

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

25 MARS 1947.

25 MAART 1947.

PROPOSITION DE LOI

portant nationalisation des voies aériennes.

WETSVOORSTEL

tot nationalisatie van de luchtwegen.

DEVELOPPEMENTS.

TOELICHTING.

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

La présente proposition de loi a pour but de nationaliser les sociétés d'exploitations de lignes aériennes, telle la SABENA.

Par sa situation géographique, la Belgique est un centre qui doit pouvoir communiquer rapidement avec tous les autres pays.

D'autre part, le rôle important de la Belgique au point de vue commercial et celui des relations internationales a entraîné un développement marqué, depuis la libération, des transports aériens.

Tant en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises, l'aéroport de Bruxelles est l'objet, chaque jour, d'un trafic intense qui est encore appelé à croître dans un avenir prochain.

Il en résulte que la gestion des transports aériens doit s'inspirer uniquement du souci de l'intérêt public.

D'un autre côté, le Congo a, depuis la guerre, fortement accru ses possibilités de production et d'échange.

Il s'avère indispensable, dès lors, d'améliorer les moyens de communication entre le territoire national et la colonie.

Enfin, des problèmes particulièrement urgents doivent, pour recevoir une solution rationnelle, être examinés en dehors de toute considération de profits.

Il s'agit, par exemple, de la création d'installations pourvues des derniers perfectionnements techniques, de l'acquisition d'appareils modernes, de la sécurité du trafic.

Dit wetsvoorstel heeft de nationalisatie ten doel van de vennootschappen tot exploitatie van luchtvaartlijnen, zooals de SABENA.

Door zijn aardrijkskundige ligging, is België een centrum dat over snelle verbindingen moet beschikken met al de andere landen.

Anderzijds, heeft de belangrijke rol van België op handelsgebied en op dat van de internationale betrekkingen, sedert de bevrijding een merkelijke ontwikkeling van het luchtvervoer met zich gebracht.

Zoowel wat het reizigers- als het goederenvervoer betreft, kent de luchthaven van Brussel dagelijks een druk verkeer, dat in een nabije toekomst nog zal toenemen.

Daaruit volgt, dat men zich, bij het beheer van het luchtvervoer, alleen mag laten leiden door de zorg voor het algemeen belang.

Anderzijds zijn, sedert den oorlog, de productie- en ruilmogelijkheden van Congo veel groter geworden.

Het blijkt dan ook volstrekt noodzakelijk de verbindingen tusschen het moederland en de kolonie te verbeteren.

Sommige uiterst dringende problemen moeten, ten slotte, om een rationeele oplossing er aan te kunnen geven, worden onderzocht met uitsluiting van elke gedachte aan winst.

Het geldt hierbij het aanleggen van inrichtingen voorzien van de laatste technische verbeteringen, den aankoop van moderne toestellen, de veiligheid van het verkeer.

G.

L'équipement des aérodromes, des pistes, des hangars, des postes de signalisation exige des investissements de plus en plus élevés.

La création d'un service public, doté de la personnalité civile, disposant des moyens financiers propres à supporter les dépenses découlant de la réalisation de ce programme, s'avère donc particulièrement souhaitable.

La nationalisation, en outre, entraînera un développement harmonieux de l'aviation en Belgique. Elle assurera à notre pays la place qui lui revient dans le domaine des relations aériennes internationales.

Il existe actuellement au Ministère des Communications une régie des voies aériennes, qui a, dans ses attributions principales, la surveillance générale, l'aménagement des plaines d'atterrissage et la construction de tous les bâtiments.

Les principales dépenses sont ainsi supportées par l'Etat, mais les bénéfices éventuels reviendront aux sociétés qui exploitent les lignes aériennes.

De plus, le manque d'unité actuel nuit au développement de notre réseau aérien. Nous risquons de nous laisser devancer par les pays étrangers dans les questions de technique, d'organisation et d'exploitation. La concurrence nationale dans ce domaine est incompatible avec les dimensions restreintes de notre pays et avec les nécessités d'investissement.

Les sociétés, qui retirent tous les avantages des installations existantes, ne participent pas comme elles le devraient aux dépenses d'établissement et de renouvellement que la navigation aérienne exige. Obliger ces sociétés à payer à la Régie des Voies Aériennes de lourdes redevances soulèverait des objections innombrables et risquerait de décourager des activités basées, avant tout, sur un profit escompté.

Dans une société nationalisée et gérée rationnellement, il sera possible d'utiliser judicieusement les bénéfices d'exploitation. Ils serviront en partie à la vulgarisation des voyages par air, conditions primordiales de l'extension des échanges internationaux dans le domaine commercial, intellectuel, touristique, etc...

Du point de vue industriel et technique, cette active propagande provoquera l'émulation dans l'industrie aéronautique nationale, qui pourra ainsi s'attaquer dans de meilleures conditions à la construction d'appareils, et contribuer ainsi à la rénovation économique du pays.

La mesure projetée présente un autre avantage encore. Le problème de la coordination des transports nécessite une solution urgente. La nationalisation des voies aériennes, en coordination avec celle des exploitations des autres moyens de transport, permettrait d'aborder enfin le problème dans toute son ampleur.

**

De uitrusting van de vliegvelden, de startbanen, de loodsen, de seinposten, vereischt steeds grootere beleggingen.

De oprichting van een openbaren dienst, die rechtspersoonlijkheid zal bezitten en over eigen financiële middelen zal beschikken om de uitgaven voortvloeiend uit dit programma te dragen, blijkt dus ten eerste gewenscht.

De nationalisatie zal, bovendien, een harmonische ontwikkeling van de luchtvaart in België ten gevolge hebben. Zij zal aan ons land de plaats verzekeren, die het op het gebied van het internationaal luchtverkeer toekomt.

Er bestaat thans bij het Ministerie van Verkeerswezen een regie der luchtwegen, die hoofdzakelijk belast is met het algemeen toezicht, het aanleggen van landingsplaatsen en het oprichten van al de gebouwen.

Aldus worden de bijzonderste uitgaven door den Staat gedragen, maar de gebeurlijke winsten zullen ten goede komen aan de vennootschappen die de luchtvaartlijnen exploiteeren.

Het huidig gebrek aan eenheid schaadt bovendien aan de ontwikkeling van ons luchtnet. Vreemde landen dreigen ons op het gebied van de techniek, de organisatie en de exploitatie te overvleugelen. Op dat gebied is de nationale mededinging niet overeen te brengen met de beperkte afmetingen van ons land en met de beleggingsbehoeften.

De vennootschappen, die alle voordeel trekken uit de bestaande inrichtingen, nemen niet het gewenschte aandeel in de uitgaven voor inrichting en vernieuwing door de luchtvaart vereischt. Die vennootschappen verplichten hooge bijdragen te betalen aan de Regie der Luchtwegen, zou talrijke tegenwerpingen uitlokken en veel initiatieven, die vooral steunen op een verhoopt voordeel, ontmoedigen.

In een genationaliseerde maatschappij die rationeel wordt beheerd, zal het mogelijk zijn de exploitatiewinsten op oordeelkundige wijze aan te wenden. Zij zullen gedeeltelijk dienen voor de vulgarisatie van de luchtreizen, hoofdvoorwaarde voor de uitbreiding der internationale betrekkingen op handels-, intellectueel- en toeristisch gebied.

Van industrieel- en technisch oogpunt uit, zal die actieve propaganda voor de luchtvaart bij onze nationale vliegtuignijverheid een gezonden wedijver uitlokken, zoodat die nijverheid den bouw van vliegtuigen in betere voorwaarden zal kunnen aanvatten en aldus medewerken aan de economische vernieuwing van het land.

**

De voorgestelde maatregel biedt nog een ander voordeel. Het probleem van de coördinatie van het vervoer dient dringend opgelost. De nationalisatie van de luchtwegen, in coördinatie met de exploitatie van de andere vervoermiddelen, zou ten slotte toelaten dit probleem in zijn vollen omvang aan te vatten.

**

La présente proposition de loi prévoit la création d'une Société des Voies Aériennes qui prend la place des actuelles sociétés privées de transports aériens.

La nouvelle société sera administrée par un Comité de Gestion composé de représentants de l'Etat, du personnel et des usagers.

**

A part quelques organismes privés d'aviation civile, il n'existait, en fait, à la fin de la guerre 1940-1945, qu'une seule société belge d'exploitation des transports aériens : la SABENA.

Depuis peu, on constate une tendance à la création de nouvelles sociétés, destinées à fonctionner en Belgique et au Congo Belge.

Pour ces nouvelles sociétés, dont l'activité est toute récente et peu développée, il suffira que l'Etat reprenne le capital nominal en remettant aux actionnaires la contre-valeur en titres de rente, les bénéfices ou pertes réalisés faisant profits ou pertes pour l'Etat, sous la seule réserve des opérations exceptionnelles qui auraient pu entraîner des pertes très conséquentes.

Pour la SABENA, le problème se présente sous un aspect plus complexe, mais la solution peut se ramener à celle préconisée par les autres sociétés en vertu des éléments de fait, ci-dessous exposés.

La SABENA a été instituée le 23 mai 1923; elle a donc 24 ans d'âge. Son capital de 20 millions de francs a été souscrit moitié par l'Etat et la Colonie, moitié par des intérêts privés. Chacun de ces groupes a libéré 7.000.000 de francs. Les intérêts privés n'ont donc investi, en tout et pour tout, que 7.000.000 de francs dans cette affaire. Quant aux pouvoirs publics, ils ont été amenés à ajouter à leur participation au capital une série de versements au titre de prêts ou de subsides, les uns remboursables, les autres non remboursables.

On évalue à environ 200 millions les décaissements effectués par l'Etat. De 1940 à 1945, la Colonie a prêté près de 100 millions de francs. Au bilan du 31 décembre 1945, on trouve notamment au passif :

Colonie : 77.071.884,35,

et dans les comptes d'ordre dits « statutaires » :

Etat : 83.539.916,74

Colonie : 3.485.925,88

La SABENA, livrée à elle-même et aux capitaux privés, n'eût donc pu de loin faire face aux investissements qui ont été indispensables dans le passé, et eût, en outre, réalisé des pertes plus de 20 fois supérieures au capital investi par les intérêts privés.

Dit wetsvoorstel voorziet de oprichting van een Maatschappij der Luchtwegen die in de plaats zal komen van de huidige private vennootschappen voor luchtvervoer.

De nieuwe maatschappij zal bestuurd worden door een Beheercomité, samengesteld uit vertegenwoordigers van den Staat, het personeel en de gebruikers.

**

Behalve enkele private organismen voor burgerlijke luchtvaart, bestond er feitelijk op het einde van den oorlog 1940-1945 slechts een enkele Belgische vennootschap voor de exploitatie van het luchtvervoer: de SABENA.

Sedert eenigen tijd bemerkt men een strekking tot het oprichten van nieuwe vennootschappen, met het oog op exploitatie in België of in Belgisch Congo.

Wat die nieuwe vennootschappen betreft, waarvan de bedrijvigheid nog steeds in een aanvangsstadium verkeert en weinig ontwikkeld is, zal het volstaan dat de Staat het nominaal kapitaal overneemt en aan de aandeelhouders de tegenwaarde geeft in rentegevende effecten, terwijl de eventuele winsten of verliezen door den Staat worden overgenomen, onder het eenig voorbehoud van de uitzonderingsverrichtingen die zeer ernstige verliezen zouden ten gevolge gehad hebben.

Wat de SABENA betreft, is het vraagstuk ingewikkelder, maar de voorgestelde oplossing is ten slotte dezelfde als voor de andere vennootschappen en steunt op de hierboven vermelde feitelijke gegevens.

De SABENA werd opgericht op 23 Mei 1923; zij bestaat dus 24 jaar. Haar kapitaal van 24 miljoen werd voor de helft onderschreven door den Staat en door de Kolonie, voor de helft door private belangen. Elk van die groepen storte volledig 7.000.000 frank. De private belangen hebben in die onderneming dus ten hoogste 7.000.000 frank belegd. Wat de openbare besturen betreft, deze werden er toe gebracht, aan hun deelneming in het kapitaal, een reeks stortingen toe te voegen bij wijze van leeningen of van toelagen, de eene terugbetaalbaar, de andere niet terugbetaalbaar.

De door den Staat gedane uitbetalingen worden op ongeveer 200 miljoen geraamd. Van 1940 tot 1945, heeft de Kolonie ongeveer 100 miljoen frank geleend. In de balans-rekening van 31 December 1945, vindt men namelijk als passief :

Kolonie : 77.071.884,35,

en in de zoogenaamde « statutaire » rekeningen voor orde :

Staat : 83.539.916,74

Kolonie : 3.485.925,88

Overgelaten aan zichzelf en aan de private kapitalen, had de SABENA dus op verre na niet het hoofd kunnen bieden aan de beleggingen die in het verleden onontbeerlijk zijn geweest, en had zij verliezen geboekt die meer dan 20 maal grooter zouden zijn geweest dan het door de private belangen belegd kapitaal.

Or, l'on constate que ceux-ci ont touché un dividende garanti de 6 % depuis la constitution : en 24 ans, ils ont donc récupéré largement un capital qui eût été perdu sans l'appui de la collectivité nationale.

Il serait immoral de tirer argument, comme certains semblent enclins à le faire, de ce même dividende garanti, pour exiger que l'Etat non seulement continuât à permettre ce dividende, mais consentît à réévaluer les capitaux investis en raison de la dévaluation de 1944, sans égard à un remboursement des pertes subies par la collectivité, et sans la moindre allusion à la réévaluation des investissements de l'Etat.

Etant donné la situation particulière de la SABENA, on admettrait que certains demandent la nationalisation sans indemnité. Mais puisque l'Etat a, en son temps, autorisé les dividendes et approuvé les bilans dans lesquels aucune perte n'apparaît, il est logique de considérer les 7.000.000 de francs versés par les actionnaires privés comme toujours intacts dans l'actif social. En conséquence, il suffira que l'Etat rembourse cette mise de fonds pour être propriétaire de l'ensemble de l'affaire.

Il va de soi que toute demande de réévaluation ou de partage des réserves doit être rejetée comme non fondée, puisque l'actif et les réserves n'existent qu'en raison de l'appui passé de la collectivité.

Cette solution a, en outre, le mérite de la simplicité, en permettant d'appliquer une règle unique à toutes les entreprises de transports aériens à nationalisation.

Cette règle sera formulée comme suit :

« Les actionnaires privés seront indemnisés par la remise d'un montant en titres de la Dette Publique, égal à la valeur nominale effectivement libérée des titres détenus par les dits actionnaires. Toutefois, toute opération exceptionnelle effectuée après le 1^{er} janvier 1947 et se clôturant par une perte de plus de 1 million de francs pourra être contestée par l'Etat, et la perte déduite de l'indemnité ci-dessus fixée. »

Welnu, men stelt vast, dat deze sedert de oprichting een gewaarborgd dividend van 6 t. h. hebben ontvangen : op 24 jaar, hebben zij dus ruimschoots een kapitaal teruggewonnen dat, zonder den steun van de nationale gemeenschap, teloor zou zijn gegaan.

Het zou immoreel zijn, zooals sommigen bereid schijnen te doen, zich te beroepen op dit zelfde gewaarborgd dividend om te eischen, dat de Staat niet alleen dit dividend verder zou toelaten, maar ook zijn instemming zou betuigen met de herwaardeering van de belegde kapitalen uit hoofde van de devaluatie van 1944, zonder rekening te houden met een terugbetaling van de door de gemeenschap geleden verliezen, en zonder de minste zinspelning op de herwaardeering van de beleggingen van den Staat.

Gelet op den bijzonderen toestand van de SABENA, zou men kunnen aannemen dat sommigen de nationalisatie zonder vergoeding eischen. Doch vermits de Staat destijds de dividenden heeft geoorloofd en de balansen heeft goedgekeurd waaruit geen enkel verlies blijkt, is het logisch, de door de private aandeelhouders gestorte 7 miljoen frank als steeds onaangeroerd te beschouwen in het maatschappelijk bezit. Derhalve, zal het volstaan, dat de Staat dezen inbreng terugbetaalt om eigenaar te worden van de geheele zaak.

Het lijkt voor de hand, dat elk verzoek tot herwaardeering of tot verdeling van de reserves als ongegrond dient afgewezen, aangezien het activa en de reserves slechts bestaan ingevolge den vroeger door de gemeenschap verleenden steun.

Deze oplossing heeft, daarenboven, de verdienste eenvoudig te zijn, door de toepassing mogelijk te maken van een eenvormigen regel op alle te nationaliseeren luchtvervoerondernemingen.

Deze regel zal luiden als volgt :

« De private aandeelhouders worden vergoed door de afgifte van een bedrag, in titels van de Rijks-schuld, gelijk aan de werkelijk volgestorte nominale waarde van de door vermelde aandeelhouders in bezit gehouden effecten. Evenwel, kan elke uitzonderlijke verrichting, uitgevoerd na 1 Januari 1947 en besloten met een verlies van meer dan 1 miljoen frank, door den Staat worden betwist, en het verlies afgetrokken worden van de hooger vastgestelde vergoeding. »

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE PREMIER.

Il est créé sous la dénomination de « *Société des Lignes Aériennes Belges* », un établissement public, doté de la personnalité civile, qui a pour objet l'exploitation des transports au départ et à l'arrivée des aérodromes situés en Belgique et au Congo.

Elle a le monopole des transports aériens civils.

Elle gère l'exploitation dans l'intérêt exclusif de la Nation, des usagers et du personnel.

ART. 2. ¶

La Société des Lignes Aériennes Belges est placée sous le contrôle du Ministre, qui a l'administration de l'aéronautique dans ses attributions.

Organisation.

ART. 3.

La Société des Lignes Aériennes Belges est administrée par un comité de gestion, qui désignera, dans son sein, chaque fois qu'il le jugera nécessaire, une commission dont il fixera lui-même la composition ainsi que la mission.

Le comité de gestion se composera de :

1° 6 représentants du personnel, comprenant deux membres du personnel navigant, deux ouvriers, un employé et un membre du personnel technique.

Ils sont désignés par les organisations syndicales reconnues du personnel.

2° 4 représentants du Gouvernement, désignés : 1 par le Ministre des Affaires Economiques, 1 par le Ministre des Communications, 1 par le Ministre des Finances, 1 par le Ministre des Colonies.

3° 1 représentant du Fonds de la Recherche Scientifique, désigné par lui.

4° 4 représentants des usagers, désignés : 2 par les organisations syndicales les plus représentatives, 1 par les organisations belges de colons au Congo, 1 par les organisations touristiques les plus représentatives.

Le Comité de Gestion nomme son Président.

Aucun ancien membre du Conseil d'Administration d'une société reprise, ni aucun membre du Conseil d'Administration d'une société commerciale ou industrielle ne peut faire partie du Comité de Gestion.

ART. 4.

Les membres du Comité de Gestion sont nommés pour une durée de 4 ans. Leur mandat peut être renouvelé.

WETSVOORSTEL

EERSTE ARTIKEL.

Een openbare instelling, die rechtspersoonlijkheid bezit, wordt onder de benaming « *Maatschappij der Belgische Luchtweegen* » opgericht voor de exploitatie van het vervoer van uit of naar de in België of Congo aangelegde vliegvelden.

Zij heeft het monopolie van alle burgerlijk luchtvervoer.

Zij beheert de uitbating in het uitsluitend belang van het Land, de gebruikers en het personeel.

ART. 2.

De Maatschappij der Belgische Luchtweegen wordt onder het toezicht geplaatst van den Minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur der Luchtvaart behoort.

Inrichting.

ART. 3.

De Maatschappij der Belgische Luchtweegen wordt beheerd door een beheerscomité dat, in zijn schoot, telkens als het dit noodig oordeelt, een commissie aanwijst waarvan het zelf de samenstelling en de opdracht vaststelt.

Het beheerscomité bestaat uit :

1° 6 vertegenwoordigers van het personeel, waaronder twee leden van het varend personeel, twee werklieden, één bediende en één lid van het technisch personeel.

Zij worden aangeduid door de erkende syndikale organisaties ;

2° 4 vertegenwoordigers van de Regeering, aangewezen : 1 door den Minister van Economische Zaken, 1 door den Minister van Verkeerswezen, 1 door den Minister van Financiën, 1 door den Minister van Koloniën ;

3° 1 vertegenwoordiger van het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek, door dit laatste aangewezen ;

4° 4 vertegenwoordigers van de gebruikers, aangewezen : 2 door de meest representatieve syndikale organisaties, 1 door de Belgische kolonistenorganisaties in Congo, 1 door de voornaamste organisaties voor toerisme.

Het Beheerscomité benoemt zijn Voorzitter.

Geen enkel gewezen lid van den Raad van Beheer van een overgenomen maatschappij, noch hetzij welk lid van den Raad van Beheer van een handels- of nijverheidsvenootschap kan deel uitmaken van het Beheerscomité.

ART. 4.

De leden van het Beheerscomité worden voor 4 jaar benoemd. Hun mandaat is hernieuwbaar.

Les membres du Comité de Gestion peuvent être révoqués par leurs mandants, qui doivent pourvoir, sans délai, à leur remplacement.

En cas de décès, de démission, ou lorsqu'il est fait application de l'alinéa précédent, le membre nommé achève le mandat de celui qu'il remplace.

ART. 5.

Le Comité de Gestion possède des pouvoirs plus étendus en vue de réaliser l'objet social.

Il se réunit au moins une fois par mois.

ART. 6.

La gestion journalière de la Société des Lignes Aériennes Belges est assurée par un Directeur général, directement responsable vis-à-vis du Comité de Gestion, assisté de trois adjoints chargés respectivement de la direction d'exploitation, du service technique et du service commercial.

ART. 7.

Le Ministre des Communications nomme et révoque le Directeur Général et les directeurs adjoints sur proposition du Comité de Gestion.

Il désigne parmi eux celui qui est chargé de suppléer au Directeur Général en cas d'absence ou d'empêchement.

Le Directeur Général et les directeurs adjoints assistent aux séances du Comité de Gestion sans voix délibérative.

ART. 8.

La rétribution des membres du Comité de Gestion est fixée par arrêté royal. Elle est distribuée, en fin d'année, à chaque membre, proportionnellement au nombre de ses présences.

Le montant des rémunérations du Directeur Général et des Directeurs adjoints est fixé par le Comité de Gestion ainsi que les traitements du personnel.

Patrimoine de la Société.

ART. 9.

Le patrimoine de la Société des Lignes Aériennes Belges se compose, à l'origine, de l'actif et du passif des sociétés reprises à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi. Elle leur succède dans toutes leurs obligations actives et passives. Le Comité de Gestion peut, par une décision notifiée dans les six mois de la reprise, refuser d'exécuter, en tout ou en partie, les obligations nées postérieurement au dépôt de la présente proposition de loi.

De leden van het Beheerscomité kunnen worden ontslagen door hun lastgevers, die onverwijld tot hun vervanging moeten overgaan.

Bij overlijden, ontslagneming, of wanneer vorige alinea wordt toegepast, voleindigt het benoemd lid het mandaat van den persoon dien het vervangt.

ART. 5.

Het Beheerscomité beschikt over de meest uitgebreide machten voor de verwezenlijking van het maatschappelijk doel.

Het vergadert ten minste éénmaal per maand.

ART. 6.

Het dagelijksch beheer van de Maatschappij der Belgische Luchtwegen wordt verzekerd door een Directeur-generaal, die rechtstreeks verantwoordelijk is tegenover het Beheerscomité, bijgestaan door drie adjuncten, respectievelijk belast met de directie van den exploitatiedienst, van den technischen dienst en van den handelsdienst.

ART. 7.

De Minister van Verkeerswezen benoemt en ontslaat den Directeur-generaal en de adjunct-directeurs; op voorstel van het Beheerscomité.

Hij duidt onder hen dengene aan die gelast is den Directeur-generaal te vervangen bij afwezigheid of verhindering.

De Directeur-generaal en de adjunct-directeurs wonen de vergaderingen van het Beheerscomité bij, zonder stemgerechtigd te zijn.

ART. 8.

De bezoldiging van de leden van het Beheerscomité wordt bij Koninklijk besluit bepaald. Zij wordt, na afloop van het jaar, aan ieder lid uitgekeerd, naar rato van zijn aantal aanwezigheden.

Het bedrag van de bezoldigingen van den Directeur-generaal en van de adjunct-directeurs wordt door het Beheerscomité vastgesteld, evenals de wedden van het personeel.

Bezit van de Maatschappij.

ART. 9.

Het bezit van de Maatschappij der Belgische Luchtwegen bestaat aanvankelijk uit het actief en het passief van de op den datum van inwerkingtreding van deze wet overgenomen maatschappijen. Zij volgt deze op in al haar actieve en passieve verplichtingen. Het Beheerscomité kan, door een beslissing beteekend binnen zes maanden na de overname, de geheele of gedeeltelijke uitvoering weigeren van de verplichtingen ontstaan na de indiening van dit wetsvoorstel.

ART. 10.

Il est procédé à l'inventaire contradictoire des locaux, matériel, approvisionnements et stocks dans les six mois de la reprise par les soins de la société nouvelle et les liquidateurs de la société reprise.

La surveillance de la comptabilité sera assurée par trois reviseurs, à l'exclusion de toute intervention de la Cour des Comptes.

Les reviseurs sont nommés par le Ministre qui a l'administration de l'aéronautique dans ses attributions.

ART. 11.

Les sociétés reprises sont mises en liquidation. Pour chacune d'elles, deux liquidateurs, nommés en assemblée générale des actionnaires réunie dans le deux mois de l'entrée en vigueur de la présente loi, recevront pour compte des actionnaires une indemnité égale à la valeur nominale de la partie du capital réellement libéré (soit 7 millions).

Si certaines catégories de titre n'étaient pas cotées en Bourse, l'indemnité globale serait égale à la valeur de l'actif de la société reprise, tel qu'il résulte du dernier bilan déposé avant le 31 décembre 1946.

L'indemnité sera payée aux actionnaires sous forme d'obligations nominatives, garanties par l'Etat, amortissables en 50 ans et productives d'un intérêt de 2 % l'an.

La mission des liquidateurs consiste exclusivement à répartir, entre les actionnaires, les obligations qui leur reviennent. Cette mission devra être terminée dans les six mois de la désignation des liquidateurs.

Les frais exposés par les liquidateurs seront remboursés par la Société des Lignes Aériennes Belges.

Le Comité de Gestion pourra accorder aux liquidateurs une indemnité mensuelle.

Toute société ou organisme ayant dans ses activités l'une des activités énumérées dans l'article premier devra, à partir de la mise en vigueur de la présente loi, apporter cette activité et l'actif correspondant à la Société des Lignes Aériennes Belges, à la charge pour celle-ci de supporter le passif à concurrence de l'actif apporté.

ART. 12.

Les engagements de la Société des Lignes Aériennes Belges sont réputés commerciaux. Ils sont garantis par l'Etat.

La Société des Lignes Aériennes Belges est tenue de se conformer aux règles prévues pour les sociétés commerciales, notamment en matière de gestion financière et comptable, dans la mesure où il n'y sera pas dérogé par arrêté royal.

ART. 10.

Er wordt overgegaan tot het contradictoir opmaken van den inventaris van de lokalen, het materieel, de bevoorradingen en de voorraden, binnen zes maanden na de overname, door toedoen van de nieuwe maatschappij en van de vereffenaars van de overgenomen maatschappij.

Het toezicht op de comptabiliteit wordt verzekerd door drie revisors, met uitsluiting van elke tusschenkomst van het Rekenhof.

De revisors worden benoemd door den Minister die het bestuur van de luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft.

ART. 11.

De overgenomen maatschappijen worden in vereffening gesteld. Voor ieder er van ontvangen twee vereffenaars, benoemd in algemeene vergadering van de aandeelhouders, belegd binnen twee maanden na de inwerkingtreding van deze wet, voor rekening van de aandeelhouders, een vergoeding die gelijk is aan de nominale waarde van het werkelijk volgestort gedeelte van het kapitaal (hetzij 7 miljoen).

Indien sommige reeksen van effecten niet ter beurs mochten zijn genoteerd, zou de globale vergoeding gelijk zijn aan de waarde van het activa van de overgenomen maatschappij, zooals dit blijkt uit de laatste voor 31 December 1946 neergelegde balans.

De vergoeding wordt aan de aandeelhouders uitgekeerd onder vorm van obligaties op naam, gewaarborgd door den Staat, aflosbaar op 50 jaar en een rente opbrengend van 2 t. h. per jaar.

De taak van de vereffenaars beperkt zich uitsluitend tot de verdeling tusschen de aandeelhouders van de obligatiën die hun toekomen. Die opdracht moet geëindigd zijn binnen zes maanden na de aanwijzing van de vereffenaars.

De door de vereffenaars gemaakte kosten worden terugbetaald door de Maatschappij der Belgische Luchtwezen.

Het Comité van Beheer kan aan de vereffenaars een maandelijksche vergoeding toekennen.

Iedere vennootschap of organisme die een der in artikel 1 opgesomde bedrijvigheden uitoefent, brengt, van de inwerkingtreding van deze wet af, die bedrijvigheid en het daarmee overeenstemmende actief bij de Maatschappij der Belgische Luchtwezen in, onder de verplichting voor deze het passief te dragen tot het bedrag van het ingebrachte actief.

ART. 12.

De verbintenissen van de Maatschappij der Belgische Luchtwezen worden beschouwd als handelsverbintenissen en zijn gewaarborgd door den Staat.

De Maatschappij der Belgische Luchtwezen is gehouden zich te gedragen volgens de voor de handelsvennootschappen voorziene regelen, inzonderheid inzake het financieel en rekenplichtig beheer, voor zoover daarvan niet wordt afgeweken bij Koninklijk besluit.

ART. 13.

La Société des Lignes Aériennes Belges pourra émettre dans le public des obligations garanties par l'Etat, après approbation du Ministre des Finances et du Ministre des Affaires Economiques.

ART. 14.

Tous les ans, le Comité de Gestion publie un rapport détaillé sur les activités de la Société des Lignes Aériennes Belges. Il y joint les pièces comptables, notamment un bilan et un compte de profits et pertes.

Répartition des bénéfices.

ART. 15.

Les bénéfices réalisés par la Société des Lignes Aériennes Belges, qui ne sont pas affectés à la constitution de fonds de prévision ou d'amortissements, seront répartis par parts égales entre l'Etat, la Colonie, le personnel et les usagers.

La part de ces derniers sera utilisée selon les vœux exprimés par leurs représentants au Comité de Gestion.

ART. 13.

De Maatschappij der Belgische Luchtvaartwegen kan door den Staat gewaarborgde obligatiën openbaar uitgeven, na goedkeuring van den Minister van Financiën en van den Minister van Economische Zaken.

ART. 14.

Ieder jaar, publiceert het Beheerscomité een omstandig verslag over de bedrijvigheid van de Maatschappij der Belgische Luchtwege. Het voegt er de boekhoudkundige bescheiden bij, inzonderheid een balans en een winst- en verliesrekening.

Verdeeling der winst.

ART. 15.

De door de Maatschappij der Belgische Luchtwege geboekte winst wordt niet aangewend voor het vormen van voorzienings- of afschrijvingsfondsen, maar wordt bij gelijke deelen verdeeld onder den Staat, de Kolonie, het personeel en de gebruikers.

Het aandeel van deze laatsten wordt besteed volgens de wenschen die door hun vertegenwoordigers in het Beheerscomité worden te kennen gegeven.

V. BRIOL,
F. VAN DEN BERGH,
S. HERSENS,
G. DE VILLE,
R. DISPY.