. »

L'article 34, littéra D, 2^o, d, est supprimé.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 27 janvier 1958.

derde Dinsdag van Juli op een wettelijke feestdag, dan wordt de algemene vergadering de eerstvolgende werkdag gehouden. »

Artikel 33.

Het 2^{de} lid van artikel 33, littera A, wordt vervangen door de volgende tekst :

« Binnen drie maanden na de sluiting van het maatschappelijk dienstjaar legt de maatschappij de voorlopige balans van dat dienstjaar voor aan de Minister tot wiens bevoegdheid de Luchtvaart behoort en de Minister bepaalt, bij ministerieel besluit, binnen twee maanden na de overlegging van de voorlopige balans en op grond van de bij die balans vastgestelde toestand de kredieten welke krachtens het vorige lid aan de Maatschappij worden verleend. Die kredieten worden aan de maatschappij werkelijk uitbetaald naarmate van haar behoeften voor de vernieuwing van het vliegend materieel. »

Artikel 34.

Het 1^{ste} lid van artikel 34 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Het batig saldo van de balans, na aftrek van de algemene kosten, de sociale lasten, de dotatie aan een fonds voor het welzijn van het personeel, de eventuele gratificaties aan de leden van het personeel en de nodige afschrijvingen, vormt de zuivere winst. »

Artikel 34, D, 2^o, d, vervalt.

Ons bekend om te worden gehecht aan Ons besluit van 27 Januari 1958.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Ministre des Communications,

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

ANNEXE II.

Modifications aux statuts de la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA).

Article 5.

L'article 5 est remplacé par le texte suivant :

« Le capital social, fixé à un milliard de francs belges, est représenté par deux millions d'actions privilégiées de 500 francs chacune. Il existe, en outre, cinquante-deux mille actions de dividende. »

Article 7.

Un alinéa rédigé comme suit, est inséré entre l'avant-dernier alinéa de l'article tel qu'il est modifié par l'annexe I de la présente loi, et le dernier alinéa de l'article 7 :

« En cent vingt-cinq mille actions privilégiées ont été souscrites par l'Etat belge et entièrement libérées par une réduction, à concurrence de 62.500.000 francs du montant inscrit au « Compte statutaire Etat » prévu à l'article 33, B ; cent vingt-cinq mille actions privilégiées ont été souscrites par le Congo belge et entièrement libérées ; deux cent cinquante mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces et entièrement libérées par un groupe de souscripteurs privés. Il n'a pas été créé de nouvelles actions de dividende. »

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 27 janvier 1958.

BIJLAGE II.

Wijzigingen in de statuten van de Belgische Naamloze Vennootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (SABENA).

Artikel 5.

Artikel 5 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Het maatschappelijk kapitaal, vastgesteld op één milliard Belgische franken, is vertegenwoordigd door twee miljoen preferente aandelen, elk van 500 frank. Bovendien bestaan er twee en vijftig duizend dividendaandelen. »

Artikel 7.

En lid, luidend als volgt, wordt ingevoegd tussen het voorlaatste lid van het artikel, zoals dit bij bijlage I tot deze wet gewijzigd is, en het laatste lid van artikel 7 :

« In schreef de Belgische Staat in voor honderd vijf en twintig duizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort door een vermindering met 62.500.000 frank van het bedrag dat geboekt is op de « Statutaire rekening Staat » bedoeld in artikel 33, B ; schreef Belgisch Congo in voor honderd vijf en twintig duizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort ; schreef een groep private inschrijvers, tegen betaling in geld, in voor tweehonderd vijftig duizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort. Er werden geen nieuwe dividendaandelen bijgemaakt. »

Ons bekend om te worden gehecht aan Ons besluit van 27 Januari 1958.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :
Le Ministre des Communications,

VAN KONINGSWEGE :
De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 17 décembre 1957, d'une demande d'avis sur un projet de loi « autorisant la SABENA à augmenter son capital et à modifier ses statuts », a donné le 8 janvier 1958 l'avis suivant :

Le projet tend essentiellement à permettre à la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) d'augmenter son capital et de modifier ses statuts.

L'autorisation ou l'approbation des Chambres législatives est requise pour la modification des « dispositions d'ordre financier ou légal des statuts » de cet organisme, par l'article 31 de ceux-ci.

Les statuts de la SABENA sont actuellement les statuts annexés à la loi du 6 avril 1949, modifiés en vertu de la loi du 18 août 1955.

Le projet prévoit, en outre, l'extension à de nouveaux emprunts de la garantie de l'Etat et de la prise en charge par l'Etat d'une partie des intérêts. Il accorde, enfin, à la SABENA de nouvelles exemptions fiscales.

**

L'article 7 de la loi du 6 avril 1949 et l'article 5 de la loi du 18 août 1955 accordent déjà à la SABENA des exemptions fiscales. Celles-ci sont reprises à l'article 5 du projet. L'article 9 détermine les nouvelles exonérations d'impôts.

Les nouvelles exonérations d'impôts ne soulèvent pas plus que celles dont la SABENA jouit déjà, d'objections fondées sur l'article 112 de la Constitution.

Il ressort, en effet, de l'exposé des motifs que les exemptions prévues sont inspirées par le seul souci de l'intérêt général. Si elles ne sont accordées qu'à la SABENA, c'est sinon en raison du caractère parastatal que revêtirait l'organisme, du moins en raison de ce que, née de l'association des pouvoirs publics et de personnes privées, la SABENA seule a la charge d'assurer tant en Belgique qu'au Congo belge certains transports aériens d'utilité publique.

Les exemptions sont d'ailleurs conçues de manière à ne pas favoriser, par rapport à la loi commune en matière d'impôts, les membres de l'association quant aux profits qu'ils retirent de celle-ci.

**

L'article 3 du projet prévoit que les actions souscrites par l'Etat seront libérées « par voie de compensation ».

Les dettes de la SABENA envers l'Etat, dont l'annulation est prévue par cet article, n'étant pas exigibles, la compensation ou plus exactement la libération par apport de créances ne pourra, en vertu du droit commun, intervenir de plein droit, mais devra être acceptée par l'assemblée générale des actionnaires. Il n'en irait autrement que si le projet entendait se substituer à la volonté des parties et imposer d'autorité les modalités qu'il prévoit pour la libé-

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 17^e december 1957 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « waarbij de SABENA er toe gemachtigd wordt haar kapitaal te verhogen en haar statuten te wijzigen », heeft de 8^e januari 1958 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt er in hoofdzaak toe, de Belgische Naamloze Vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (SABENA) te machtigen haar kapitaal te verhogen en haar statuten te wijzigen.

Artikel 31 van genoemde statuten schrijft immers voor, dat machtiging of goedkeuring door de Wetgevende Kamers vereist is, om daarin bepalingen van financiële of wettelijke aard te wijzigen.

De thans geldende statuten van de SABENA zijn die welke bij de wet van 6 april 1949 gevoegd en door de wet van 18 augustus 1955 gewijzigd zijn.

Voorts wordt door het ontwerp aan nieuwe leningen de Staatswaarborg verbonden, samen met de verbintenis van Staatswege een gedeelte van de rente te dragen. Ten slotte worden aan de SABENA nieuwe belastingvrijstellingen toegestaan.

**

Artikel 7 van de wet van 6 april 1949 en artikel 5 van de wet van 18 augustus 1955 verlenen de SABENA reeds belastingvrijstellingen. Deze worden overgenomen in artikel 5 van het ontwerp. Artikel 9 van het ontwerp voorziet in nieuwe belastingvrijstellingen.

Tegen deze nieuwe belastingvrijstellingen kunnen evenmin als tegen de reeds bestaande, bezwaren op grond van artikel 112 van de Grondwet worden ingebracht.

Volgens de memorie van toelichting worden de in uitzicht gestelde vrijstellingen immers alleen met het oog op het algemeen belang in het leven geroepen. Dat zij alleen aan de SABENA worden toegestaan, is te verklaren, zonet wegens het parastataal karakter dat aan de instelling zou zijn verbonden, dan toch hierdoor, dat de uit de vereniging van openbare besturen met particuliere personen ontstane SABENA, en zij alleen, moet instaan voor bepaalde luchttransporten van openbaar nut, zowel in België als in Belgisch-Congo.

De vrijstellingen zijn overigens zo opgevat, dat zij, ten opzichte van de gewone belastingwetten, de leden van de vennootschap niet begunstigen wat de winsten betreft, die zij daaruit halen.

**

Volgens artikel 3 van het ontwerp worden de aandelen waarop de Staat intekent, « volgestort door middel van compensatie ».

Daar de schulden van de SABENA tegenover de Staat, waarvan de vernietiging in dit artikel wordt vastgesteld, niet opeisbaar zijn, zal de schuldvergelijking, of juister gezegd « de volstorting » door inbreng van schuldverdering, overeenkomstig het gemeen recht niet van rechtswege kunnen intreden, maar behoeft zij de instemming van de algemene vergadering der aandeelhouders. Dit zou alleen dan niet het geval zijn, indien het ontwerp de plaats wilde

ration des actions de l'Etat. Telle n'est, toutefois, pas l'intention du Gouvernement.

Pour que l'assemblée générale puisse se prononcer sur les modalités de la libération des actions de l'Etat, il conviendrait d'énoncer ces modalités dans les statuts.

Le texte que le Conseil d'Etat propose ci-après pour l'article 3 du projet fait ressortir le caractère conventionnel de la compensation :

Article 3.

L'Etat est autorisé à souscrire à chaque augmentation de capital prévue à l'article 2, pour un montant de 62 millions 500.000 francs.

Les actions privilégiées ainsi souscrites seront libérées :

- a) par annulation de la création résultant de l'emprunt à 4 p.c. contracté auprès de l'Etat, dont l'échéance finale est fixée au 31 décembre 1968, à concurrence du montant restant dû le 1^{er} janvier 1959, soit 53 millions 607.000 francs ;
- b) par dérogation à l'article 33, B, des statuts, par une réduction, à concurrence de 71.393.000 francs, du montant inscrit au « Compte statutaire Etat » prévu à cet article.

**

Les articles 6, 7 et 8 du projet abrogent les articles correspondants de la loi du 18 août 1955 et les remplacent par des dispositions nouvelles. On n'aperçoit pas l'intérêt qu'il y a d'insérer ces articles dans la loi du 18 août 1955. Il serait préférable de supprimer les phrases liminaires des articles 6, 7 et 8, et d'ajouter au projet un article abrogeant les articles correspondants de la loi du 18 août 1955.

**

Le troisième alinéa du texte figurant à l'article 6 du projet reproduit, en y ajoutant les mots « autres opérations de financement », le deuxième alinéa de l'article 6 de la loi du 18 août 1955. Dans l'avis qu'il a donné sur le projet de cette loi, le Conseil d'Etat a fait remarquer qu'il résultait de la généralité des termes de cette dispositions que tout le matériel volant acquis au moyen des emprunts contractés sous la garantie de l'Etat, postérieurement à l'entrée en vigueur de la loi, serait, dans son ensemble, affecté du privilège au profit de l'Etat, pour assurer le remboursement des sommes exposées éventuellement par celui-ci, en exécution de la garantie qu'il aura accordée aux emprunts. L'avis ajoutait : « Si telle n'était pas l'intention du Gouvernement, et si le privilège devait être limité, pour chaque emprunt, au matériel acquis au moyen de celui-ci, il y aurait lieu de préciser le texte de l'article 6 en faisant apparaître que les créances résultant de la garantie donnée par l'Etat à un emprunt ne seront privilégiées que sur le matériel volant acquis grâce au produit de cet emprunt. » (Chambre des Représentants, session 1954-1955, Document n° 340, p. 9.)

Cette observation vaut pour l'article 6 du présent projet.

**

innemen van de wil van partijen en gezagshalve de regelen wilde opdringen die het ten aanzien van de volstorting van de aandelen van de Staat voorschrijft. De Regering bedoelt het echter niet zo.

Om de algemene vergadering de gelegenheid te geven, over de regelen inzake de volstorting van de aandelen van de Staat te beslissen, behoren deze regelen in de statuten te worden opgenomen.

De hieronder voor artikel 3 van het ontwerp voorgestelde tekst doet uitkomen, dat de schuldvergelijking op overeenkomst steunt :

Artikel 3.

De Staat wordt er toe gemachtigd op elke in artikel 2 bedoelde kapitaalsverhoging in te tekenen voor 62 miljoen 500.000 frank.

De preferente aandelen waarop aldus is ingetekend, worden volgestort :

- a) door vernietiging van de schuldvordering wegens de bij de Staat aangegane lening tegen 4 t. h. met uiteindelijke vervaldag op 31 december 1968, tot beloop van het bedrag dat op 1 januari 1959 nog verschuldigd blijft, namelijk 53.607.000 frank ;
- b) in afwijking van artikel 33, B, van de statuten, door vermindering met 71.393.000 frank van het bedrag dat geboekt is op de « Statutaire rekening Staat », bedoeld in dit artikel.

**

De artikelen 6, 7 en 8 van het ontwerp heffen de overeenkomstige artikelen van de wet van 18 augustus 1955 op en vervangen ze door nieuwe teksten. Het is niet duidelijk waarom deze artikelen in de wet van 18 augustus 1955 worden ingevoegd. Men schrappe de inleidende volzin in de artikelen 6, 7 en 8, en voeg aan het ontwerp een artikel toe, dat de overeenkomstige artikelen van de wet van 18 augustus 1955 opheft.

**

Het derde lid van de tekst in artikel 6 van het ontwerp is de herhaling, met de toevoeging van de woorden « en andere financieringsoperaties », van het tweede lid van artikel 6 van de wet van 18 augustus 1955. In het advies over het ontwerp van deze wet merkte de Raad van State op, dat uit de algemeenheid van de bewoordingen van dit voorschrift bleek, dat op het geheel van het vliegend materieel, aangekocht met de opbrengst van de leningen die na de inwerkingtreding van de wet onder Staatswaarborg zullen worden aangegaan, het voorrecht ten gunste van de Staat zal rusten, om de terugbetaling te verzekeren van de bedragen, door de Staat eventueel uitgegeven ter uitvoering van de waarborg welke hij aan de leningen zal verleend hebben. Het advies vervolgde : « Indien zulks niet de bedoeling van de Regering mocht zijn en indien het voorrecht voor elke lening beperkt moet blijven tot het materieel dat met behulp daarvan is aangekocht, zou de tekst van artikel 6 duidelijk tot uiting moeten brengen dat aan de schuldvorderingen ontstaan uit de waarborg welke de Staat aan een lening heeft gehecht, alleen een voorrecht zal verbonden zijn ten aanzien van het vliegend materieel dat dank zij de opbrengst van deze lening werd aangekocht. » (Kamer der Volksvertegenwoordigers, zitting 1954-1955, document n° 340, blz. 9.)

Deze opmerking geldt eveneens voor artikel 6 van het onderhavige ontwerp.

**

L'article 8 du projet autorise le Roi à exonérer d'impôts les primes de remboursement et les intérêts des emprunts. Il abroge l'article 8 de la loi du 18 août 1955 qui accorde directement la même exonération de l'impôt. Faute de disposition transitoire, il pourrait résulter de cette abrogation que les primes de remboursement et les intérêts des emprunts contractés avant l'entrée en vigueur du projet ne bénéficient à l'avenir plus de l'exonération, si le Roi ne la rétablit pas. Le Gouvernement n'ayant pas l'intention de modifier le régime fiscal des emprunts déjà contractés, il convient de compléter le projet par une disposition transitoire maintenant ces emprunts sous le régime qui était en vigueur au moment de leur émission.

Compte tenu de cette dernière observation, l'article que le Conseil d'Etat propose d'ajouter au projet pourrait être rédigé comme suit :

Article 10.

Les articles 6, 7 et 8 de la loi du 18 août 1955 autorisant la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) à augmenter son capital et à modifier ses statuts, sont abrogés. Toutefois, les emprunts émis par la SABENA avant l'entrée en vigueur de la présente loi demeurent soumis aux dispositions légales et statutaires en vigueur au moment de leur émission.

En tenant compte de l'observation formulée à propos de l'article 3 du projet de loi, le texte modifiant l'article 7 des statuts et figurant à l'annexe I du projet pourrait être rédigé de la façon suivante :

Article 7.

Un alinéa, rédigé comme suit, est inséré entre l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 7 :

« En... : cent vingt-cinq mille actions privilégiées ont été souscrites par l'Etat belge et entièrement libérées de la façon suivante :

- a) par annulation de la créance résultant de l'emprunt à 4 p. c. contracté auprès de l'Etat dont l'échéance finale était fixée au 31 décembre 1968, à concurrence du montant restant dû le 1^{er} janvier 1959, soit 53 millions 607.000 francs ;
- b) par une réduction à concurrence de 8.893.000 francs du montant inscrit au « Compte statutaire Etat » prévu à l'article 33, B ; cent vingt-cinq mille actions privilégiées ont été souscrites par le Congo belge et entièrement libérées ; deux cent cinquante mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces et entièrement libérées par un groupe de souscripteurs privés. Il n'a pas été créé de nouvelles actions de dividende. »

Le second alinéa du texte modifiant l'article 34 des statuts et figurant à l'annexe I du projet devrait être rédigé comme suit :

« L'article 34, littera D, 2^o, d, est supprimé. »

Artikel 8 van het ontwerp machtigt de Koning de aflossingspremies en renten van de leningen vrij te stellen van belasting. Het heft artikel 8 van de wet van 18 augustus 1955 op, dat rechtstreeks dezelfde belastingvrijstelling verleent. Bij gemis aan overgangsbepaling, zou deze opheffing tot gevolg kunnen hebben, dat de aflossingspremies en de renten van de vóór de inwerkingtreding van de ontworpen wet opgenomen leningen voortaan geen belastingvrijstelling zullen genieten, tenzij de Koning ze opnieuw toestaat. Daar de Regering de belastingregeling van de reeds opgenomen leningen niet wenst te wijzigen, behoort het ontwerp te worden aangevuld met een overgangsregeling die voor deze leningen de regeling handhaaft welke op het tijdstip van de uitgifte van kracht was.

Met inachtneming van deze opmerking, kan het artikel dat in het voorstel van de Raad van State aan het ontwerp wordt toegevoegd, worden gelezen als volgt :

Artikel 10.

De artikelen 6, 7 en 8 van de wet van 18 augustus 1955 waarbij de Belgische Naamloze Vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (SABENA) er toe gemachtigd wordt haar kapitaal te verhogen en haar statuten te wijzigen, worden opgeheven. De leningen welke de SABENA vóór de inwerkingtreding van deze wet heeft uitgegeven, blijven echter onderworpen aan de op het tijdstip van uitgifte geldende wets- en statuutsbepalingen.

Met inachtneming van de opmerking in verband met artikel 3 van het wetsontwerp, kan de tekst tot wijziging van artikel 7 van de statuten in de bijlage I van het ontwerp als volgt worden gelezen :

Artikel 7.

Een lid, luidend als volgt, wordt ingevoegd tussen het voorlaatste en het laatste lid van artikel 7 :

« In... tekende de Belgische Staat in voor honderd vijftientig duizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort als volgt :

- a) door vernietiging van de schuldvordering wegens de bij de Staat aangegane lening tegen 4 t. h. met uiteindelijke vervaldag op 31 december 1968 en tot beloop van het bedrag dat op 1 januari 1959 nog verschuldigd blijft, namelijk 53.607.000 frank ;
- b) door vermindering met 8.893.000 frank van het bedrag dat geboekt is op de « Statutaire rekening Staat » bedoeld in artikel 33, B ; tekende Belgisch-Congo in voor honderd vijftientig duizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort ; tekende een groep private intekenaars, tegen betaling in geld, in voor tweehonderd vijftigduizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort. Geen nieuwe dividendaandelen werden gecreëerd. »

Het tweede lid van de tekst tot wijziging van artikel 34 van de statuten in bijlage I van het ontwerp leze men als volgt :

« Artikel 34, D, 2^o, d, vervalt. »

En raison de l'observation formulée au sujet de l'article 3 du projet de loi, il conviendrait d'ajouter, après les mots « ont été souscrites par l'Etat belge et entièrement libérées » figurant au texte modifiant l'article 7 qui se trouve à l'annexe II du projet, les mots « par une réduction, à concurrence de 62.500.000 francs du montant inscrit au « Compte statutaire Etat » prévu à l'article 33, B ».

**

Une modification de pure forme devrait enfin être apportée à l'article 1^{er} du texte français, qui gagnerait en clarté à être rédigé comme suit :

Article 1^{er}.

La Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) est autorisée à apporter à ses statuts les modifications énoncées à l'annexe I de la présente loi, dès l'entrée en vigueur de celle-ci et les modifications énoncées à l'annexe II de la présente loi, à partir du 1^{er} janvier 1960.

La chambre était composée de

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président ;

L. MOUREAU et G. HOLOYE, conseillers d'Etat;

P. COART-FRESART et P. ANSIAUX, assesseurs de la section de législation ;

Mme J. DE KOSTER, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. F. LEPAGE.

Le rapport a été présenté par M. J. LIGOT, substitut.

Le Greffier, — De Griffier,
(s./w. get.) J. DE KOSTER.

Pour deuxième expédition délivrée au Ministre des Communications.

Le 16 janvier 1958.

Le Greffier du Conseil d'Etat,

(s./w. get.) R. DECKMYN.

Ingevolge de opmerking betreffende artikel 3 van het wetsontwerp, voege men aan de tekst tot wijziging van artikel 7 in bijlage II, na de woorden « waarvan het volledig bedrag werd gestort », de woorden toe « door een vermindering met 62.500.000 frank van het bedrag dat geboekt is op de « Statutaire rekening Staat » bedoeld in artikel 33, B ».

**

Ten slotte is bij de Franse tekst van artikel 1 een vormwijziging nodig, als volgt :

« Article 1^{er}.

» La Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) est autorisée à apporter à ses statuts les modifications énoncées à l'annexe I de la présente loi, dès l'entrée en vigueur de celle-ci, et les modifications énoncées à l'annexe II de la présente loi, à partir du 1^{er} janvier 1960. »

De kamer was samengesteld uit de

HH. F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter ;

L. MOUREAU en G. HOLOYE, raadsheren van State ;

P. COART-FRESART en P. ANSIAUX, bijzitters van de afdeling wetgeving ;

Mw. J. DE KOSTER, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. F. LEPAGE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. LIGOT, substituut.

Le Président, — De Voorzitter,
(s./w. get.) F. LEPAGE.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeerswezen.

De 16^e januari 1958.

De Griffier van de Raad van State,