

Chambre des Représentants

SESSION 1959-1960.

25 MAI 1960.

PROJET DE LOI

autorisant la Sabena à modifier
ses statuts.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En conclusion de négociations, en cours depuis plusieurs mois, poursuivies par les entreprises de navigation aérienne : Air France, Alitalia, Deutsche Lufthansa et Sabena, un pacte d'association est sur le point d'être conclu entre elles.

Ce pacte a essentiellement pour objet la constitution d'un organisme de coopération dénommé « Air Union ». Comme premier objectif immédiat, cet organisme assurerait l'exploitation commerciale commune des trafics aériens apportés par les parties contractantes.

Air Union établirait un programme commun d'exploitation. Le partage des opérations de transport à assurer par chaque compagnie membre, dans le cadre du programme commun, s'effectuerait sur la base de quotas prédéterminés en fonction des « marchés » dont les partenaires font apport.

Ces quotas seraient, en principe, les suivants :

Air France et compagnies représentées par elle (Union aéro-maritime de transport; Transports aériens intercontinentaux)	34 %
Alitalia	26 %
Lufthansa	30 %
Sabena et compagnie représentée par elle (Sobe- lair)	10 %

Ils ne seraient définitivement appliqués que lorsque le trafic global d'Air Union aura atteint un certain niveau prévu, sur la base de l'expansion générale constatée, d'ici une dizaine d'années.

Au départ, la répartition serait fondée sur un certain nombre de principes dont celui de la pleine utilisation des flottes existantes ou en commande, ces quotas-parts initiales évoluant linéairement vers les quotas définitifs au cours de la période transitoire précitée, sans réduire d'une année à l'autre le trafic assuré par chaque partenaire.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1959-1960.

25 MEI 1960.

WETSONTWERP

waarbij aan de Sabena de machtiging verleend
wordt haar statuten te wijzigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Ingevolge onderhandelingen die sedert ettelijke maanden gevoerd worden door de luchtvaartmaatschappijen : Air France, Alitalia, Deutsche Lufthansa en Sabena, zal weldra onder hen een associatiepact worden afgesloten.

Dit pact beoogt vooral de oprichting van een coöperatief organisme, « Air Union », genaamd. Als eerste en onmiddellijk te verwezenlijken oogmerk, zou dit organisme de gemeenschappelijke handelsexplotatie betrachten van het luchtvervoer door de contracterende partijen bijgebracht.

Air Union zou een gemeenschappelijk exploitatieprogramma vastleggen. De verdeling van de vervoeroperaties die door iedere maatschappij die lid is in het raam van het gemeenschappelijk programma te verzekeren zou zijn, zou geschieden op grond van quota's vooraf bepaald in functie van de « markten » die de partners inbrengen.

Die quota's zouden, in principe, de volgende zijn :

Air France en de maatschappijen door haar vertegenwoordigd (Union aéro-maritime de transports; Transports aériens intercontinentaux)	34 %
Alitalia	26 %
Lufthansa	30 %
Sabena en maatschappij door haar vertegenwoordigd (Sobelair)	10 %

Zij zouden slechts definitief toegepast worden wanneer het globaal vervoer van Air Union zal gestegen zijn tot op een zeker niveau waarvan men, op basis van de vastgestelde expansie, voorziet dat het binnen een tiental jaren zal worden bereikt.

Aanvankelijk zou de verdeling berusten op een zeker aantal principes waarbij dit van het volledig in gebruik nemen van de bestaande of bestelde vloten, daar gedurende bedoelde overgangperiode die begin aandelen in rechte lijn naar de definitieve quota's evolueren, zonder van jaar tot jaar het door iedere partner verzekerde vervoer te vermindern.

Il convient de noter que le quota garanti à la Sabena ne tient pas compte des trafics intéressant le Congo et le Ruanda-Urundi qui feront éventuellement l'objet d'une convention séparée avec Air Union.

Air Union réaliserait d'autre part un pool de recettes, ce qui supprimerait dès lors toute concurrence entre partenaires.

Enfin, Air Union assurerait la mise en commun de certains services (commerciaux, assistance technique aux escales et commissariat) et développerait une coordination et une rationalisation des autres activités notamment en matière technique et opérationnelle.

Ainsi caractérisée dans ses grandes lignes, Air Union associera la Sabena à un vaste potentiel de clientèle et de moyens lui garantissant une expansion ultérieure à l'abri des expériences ruineuses dont une concurrence débridée menaçait l'avenir des ailes belges.

En outre, les économies permises par Air Union grâce à la concentration de certains services, amélioreront sensiblement les prix de revient unitaires des exploitations, augmentant ainsi le pouvoir compétitif de l'association sur le plan mondial.

Dans l'évolution actuelle de l'aviation commerciale, de plus en plus défavorable aux entreprises ne disposant pas d'un marché national étendu et de moyens financiers puissants, l'adhésion à Air Union constitue pour la Sabena un impératif formel.

Parallèlement aux travaux des compagnies, les services compétents des Etats intéressés ont étudié les aspects d'ordre gouvernemental que revêtait la constitution d'Air Union. Ils ont élaboré un projet de convention internationale permettant à l'œuvre entreprise de sortir ses pleins et entiers effets et, en particulier, de substituer à la tutelle exercée individuellement par les Etats sur leurs entreprises de transport aérien, une tutelle collégiale et d'organiser cette dernière.

Le pacte d'association et la convention internationale seront prêts d'ici peu à être présentés à la signature des parties en cause. Ils devront ensuite être soumis à la ratification des Parlements des Etats intéressés.

* * *

Si l'adhésion de la Sabena à Air Union lui ouvre des perspectives nouvelles extrêmement encourageantes, il n'en résulte pas moins certaines conséquences peu compatibles avec l'économie actuelle des statuts de la société.

Il faut souligner, en effet, que cette adhésion entraînera le transfert d'une partie essentielle de l'objet de la Sabena à l'association Air Union. Des délégations du Conseil d'administration devront être octroyées aux représentants de la société au sein des organes de gestion d'Air Union.

De telles délégations mettent en cause l'équilibre des droits et obligations qui étaient actuellement détenus par les pouvoirs publics et les actionnaires privés de la Sabena. En l'occurrence, les intérêts de l'Etat ne pourraient être sauvegardés efficacement qu'à condition de renforcer les pouvoirs de ce dernier dans la gestion de la Sabena proprement dite, le droit de veto dont il disposait devenant inopérant dans l'organisation nouvelle.

Ce renforcement pose le problème des participations relatives des pouvoirs publics et des actionnaires privés de la Sabena.

Ces derniers, en raison de la perte de l'autonomie commerciale de la société et de l'extrême dilution au sein d'Air

Er valt op te merken dat het aan de Sabena gewaarborgde quota geen rekening houdt met het vervoer met betrekking tot Kongo en Ruanda-Urundi dat eventueel het voorwerp zal uitmaken van een afzonderlijke overeenkomst met Air Union.

Air Union zou verder een pool van ontvangsten vormen, wat bijgevolg alle mededinging onder partners zou uitsluiten.

Ten slotte zou Air Union het in gemeenschap brengen van sommige diensten (op het stuk van de handel, de technische steun op de landingsplaatsen en commissariaat) verzekeren en zou tevens de coördinatie en de rationalisatie van de andere activiteiten, inzonderheid op technisch en operationeel gebied bevorderen.

Aldus in grote trekken gekenmerkt, zal Air Union de Sabena in verbinding stellen met een ruim klanten- en middelenpotentieel dat haar een latere expansie waarborgt, bevrijd van de nadelige experimenten, waarmede een ongebreidelde concurrentie de toekomst van de Belgische Luchtvaart bedreigde.

Bovendien zullen de bezuinigingen, die Air Union mogelijk maakt, dank zij de concentratie van sommige diensten de kostprijzen per eenheid van de exploitaties gevoelig verminderen, aldus het competitievermogen van de vereniging op het wereldvlak verhogend.

In het huidige ontwikkelingsstadium van de handelsluchtvaart, die meer en meer in het nadeel is van ondernemingen, die over geen ruime nationale markt en sterke financiële middelen beschikken, betekent de aansluiting van de Sabena bij Air Union een dwingende noodzakelijkheid.

In overeenstemming met de werkzaamheden van de maatschappijen hebben de bevoegde diensten van de betrokken Staten de regeringsaspecten bestudeerd die door de oprichting van Air Union worden geboden. Zij hebben een ontwerp van internationale overeenkomst uitgewerkt waardoor de ondernomen arbeid tot zijn volle ontplooiing kan komen en die het in het bijzonder mogelijk moet maken de individueel door de Staten over hun luchtvaartondernemingen gevoerde voogdij te vervangen door een gemeenschappelijke voogdij en deze laatste in te richten.

Het associatiepact en de internationale overeenkomst zullen eerlang klaar zijn om aan de betrokken partijen ter ondertekening te worden voorgelegd. Daarna zullen zij ter bekrachtiging aan de Parlementen der betrokken Staten worden onderworpen.

* * *

Al opent de toetreding van de Sabena tot Air Union uiterst bemoedigende nieuwe vooruitzichten, toch heeft zij sommige gevolgen die met de huidige inrichting van de statuten van de maatschappij weinig verenigbaar zijn.

Het dient onderlijnd dat die toetreding de overdracht van een essentieel deel van het object van de Sabena op de vereniging van Air Union tot gevolg heeft. Bevoegdheden van de Raad van Beheer zullen moeten overgedragen worden aan de vertegenwoordigers van de maatschappij bij de beheersorganismen van Air Union.

Dergelijke delegaties brengen het evenwicht in gevaar van de rechten en verplichtingen die de openbare besturen en de private aandeelhouders van de Sabena thans hadden. In dit geval hadden de belangen van de Staat slechts doelmatig kunnen gevrijwaard worden, indien de bevoegdheden van deze laatste in het eigenlijke beheer van de Sabena versterkt werden, daar het vetorecht waarover hij vroeger beschikte, bij de nieuwe organisatie ondoeltreffend geworden is.

Deze versteviging stelt het probleem van de relatieve bijdragen van de openbare machten en van de privé-aandeelhouders van de Sabena.

Deze laatsten hebben, wegens het verlies van de handelsautonomie van de maatschappij en de uiterste verzwakking

Union de l'influence qu'ils étaient appelés à exercer, ont accepté le rachat d'une partie importante de leur participation au capital de la société par l'Etat. Ce rachat s'accompagne d'une révision conséquente des droits et obligations des parties.

L'Etat devient majoritaire, non plus seulement au sein de l'assemblée générale, mais également au sein du conseil d'administration. Le droit de veto devenu, de ce chef, superflu est aboli.

Il convient de souligner que la majorité que détenaient les pouvoirs publics belges au sein de l'assemblée générale, faute d'un renforcement de la participation de l'Etat faisant l'objet de la présente loi, aurait été perdue lors de l'accession du Congo à l'indépendance.

En effet, à ce moment, l'Etat belge comme tel n'aurait pu disposer que d'un peu plus d'un quart des voix, situation incompatible avec la défense de l'intérêt général dont l'Etat a la charge.

D'autre part, le droit de veto réservé aux administrateurs nommés sur proposition du Ministre des Communications, du Ministre du Congo belge et du Ruanda-Urundi et du Ministre des Finances était l'expression du pouvoir de tutelle exercé par l'Etat belge à l'égard de la Sabena en raison de l'assistance financière et des garanties particulières qui lui sont consenties.

La suppression de ce droit de veto n'a pas d'incidence sur les problèmes soulevés par l'accession du Congo à l'indépendance.

En effet, la Sabena étant une société exclusivement de droit belge, il va de soi que le pouvoir de tutelle ne peut être exercé que par l'autorité publique qui a autorisé sa création, lui a concédé un statut particulier et dont le consentement est requis pour toute modification de structure.

* * *

Bien qu'une augmentation sensible de l'influence de l'Etat résulte des modifications apportées aux statuts, la forme de société anonyme de la Sabena doit être sauvegardée en raison même de la nature essentiellement industrielle et commerciale des activités de la société. Celle-ci est directement engagée dans une vive concurrence sur le plan international, laquelle requiert un maximum de souplesse de l'organisation de la gestion et du fonctionnement des divers services.

La formule inaugurée lors de la création de la Sabena en 1923 a, à cet égard, largement fait ses preuves quant à son efficacité et quant à son pouvoir d'adaptation aux conditions rapidement changeantes de l'exploitation du transport aérien. Il convient de poursuivre cette expérience selon la même ligne de conduite fondamentale.

* * *

L'article 2 de la loi vise explicitement le transfert d'une partie importante des actions privilégiées et des actions de dividende détenues par les actionnaires privés à l'Etat ainsi que les modalités de rachat de ces titres.

Les articles 3, 4 et 5 tendent à renforcer l'assistance apportée par l'Etat à la Sabena en matière de financement des investissements en matériel volant et accessoires.

D'une part, la définition des emprunts auxquels la garantie de l'Etat peut s'appliquer est précisée et étendue à la dotation initiale en rechanges et aux équipements, en pre-

bij Air Union van de invloed die zij uit te oefenen hadden, de terugkoop door de Staat aanvaard van een belangrijk gedeelte van hun aandeel in het kapitaal van de maatschappij. Deze terugkoop gaat gepaard met een hieruit voortvloeiende herziening van de rechten en verplichtingen van de partijen.

De Staat krijgt een meerderheidspositie, niet alleen meer in de schoot van de Algemene Vergadering, doch ook in de Raad van Beheer. Het aldus overbodig geworden veto-recht wordt opgeheven.

Het past de aandacht er op te vestigen dat de meerderheidspositie die de Belgische openbare machten in de schoot van de Algemene Vergadering hadden, verloren zou gegaan zijn bij de opgang van Kongo tot onafhankelijkheid, bij gebreke aan een versteviging van de participatie van de Staat, versteviging die juist het voorwerp uitmaakt van onderhavige wet.

Inderdaad zou de Belgische Staat als zodanig op dat ogenblik slechts over weinig meer dan een vierde der stemmen beschikt hebben, zodat een toestand zou ontstaan zijn die onverenigbaar is met de verdediging van het algemeen belang waarmee de Staat belast is.

Anderzijds was het vetorecht dat voorbehouden was aan de op voordracht van de Minister van Verkeerswezen, de Minister van Belgisch-Congo en van Ruanda-Urundi en de Minister van Financiën benoemde beheerders de uitdrukking van de voogdij die de Belgische Staat over de Sabena uitoefende wegens de financiële bijstand en de bijzondere waarborgen die haar zijn toegestaan.

De afschaffing van dat vetorecht heeft geen invloed op de problemen die de opgang van Kongo naar de onafhankelijkheid doet oprijzen.

Vermits de Sabena inderdaad een vennootschap van louter Belgisch recht is, is het ook vanzelfsprekend dat de voogdijmacht slechts kan uitgeoefend worden door het openbaar gezag dat machtiging heeft verleend tot haar stichting, dat haar een bijzonder statuut heeft toegekend en waarvan de toestemming vereist is voor het doorvoeren van elke structuurwijziging.

* * *

Hoewel uit de wijzigingen die aan de statuten werden gebracht een gevoelige verhoging van de Staatsinvloed voortvloeit, moet de vorm van naamloze vennootschap van de Sabena gevrijwaard worden wegens de essentieel industriële en commerciële aard van de activiteiten van de vennootschap. Deze laatste is rechtstreeks betrokken in een scherpe concurrentie op het internationaal plan; die toestand vergt de grootste soepelheid voor wat de organisatie van het beheer en de werking van de verschillende diensten betreft.

De in 1923 bij de oprichting van de Sabena ingevoerde formule heeft in dit opzicht ruimschoots haar doelmatigheid en haar aanpassingsmogelijkheden aan de snel veranderende voorwaarden van de exploitatie van het luchtvervoer bewezen. Het past dat experiment volgens dezelfde fundamentele gedragslijn door te zetten.

* * *

Artikel 2 van de wet beoogt uitdrukkelijk de overdracht aan de Staat van een belangrijk deel preferente en winstaandelen in het bezit van de prive-aandeelhouders, alsmede de modaliteiten van terugkoop van die aandelen.

De artikelen 3, 4 en 5 strekken er toe de steunverlening van de Staat aan de Sabena inzake financiering van de investeringen voor het vliegend materieel en toebehoren te verhogen.

Eensdeels wordt de bepaling van de leningen waaraan de waarborg van de Staat kan worden gehecht toegelicht en verruimd tot de initiale dotatie aan wisselstukken en tot

mier établissement, des ateliers d'entretien et de revision (art. 3). En effet, les rechanges ainsi d'ailleurs que les équipements d'atelier, principalement lorsqu'il s'agit de types de matériel de conception assez différente de celle des unités constituant la flotte en exploitation, constituent les compléments techniques indispensables à acquérir en même temps que les avions proprement dits.

Ces « compléments » indispensables soulèvent à leur tour des problèmes de financement dont la charge est lourde à supporter par une société ne disposant pas de moyens importants de financement propres.

D'autre part, le principe d'une intervention de l'Etat dans les intérêts des emprunts garantis est maintenu. Toutefois, en raison notamment de l'extension apportée par l'article 3 de la loi à l'objet des investissements dont le financement peut être garanti aux termes de cet article, le plafond des emprunts auxquels s'applique l'intervention, est relevé de 4 à 6 milliards de francs.

L'article 5 vise certaines exonérations déjà prévues par les dispositions légales antérieures applicables aux emprunts et opérations de financement de la Sabena.

* * *

Les modifications apportées actuellement aux statuts de la Sabena ne tiennent pas compte de la situation nouvelle que l'accession du Congo à l'indépendance va créer à bref délai.

Le gouvernement belge se préoccupe dès maintenant, des mesures qui devront être prises en vue d'adapter le fonctionnement de la société ainsi que ses exploitations à cette situation. Il étudie, en particulier, les moyens à mettre en œuvre en vue de créer une aviation commerciale congolaise propre et d'en assurer le développement avec le concours de la Sabena.

A cet égard, de nouvelles dispositions devront, sans doute, être proposées en temps opportun aux Chambres législatives. Toutefois, il a été jugé préférable d'attendre la constitution du nouveau gouvernement congolais afin d'examiner de commun accord les dites mesures. Le problème des transports aériens devra d'ailleurs être considéré à ce moment sous l'angle de la coopération générale de la Belgique et du Congo dans le domaine de l'aéronautique qui, outre l'exploitation de la navigation aérienne comporte essentiellement : les relations internationales en matière de droits commerciaux ainsi que l'équipement et le fonctionnement de l'infrastructure.

Aussi tôt que possible les services compétents du Ministère des Communications prendront contact avec les autorités du nouvel Etat en vue de préparer d'urgence la mise au point des solutions qu'appellent ces importants problèmes.

Dans l'intervalle la Sabena poursuivra ses activités antérieures afin d'assurer, en particulier, la continuité des transports aériens du Congo.

Justification des modifications aux statuts de la Sabena, article par article.

Art. 3.

1^{re} alinéa :

La suppression des limites territoriales est nécessitée par l'adhésion de la Sabena à Air Union. Dans le cadre de la réalisation du programme commun d'exploitation d'Air

de oprichtingsuitrusting van de werkplaatsen voor onderhoud en revisie (art. 3). Inderdaad, de wisselstukken evenals trouwens de werkplaatsuitrusting, vooral wanneer het gaat om modellen van materieel, waarvan de opvatting vrij verschillend is van die der eenheden van de vloot in exploitatie, vormen de onontbeerlijke technische aanvullingen die samen met de eigenlijke vliegtuigen moeten worden aangeschaft.

Die onontbeerlijke « aanvullingen » werpen hunnerzijds financieringsproblemen op waarvan de last zwaar is voor een vennootschap, die over geen belangrijke eigen financieringsmiddelen beschikt.

Anderdeels wordt het principe van een tegemoetkoming van de Staat, voor wat de interesten van de gewaarborgde leningen betreft, behouden. Nochtans wordt het grensbedrag van de leningen waarvoor de tussenkomst kan worden ingeroepen van 4 op 6 miljard frank gebracht, om reden namelijk van de door artikel 3 van de wet tot stand gebrachte verruiming van het objekt der investeringen waarvan de financiering, naar luid van dit artikel, mag gewaarborgd worden.

Artikel 5 beoogt sommige reeds bij de vroegere wetsbepalingen voorziene vrijstellingen die toepasselijk waren op de leningen en financieringsverrichtingen van de Sabena.

* * *

De wijzigingen die thans aan de statuten van de Sabena worden gebracht houden geen rekening met de nieuwe toestand die de opgang van Kongo naar de onafhankelijkheid eerlang zal tot stand brengen.

De Belgische regering bekommert zich van nu af reeds om de maatregelen die zullen dienen genomen te worden om de werking en de exploitaties van de vennootschap aan die toestand aan te passen. Zij bestudeert, meer in het bijzonder, de middelen die zullen moeten aangewend worden om een eigen Kongolese commerciële luchtvaart tot stand te brengen en om er de ontwikkeling van te verzekeren met medewerking van de Sabena.

Te zien opzichte zullen er ongetwijfeld te gepasten tijde nieuwe maatregelen aan de Wetgevende Kamers moeten voorgelegd worden. Het werd evenwel verkieslijker geacht de samenstelling van de nieuwe Kongolese regering af te wachten om in gemeenschappelijk overleg die maatregelen te kunnen onderzoeken. Het probleem van het luchtvervoer zal ten andere op dat ogenblik moeten worden gezien in het licht van de algemene samenwerking tussen België en Kongo op het stuk der luchtvaart die behalve de eigenlijke exploitatie ook vooral nog de internationale betrekkingen inzake commerciële rechten en de uitrusting en werking van de infrastructuur omvat.

Zodra mogelijk zullen de bevoegde diensten van het Ministerie van Verkeerswezen contact nemen met de overheden van de nieuwe Staat om dringend het op punt stellen voor te bereiden van de oplossingen die voor deze belangrijke problemen worden vereist.

In tussentijd zal de Sabena haar vroegere activiteiten voortzetten om in het bijzonder de continuïteit van het luchtvervoer, voor wat Kongo betreft, te verzekeren.

Artikelsgewijze verantwoording van de wijzigingen aan de statuten van de Sabena.

Art. 3.

1^{ste} alinea :

De opheffing van de territoriale grenzen is geboden wegens de toetreding van de Sabena tot Air Union. In het kader van de verwezenlijking van het gemeenschappelijk

Union, la Sabena sera amenée à exploiter des lignes qui n'ont pas de rapport direct avec le territoire belge.

Dernier alinéa :

La portée de cet alinéa est élargie et précisée afin de couvrir le cas de la participation à Air Union.

Art. 6.

Paragraphe 1, 5° :

La modification apportée à la définition des emprunts auxquels la parantie de l'Etat peut s'appliquer est commentée ci-avant (art. 3, 4 et 5 de la loi).

Littera c :

Le caractère exclusif des concessions accordées à la Sabena par l'Etat est assoupli afin de tenir compte de la possibilité pour les compagnies associées au sein d'Air Union d'exécuter des parties du programme commun d'exploitation intéressant des droits de trafic belges.

Art. 7.

Avant-dernier alinéa :

Il convient de compléter l'historique de la formation du capital par les modifications intervenues en raison de l'approbation des présents statuts.

Art. 10.

Voir commentaires articles 3, 4 et 5 de la loi.

L'autorisation d'emprunter ainsi que les modalités d'émission des emprunts seront désormais soumises à l'accord du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions et du Ministre des Finances.

Art. 11.

Les modifications visent à adapter la composition du conseil d'administration aux nouvelles participations au capital.

En raison de la majorité dont dispose l'Etat au sein de ce Conseil, le droit de veto est supprimé. Ce droit de veto devient d'ailleurs inopérant en cas d'adhésion de la Sabena à Air Union.

Art. 11bis.

Une disposition concernant certaines incompatibilités des fonctions d'administrateur est introduite. Cette disposition figure aux statuts d'autres sociétés d'économie mixte (S. N. C. B. par exemple).

Art. 12.

Les délégués au Conseil d'administration sont supprimés, vu la modification apportée à la composition de ce Conseil.

Art. 13.

La procédure de désignation du président et de l'administrateur-délégué est modifiée en raison des relations plus étroites que ces derniers auront avec l'Etat.

exploitatieprogramma van Air Union, zal de Sabena ertoe gebracht worden lijnen te exploiteren die geen rechtstreeks verband houden met het Belgisch grondgebied.

Laatste alinea :

De draagwijdte van deze alinea wordt verruimd en nader omschreven om te voorzien in het geval van deelneming aan Air Union.

Art. 6.

Paragraaf 1, 5° :

De wijziging aangebracht aan de begripsbepaling van de leningen waaraan de waarborg van de Staat kan worden gehecht wordt hierboven toegelicht (art. 3, 4 en 5 van de wet).

Littera c :

Het exclusieve karakter van de vergunningen door de Staat aan de Sabena verleend wordt soepeler gemaakt ten einde rekening te houden met de mogelijkheid voor de maatschappijen die deel uitmaken van Air Union gedeelten van het gemeenschappelijk exploitatieprogramma die betrekking hebben op Belgische verkeersrechten uit te voeren.

Art. 7.

Voorlaatste alinea :

Het past de historiek van de kapitaalsvorming aan te vullen met de wijzigingen welke ingevolge de goedkeuring van deze statuten aangebracht werden.

Art. 10.

Zie commentaar op de artikelen 3, 4 en 5 van de wet.

De machtiging om leningen aan te gaan alsmede de modaliteiten van uitgifte van de leningen zullen voortaan onderworpen worden aan het akkoord van de Minister die de Luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft en van de Minister van Financiën.

Art. 11.

De wijzigingen beogen de aanpassing van de samenstelling van de Raad van Beheer aan de nieuwe deelnemingen in het kapitaal.

Wegens de meerderheid waarover de Staat in die Raad beschikt, wordt het vetorecht afgeschaft. Dit vetorecht wordt trouwens krachteloos in geval van toetreding van de Sabena tot Air Union.

Art. 11bis.

Er wordt een bepaling betreffende sommige onverenigbaarheden verbonden aan de functie van beheerder ingevoerd. Die bepaling komt voor in de statuten van andere gemengde economische ondernemingen (bij voorbeeld de N. M. B. S.)

Art. 12.

De afgevaardigden bij de Raad van Beheer worden afgeschaft wegens de wijziging van de samenstelling van die Raad.

Art. 13.

De procedure van benoeming van de voorzitter en van de afgevaardigde-beheerder wordt gewijzigd wegens de nauwere betrekkingen die deze laatsten met de Staat zullen hebben.

Le Comité permanent est adapté à la nouvelle composition du Conseil d'administration.

Les deux derniers alinéas qui visent des délégations de pouvoirs sont supprimés à l'article 13 et reportés à l'article 18bis.

Art. 14.

Cet article qui vise également des délégations de pouvoirs est supprimé. Son contenu est repris à l'article 18bis.

Art. 16.

Cet article ne subit que des modifications de forme imposées notamment par la nouvelle composition du Conseil d'administration.

Art. 18bis.

Cet article reprend toutes les délégations de pouvoirs qui peuvent être consenties par le Conseil d'administration soit à des administrateurs, soit à des directeurs, soit à ses représentants à l'étranger ou auprès d'autres sociétés ou organismes. Parmi ces derniers figure notamment Air Union (voir articles 13 et 14 anciens).

Art. 20.

La composition du Collège des Commissaires est adapté aux nouvelles participations au capital.

Art. 22.

La modification apportée tient compte de la suppression des délégués (voir article 12 ancien).

Art. 29.

La référence à l'avant-dernier alinéa de l'article 34 doit être supprimée en raison même des modifications apportées à ce dernier article.

Art. 33.

Littera A :

De même que le matériel volant, les rechanges et les équipements constituent un ensemble justifiant leur prise en considération globale pour la garantie des emprunts par l'Etat, ce même ensemble est repris pour la définition du plafond de l'intervention financière de l'Etat en cas de déficit.

Toutefois, il ne convient pas ici de limiter la portée du texte aux premières dotations pour les rechanges et les équipements d'ateliers comme pour l'emprunt, l'amortissement jouant, en effet, aussi bien pour les premières dotations que pour les suivantes.

L'extension précitée augmente en fait l'intervention éventuelle de l'Etat. Cette augmentation se justifie néanmoins par l'importance des intérêts directs que l'Etat a dans la société et par les moyens accrus de contrôle de la gestion dont il dispose.

Art. 34.

Compte tenu du fait que l'Etat disposera désormais d'un contrôle absolu de la société, il a été estimé souhaitable de garantir, vis-à-vis des actionnaires minoritaires, une rémunération minimum du capital. Dans ce but, le dividende récupérable de 6 % envisagé dans les anciens statuts est remplacé par l'attribution d'un intérêt fixe de 5 % l'an et

Het Vast Comité wordt aan de nieuwe samenstelling van de Raad van Beheer aangepast.

De laatste twee alinea's welke betrekking hebben op de machtsoverdrachten worden afgeschaft in artikel 13 en overgebracht naar artikel 18bis.

Art. 14.

Dit artikel dat ook betrekking heeft op de machtsoverdrachten wordt opgeheven. De inhoud ervan wordt heropgenomen in artikel 18bis.

Art. 16.

Dit artikel ondergaat slechts vormwijzigingen inzonderheid vereist door de nieuwe samenstelling van de Raad van Beheer.

Art. 18bis.

In dit artikel worden al de machtsoverdrachten opgesomd die door de Raad van Beheer kunnen worden verleend ofwel aan beheerders, ofwel aan directeurs, ofwel aan zijn vertegenwoordigers in het buitenland of in andere vennootschappen of organismen. Onder deze laatste bevindt zich namelijk Air Union (zie de oude artikelen 13 en 14).

Art. 20.

De samenstelling van het College der commissarissen is aangepast aan de nieuwe deelnemingen in het kapitaal.

Art. 22.

De aangebrachte wijziging houdt rekening met de afschaffing van de afgevaardigden (zie vroeger artikel 12).

Art. 29.

De verwijzing naar het voorlaatste lid van artikel 34 vervalt wegens de aan bedoeld artikel toegebrachte wijzigingen.

Art. 33.

Letter A :

Evenals het vliegend materieel vormen de wisselstukken en de uitrustingen een geheel dat globaal in acht dient genomen voor wat de waarborg van de leningen door de Staat betreft; dat zelfde geheel komt in aanmerking voor het vaststellen van het plafond van de financiële bijdrage van de Staat in geval van tekort.

De draagwijdte van de tekst dient hier echter niet beperkt, zoals voor de lening, tot de eerste dotaties voor de wisselstukken en de uitrusting van de werkplaatsen, aangezien de amortisatie zowel op de eerste als op de volgende dotaties toegepast wordt.

Voormelde uitbreiding komt in feite neer op een vermeerdering van de eventuele bijdrage van de Staat. Deze vermeerdering is echter verantwoord door de omvang van de rechtstreekse belangen die de Staat in de vennootschap bezit en door de toename van de middelen tot controle van het beheer waarover hij beschikt.

Art. 34.

Rekening gehouden met het feit dat de Staat voortaan de volledige controle over de maatschappij zal in handen hebben, werd het wenselijk geacht tegenover de in de minderheid zijnde aandeelhouders een minimum beloning van het kapitaal te waarborgen. Met dat doel werd het in de vroeger statuten voorziene verhaalbare dividend van

d'un dividende complémentaire de 1 % au maximum, ce dernier en cas de résultat bénéficiaire.

Dans ces conditions, outre les modifications aux lettres A et B, il convenait de supprimer les dispositions relatives à la récupérabilité des dividendes. Il est toutefois entendu que cette modification n'affecte pas la récupérabilité des dividendes arriérés afférents aux exercices 1958 et 1959 (voir nouveau littéra C).

Au littéra D, la partie du surplus disponible affectée à l'apurement du « compte statutaire Etat » est portée de 50 à 90 % afin d'accélérer l'amortissement de ce compte.

Enfin, les tantièmes accordés aux administrateurs et aux commissaires sont supprimés.

Art. 36.

La possibilité donnée aux actionnaires autres que l'Etat, le Congo belge et le Ruanda-Urundi de provoquer une dissolution anticipée de la société est supprimée en raison de la structure nouvelle du capital.

Art. 37 (ancien).

Vu la modification apportée à l'article 36, l'article 37 est supprimé.

Art. 38 (ancien).

Cet article s'applique désormais à tous les cas de liquidation, le cas particulier de liquidation anticipée visé au 2^e alinéa de l'article 36 (ancien) et à l'article 37 (ancien) étant désormais exclu.

Le Ministre des Finances.

6 % remplacer par de toekenning van een vaste interest van 5 % per jaar en van een bijkomend dividend ten belope van 1 % maximum, dit laatste in geval van batig resultaat.

In die voorwaarden dienden niet alleen lid A en lid B gewijzigd te worden, maar moesten bovendien de bepalingen betreffende de verhaalbaarheid der dividenden geschrapt worden. Het blijft evenwel begrepen dat die wijziging de verhaalbaarheid der achterstallige dividendende die tot de dienstjaren 1958 en 1959 behoren niet beïnvloedt (zie nieuw lid C).

Bij lid D, werd het deel van het beschikbare overschot aangewend tot aanzuivering van de « statutaire rekening Staat » van 50 op 90 % gebracht om de afschrijving van die rekening te bespoedigen.

Ten slotte worden de tantièmes die aan de beheerders en commissarissen toegekend waren afgeschaft.

Art. 36.

De aan de andere aandeelhouders dan de Staat, Belgisch-Kongo en Ruanda-Urundi geboden mogelijkheid om een vervroegde ontbinding van de vennootschap te eisen is opgeheven wegens de nieuwe structuur van het kapitaal.

Art. 37 (oud).

Ten aanzien van de aan artikel 36 toegebrachte wijziging valt artikel 37 weg.

Art. 38 (oud).

Dit artikel is thans toepasselijk op al de gevallen van liquidatie vermits het bijzonder geval van vervroegde liquidatie bedoeld bij de tweede alinea van artikel 36 (oud) en artikel 37 (oud) voortaan uitgesloten is.

De Minister van Financiën.

J. VAN HOUTTE.

Le Ministre des Affaires étrangères.

De Minister van Buitenlandse Zaken.

P. WIGNY.

Le Ministre des Communications.

De Minister van Verkeerswezen.

P. W. SEGERS.

Le Ministre chargé des Affaires économiques et financières du Congo belge et du Ruanda-Urundi.

De Minister belast met de economische en financiële zaken van Belgisch-Congo en van Ruanda-Urundi.

R. SCHEYVEN.

Le Ministre de la Justice.

De Minister van Justitie.

L. MERCHERS.

*Pour le Ministre du Commerce extérieur,
absent,
Le Ministre des Affaires étrangères.*

*Voor de Minister van Buitenlandse Handel,
afwezig,
De Minister van Buitenlandse Zaken.*

P. WIGNY.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges.

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre des Communications, de Notre Ministre chargé des Affaires économiques et financières du Congo belge et du Ruanda-Urundi, de Notre Ministre de la Justice, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil;

Vu la loi du 23 décembre 1946 portant création d'un Conseil d'Etat, notamment l'article 2, alinéa 2;

Vu l'urgence,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances, Notre Ministres des Affaires étrangères, Notre Ministre des Communications, Notre Ministre chargé des Affaires économiques et financières du Congo belge et du Ruanda-Urundi, Notre Ministre de la Justice, Notre Ministre du Commerce extérieur sont chargés 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 de la présente loi, dès l'entrée en vigueur de celle-ci.

Art. 2.

L'Etat est autorisé à acheter aux actionnaires autres que le Congo belge et le Ruanda-Urundi :

600.000 actions privilégiées et
15.800 actions de dividende

de la Société Anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA).

Le prix d'achat est fixé à la valeur nominale, soit 500 francs par action privilégiée. L'action de dividende est cédée gratuitement.

Les modalités de paiement de cet achat seront fixées par arrêté royal pris sur proposition de Notre Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions et de Notre Ministre des Finances.

Art. 3.

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 ou à l'acquisition de la dotation initiale en rechanges normalement fournies lors de la livraison du matériel volant et des équipements, en premier établissement, des ateliers d'entretien et de revision de matériel volant.

L'Etat garantit également l'exécution pour le principal et pour les intérêts des opérations et financement conclues par la SABENA avec des constructeurs belges ou étran-

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen.

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Verkeerswezen, van Onze Minister belast met de economische en financiële zaken van Belgisch-Congo en van Ruanda-Urundi, van Onze Minister van Justitie, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en op advies van Onze in Raad vergaderde Ministers;

Gelet op de wet van 23 december 1946 tot oprichting van een Raad van State, inzonderheid op artikel 2, lid 2;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid,

HEBBEN Wij BESLOTEN EN BESLUITEN Wij :

Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister belast met de economische en financiële zaken van Belgisch-Congo en van Ruanda-Urundi, Onze Minister van Justitie, Onze Minister van Buitenlandse Handel zijn gelast in Onze Naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Artikel één.

De Belgische Naamloze Vennootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (SABENA) wordt ertoe gemachtigd in haar statuten de wijzigingen aan te brengen opgegeven in bijlage van deze wet, zodra zij in werking treedt.

Art. 2.

De Staat wordt ertoe gemachtigd van andere aandeelhouders dan Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi te kopen :

600.000 preferente aandelen en
15.800 winstaandelen

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

De aankoop prijs wordt vastgesteld op de nominale waarde, zegge 500 frank per preferent aandeel. Het winstaandeel wordt gratis afgestaan.

De wijzen van betaling van deze aankoop worden vastgesteld bij koninklijk besluit op voorstel van Onze Minister onder wie de Luchtvaart ressorteert en van Onze Minister van Financiën.

Art. 3.

De Staat waarborgt de betaling van de renten en de aflossing van de door de SABENA uit te schrijven leningen waarvan de opbrengst uitsluitend bestemd is voor de aankoop van vliegend materieel of voor de initiale dotatie van wisselstukken die normaal worden verschaft bij de levering van het vliegend materieel en van de oprichtingsuitrusting van de werkplaatsen voor onderhoud en revisie van het vliegend materieel.

De Staat waarborgt insgelijks de uitvoering voor de hoofdsom en de interesten van de financieringsoperaties die door de SABENA met Belgische of buitenlandse bouwers

gers, en vue de l'acquisition de matériel volant et de la dotation initiale en rechanges visée à l'alinéa 1 du présent article.

Le matériel volant et les moteurs complets de rechange pour le matériel volant acquis au moyen du produit des emprunts et autres opérations de financement garantis par l'Etat sont affectés, 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^e 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. 4.

L'Etat supporte la moitié des charges financières afférentes aux emprunts et autres opérations de financement visés à l'article 3 ci-dessus. L'intervention de l'Etat ne sera ni inférieure à 2 %, ni supérieure à 3 % du montant nominal des emprunts et autres opérations de financement visés à l'article 3 ci-dessus.

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

Art. 5.

Le Roi peut exonérer les primes de remboursement éventuelles des emprunts et les intérêts des emprunts et autres opérations de financement visés à l'article 3 ci-dessus, de tous impôts et taxes réels quelconques, présents ou futurs, au profit de l'Etat, des provinces et des communes.

Art. 6.

Les articles 6, 7 et 8 de la loi du 9 avril 1958, autorisant la 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.

Art. 7.

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 23 mai 1960.

worden gedaan met het oog op de aankoop van vliegend materieel en op de in alinea 1 van dit artikel bedoelde initiale dotatie van wisselstukken.

Het vliegend materieel en de volledige vervangmotoren voor vliegend materieel, met de opbrengst van de leningen en andere financieringsoperaties onder staatswaarborg aangekocht, worden ten bate van de Staat met een speciaal voorrecht bezwaard tot bij het verstrijken van de waarborg. Dit voorrecht neemt rang na het voorrecht bedoeld onder 3^e 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. 4.

De Staat neemt de helft van de financiële lasten uit hoofde van de in bovenvermeld artikel 3 bedoelde leningen en andere financieringsoperaties te zijnen laste. De bijdrage van de Staat mag noch minder dan 2 % noch meer dan 3 % van het nominaal bedrag van de in bovenvermeld artikel 3 bedoelde leningen en andere financieringsoperaties belopen.

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

Art. 5.

De Koning kan de eventuele aflossingspremies van de leningen en interesten en andere financieringsoperaties bedoeld in bovenvermeld artikel 3, vrijstellen van alle tegenwoordige en toekomstige zakelijke belastingen en taxes ten bate van de Staat, de provinciën en de gemeenten.

Art. 6.

De artikelen 6, 7 en 8 van de wet van 9 april 1958, waarbij de SABENA ertoe 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.

Art. 7.

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 23 mei 1960.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Financiën.

J. VAN HOUTTE.

Le Ministre des Affaires étrangères.

De Minister van Buitenlandse Zaken.

P. WIGNY.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

P. W. SEGERS.

*Le Ministre chargé des Affaires économiques
et financières du Congo belge et du Ruanda-Urundi.*

*De Minister belast met de economische en financiële zaken
van Belgisch-Congo en van Ruanda-Urundi.*

R. SCHEYVEL.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie.

L. MERCHERS.

*Pour le Ministre du Commerce extérieur,
absent,
Le Ministre des Affaires étrangères.*

*Voor de Minister van Buitenlandse Handel,
afwezig.
De Minister van Buitenlandse Zaken,*

P. WIGNY.

ANNEXE.

**Modifications aux statuts de la Société anonyme
belge d'Exploitation de la navigation aérienne
(SABENA).**

1. — Art. 3.

L'article 3 est remplacé par le texte suivant :

« La société a pour objet l'exploitation de tous services publics ou privés, réguliers ou non, de transport par aéronefs des voyageurs, des animaux vivants, des marchandises et des objets de correspondance; l'étude, l'acquisition, la gestion, l'entretien, l'exploitation, la vente, le remplacement, etc., du matériel de transport aérien dans les aéroports affectés aux lignes régulières de transport aérien, des services terrestres correspondant aux besoins de la société et, dans la mesure des possibilités, aux besoins des autres sociétés ou particuliers qui désireraient y recourir, services comprenant entre autres, l'alimentation du matériel de transport en combustibles et lubrifiants, le dépannage, les secours, la réparation et l'entretien du matériel de transport, le transport par voie de terre, entre les aéroports et les villes, des voyageurs, des marchandises et des objets de correspondance; l'exploitation de tous services annexes aux transports proprement dits, tels que photographie, cartographie, publicité, etc.

La Société peut faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet social tel qu'il est déterminé ci-dessus ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation.

Elle peut étendre son activité à toutes opérations ou entreprises industrielles, civiles ou commerciales, relatives ou connexes, directement ou indirectement à l'aéronautique et aux transports aériens.

Elle peut, mais seulement moyennant une autorisation donnée par arrêté royal, participer à la constitution au capital et à la gestion d'autres entreprises, associations ou sociétés ayant un objet analogue ou connexe.»

2. — Art. 6.

L'alinéa a) 5° de l'article 6 est remplacé par le texte suivant :

« L'Etat consent à assister la société dans l'étendue de ses engagements, tels qu'ils sont prévus aux articles 10 et 33, notamment à garantir des emprunts obligataires suffisants pour l'acquisition du matériel volant nécessaire ou l'acquisition de la dotation initiale en échange normalement fournies lors de la livraison du matériel volant, et des équipements, en premier établissement, des ateliers d'entretien et de révision du matériel volant.

En rémunération de cet apport, il est attribué à l'Etat belge neuf mille actions de dividende. »

Il est ajouté à l'article 6, un littéra c) rédigé comme suit :

« c) La concession visée au a); 1° ci-dessus ne porte pas préjudice aux droits reconnus à d'autres sociétés ou organismes par des conventions internationales. »

3. — Art. 7.

Il est inséré, avant le dernier alinéa de l'article 7, le texte suivant :

« En 1960 :

six cent mille actions privilégiées et quinze mille huit cents actions de dividende ont été rachetées par l'Etat belge aux actionnaires privés de la société; les dividendes récupérables afférents aux exercices antérieurs à cette cession restent acquis aux anciens titulaires des actions privilégiées susvisées ».

4. — Art. 10.

L'article 10 est remplacé par le texte ci-après :

« a) La société peut émettre avec l'autorisation du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions et du Ministre des Finances, des emprunts obligataires ou autres dont le paiement des intérêts et le remboursement sont garantis par l'Etat.

BIJLAGE.

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

1. — Art. 3.

Artikel 3 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Het doel van de vennootschap is: het exploiteren van alle al dan niet geregelde publieke of private diensten, per luchtvaartuig voor vervoer van reizigers, levende dieren, goederen en poststukken; het bestuderen, aankopen, beheren, onderhouden, exploiteren, verkopen, vervangen, enz., van het materieel voor luchtvervoer op de voor de geregelde luchtlijnen bestemde luchtvaartterreinen, van de landdiensten beantwoordende aan de behoeften der vennootschap en zoveel mogelijk aan de behoeften van de andere vennootschappen of particulieren die mochten wensen er gebruik van te maken, welke diensten onder meer omvatten: het voorzien van het vervoermaterieel in brand- en smeestoffen, het depaneren, het verlenen van hulp, het herstellen en het onderhouden van het vervoermaterieel, het vervoer te land, tussen de luchtvaartterreinen en de steden, van de reizigers, goederen en poststukken; het exploiteren van alle bij het eigendijk vervoer horende diensten als fotografie, cartografie, publiciteit, enz.

De vennootschap mag alle handels-, nijverheids of financiële verrichtingen doen die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of ten dele, verband houden met haar maatschappelijk doel zoals dit hiervoren is bepaald, of die de verwezenlijking ervan mochten vergemakkelijken of in de hand werken.

Zij kan haar activiteit uitbreiden tot alle burgerlijke, nijverheids- of handelsverrichtingen of ondernemingen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking hebben op of in verband staan met de luchtvaart en het luchtvervoer.

Zij kan, doch enkel door een bij koninklijk besluit verleende machtiging deelnemen aan de oprichting, het kapitaal en het beheer van andere ondernemingen, verenigingen of maatschappijen met een gelijkaardig of daarmee in verband staande doel. »

2. — Art. 6.

Lid a) 5° van artikel 6 wordt vervangen door de volgende tekst :

« De Staat stemt er in toe de vennootschap bij te staan voor het nakomen van al haar verbintenissen zoals zij bepaald zijn bij de artikelen 10 en 33, en namelijk in te staan voor een voldoende aantal obligatieleningen voor de aankoop van het nodige vliegend materieel of de aankoop van de initiale dotatie aan wisselstukken welke normaal worden verschaft bij de levering van het vliegend materieel en van de oprichtingsuitrusting van de werkplaatsen voor het onderhoud en de revisie van het vliegend materieel.

Ter beloning van die inbreng worden aan de Belgische Staat negen duizend winstaanden toegekend. »

Bij artikel 6 wordt een letter c) ingevoegd luidend als volgt :

« c) De onder a), 1° hiervoren bedoelde concessie doet geen afbreuk aan de aan andere vennootschappen of organismen door internationale overeenkomsten erkende rechten. »

3. — Art. 7.

Vóór het laatste lid van artikel 7 wordt de volgende tekst ingevoegd :

« In 1960 :

werden door de Belgische Staat zeshonderd duizend preferente aandelen en vijftien duizend achthonderd winstaanden van de privé-aandeelhouders van de vennootschap ingekocht. De verhaalbare dividenden die betrekking hebben op de jaren welke deze afstand voorafgaan blijven verworven aan de vroegere titularissen van even genoemde preferente aandelen. »

4. — Art. 10.

Artikel 10 wordt door de volgende tekst vervangen :

a) De vennootschap mag met de toelating van de Minister die de Luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft en van de Minister van Financiën obligatieleningen of andere uitgeven, waarvan de rente-uitkering en de terugbetaling gewaarborgd worden door de Staat.

Le produit de l'émission de ces emprunts est affecté exclusivement à l'acquisition de matériel volant ou à l'acquisition de la dotation initiale en rechanges normalement fournies lors de la livraison du matériel volant, et des équipements, en premier établissement, des ateliers d'entretien et de révision du matériel volant.

Ces emprunts peuvent être contractés ou émis en Belgique ou à l'étranger, en monnaie belge ou étrangère.

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 et de la dotation initiale en rechanges visée à l'alinéa 2 du littéra a du présent article;

b) Les modalités et conditions d'émission des emprunts, ainsi que les conditions des autres opérations de financement visées au littéra a du présent article sont déterminées par le Conseil d'administration, de l'accord du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions et 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.

Le matériel volant et les moteurs complets de rechange acquis au moyen du produit des emprunts et autres opérations de financement garantis par l'Etat sont affectés, 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 ...

c) 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 %, ni supérieure à 3 % 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 six milliards de francs belges;

d) Les appareils, moteurs et approvisionnements nécessaires aux exploitations de la société doivent être acquis aux conditions de sécurité et de prix les plus favorables et feront l'objet d'appels à la concurrence.

La préférence est donnée, à conditions égales, aux appareils et moteurs de conception belge.

Les modèles doivent être agréés par l'Administration de l'Aéronautique;

e) Le conseil d'administration détermine, de l'accord du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions et du Ministre des Finances, le type, le prix, le taux d'intérêt, le mode et l'époque de remboursement ainsi que toutes autres conditions d'émission d'obligations ne jouissant pas de la garantie de l'Etat.

5. — Art. 11.

L'article 11 est remplacé par le texte suivant :

« La société est administrée par un conseil composé de quinze membres associés ou non, dont les deux tiers au moins sont de nationalité belge, nommés pour un terme qui ne peut excéder six ans, par l'assemblée générale des actionnaires et toujours révocables par elle.

Six administrateurs sont nommés par l'assemblée sur proposition du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions; deux sur celle du Ministre des Finances; un sur celle du Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur; quatre sur celle du Ministre du Congo belge et du Ruanda-Urundi. Deux administrateurs sont nommés par l'assemblée sur proposition des actionnaires autres que l'Etat belge, le Congo belge et le Ruanda-Urundi.

Chaque année, deux administrateurs au moins sortent du conseil, de manière que le mandat d'aucun membre ne dure plus que six ans. Le premier ordre de sortie est déterminé par le sort. Toutefois, l'ordre de sortie prévoit que les mandats du président et de l'administrateur-délégué expireront à la même assemblée générale. Les administrateurs sortants sont rééligibles. »

6. — Art. 11bis.

Il est inséré, après l'article 11, un article 11bis rédigé comme suit :

« Les fonctions de membre du Conseil d'administration sont incompatibles avec celles de Ministre, et de membre des Chambres législatives.

Cette incompatibilité subsistera pendant les deux années qui suivront l'expiration de leur fonction ou mandat publics. »

7. — Art. 12.

L'article 12 est supprimé.

De opbrengst van de uitgifte van die leningen wordt uitsluitend aangewend voor de aankoop van vliegend materieel of de aankoop van de initiale dotatie aan wisselstukken, welke normaal worden verschaft bij de levering van het vliegend materieel en van de oprichtingsuitrusting van de werkplaatsen voor het onderhoud en de revisie van het vliegend materieel.

Die leningen mogen in Belgische of in vreemde munt, in België of in het buitenland aangegaan of uitgegeven worden.

De Staat waarborgt tevens de uitvoering, wat de hoofdsom en de interesten betreft, van de door de vennootschap met de Belgische of de buitenlandse bouwers aangegane financieringsverrichtingen met het oog op de in lid 2 van letter a van dit artikel bedoelde aankoop van vliegend materieel en van de initiale dotatie aan wisselstukken;

d) De modaliteiten en voorwaarden van uitgifte van de leningen, alsmede de voorwaarden van de andere in letter a van dit artikel bedoelde financieringsverrichtingen worden door de Raad van Beheer bepaald in akkoord met de Minister, die de Luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft en van de Minister van Financiën, wat de leningen en andere financieringsverrichtingen betreft, in Belgische of vreemde munt, in België of in het buitenland gedaan of uitgegeven.

Het vliegend materieel en de volledige wisselmotoren aangekocht met de opbrengst van de door de Staat gewaarborgde leningen en andere financieringsverrichtingen worden, overeenkomstig artikel 6 van de wet van... ten bate van de Staat met een speciaal voorrecht bezwaard tot het verstrijken van de waarborg.

c) De Staat neemt de helft van de jaarlijkse interesten uit hoofde van de onder letter 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 totaal bedrag van de leningen en andere financieringsoperaties, waarop de bijdrage wordt berekend, mag echter zes miljard Belgische franken niet overschrijden;

d) De toestellen, motoren en voorraden die voor de exploitaties van de vennootschap nodig zijn moeten tegen de gunstigste voorwaarden op het stuk van veiligheid en prijs, en ingevolge oproepen tot mededinging aangekocht worden.

Bij gelijke voorwaarden wordt de voorkeur gegeven aan de toestellen en motoren van Belgische conceptie.

De modellen moeten door het Bestuur der Luchtvaart worden goedgekeurd;

e) De raad van beheer bepaalt, in akkoord met de Minister, die de Luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft en met de Minister van Financiën het type, de prijs, de rentevoet, de wijze en het tijdstip van aflossing, alsmede alle andere voorwaarden van uitgifte van niet door de Staat gewaarborgde obligatiën. »

5. — Art. 11.

Artikel 11 wordt door de volgende tekst vervangen :

« De vennootschap wordt beheerd door een raad van 15 leden, al dan niet vennoten, onder wie ten minste twee derden van Belgische nationaliteit zijn, door de algemene vergadering van aandeelhouders benoemd voor een termijn van ten hoogste zes jaar en die steeds afzetbaar zijn door die algemene vergadering.

Zes beheerders worden door de vergadering benoemd op de voordracht van de Minister, die de Luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft; twee op die van de Minister van Financiën; één op die van de Minister van Buitenlandse Zaken en van Buitenlandse Handel; vier op die van de Minister van Belgisch Kongo en van Ruanda-Urundi. Twee beheerders worden door de vergadering benoemd op de voordracht van de andere aandeelhouders van de Belgische Staat, Belgisch Kongo en Ruanda-Urundi.

Ieder jaar treden ten minste twee beheerders uit de raad zodat het mandaat van geen enkel lid meer dan zes jaar duurt. De eerste orde van uittreding wordt bij loting vastgesteld. Nochtans zal de orde van uittreding voorzien dat de mandaten van de voorzitter en van de afgevaardigde-beheerder op dezelfde algemene vergadering zullen vervallen. De uittredende beheerders zijn herkiesbaar. »

6. — Art. 11bis.

Wordt na artikel 11 ingevoegd een artikel 11bis dat luidt als volgt :

« De functies van lid van de Raad van Beheer zijn onverenigbaar met die van Minister en van lid van de Wetgevende Kamers.

Die onverenigbaarheid zal blijven bestaan gedurende twee jaar na het verstrijken van hun functie of hun openbaar mandaat. »

7. — Art. 12.

Artikel 12 wordt opgeheven.

8. — Art. 13.

L'intitulé de l'article 13 est supprimé.

L'article 13 est remplacé par le texte suivant :

« Le président du conseil d'administration et l'administrateur délégué sont choisis parmi les membres du conseil et nommés par le Roi sur proposition du Ministre qui a l'Aéronautique dans ses attributions.

Le conseil d'administration élit un vice-président parmi les administrateurs nommés sur proposition du Ministre du Congo belge et du Ruanda-Urundi.

Le conseil nomme dans son sein un comité permanent composé du président, du vice-président, de l'administrateur délégué, d'un administrateur nommé sur proposition du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions, d'un administrateur nommé sur proposition du Ministre des Finances et d'un administrateur nommé sur proposition des actionnaires autres que l'Etat belge, le Congo belge et le Ruanda-Urundi.

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. »

9. — Art. 14.

L'article 14 est supprimé.

10. — Art. 16.

L'article 16 est remplacé par le texte suivant :

« Sauf le cas de force majeure ou d'empêchement résultant de guerre, grève ou autre calamité publique, le conseil d'administration ne peut délibérer et statuer valablement que si sept au moins des administrateurs sont présents ou représentés.

Tout administrateur empêché ou absent peut donner, par écrit ou télégramme, à l'un de ses collègues du conseil, délégation pour le représenter aux réunions du conseil et voter en son lieu et place. Le délégué est, dans ce cas, réputé présent. Toutefois, aucun délégué ne peut ainsi représenter plus d'un administrateur.

La faculté donnée aux administrateurs par l'alinéa qui précède est accordée aux commissaires dans le cas prévu par l'article 55, alinéa 4, des lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

Toute décision du conseil est prise à la majorité absolue des votants. En cas de partage, la voix de celui qui préside la réunion est prépondérante.

Si dans une séance du conseil réunissant la majorité requise pour délibérer valablement un ou plusieurs administrateurs s'abstiennent en vertu de l'article 60 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, les décisions sont valablement prises à la majorité des autres membres du conseil présents ou représentés. »

11. — Art. 18bis.

Il est inséré, après l'article 18, un article 18bis rédigé comme suit :

Délégations de pouvoirs.

« Le conseil peut confier la direction de l'ensemble de telle partie ou de telle branche spéciale des affaires sociales à un ou plusieurs directeurs, choisis dans ou hors son sein, associés ou non. Il peut déléguer des pouvoirs spéciaux déterminés à tout mandataire.

Il fixe les pouvoirs, les attributions, les appointements ou indemnités des personnes mentionnées à l'alinéa qui précède. Il peut les révoquer en tout temps.

La société peut être représentée en Belgique ou à l'étranger soit par un ou des administrateurs, soit par un ou des directeurs, soit par toutes autres personnes spécialement mandatées à cet effet par le conseil d'administration.

Ces délégués sont notamment chargés de représenter la société auprès des autorités des pays étrangers ainsi qu'au sein des organes de gestion ou de contrôle des sociétés ou organismes auxquels elle participe. »

8. — Art. 13.

Het opschrift van artikel 13 valt weg.

Artikel 13 wordt vervangen door volgende tekst :

« De Voorzitter van de Raad van Beheer en de gemachtigde beheerder worden gekozen onder de leden van de raad en benoemd door de Koning op de voordracht van de Minister die de Luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft.

De Raad van Beheer kiest een ondervoorzitter onder de beheerders, benoemd op de voordracht van de Minister van Belgisch Kongo en van Ruanda-Urundi.

De Raad benoemt onder zijn leden een vast comité, samengesteld uit de voorzitter, de ondervoorzitter, de gemachtigde beheerder, een beheerder benoemd op de voordracht van de Minister die de Luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft, een beheerder benoemd op de voordracht van de Minister van Financiën en een beheerder benoemd op de voordracht van de andere aandeelhouders dan de Belgische Staat, Belgisch Kongo en Ruanda-Urundi.

Dat comité, voorgezeten door de voorzitter van de raad, heeft tot opdracht de beslissingen 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 de statuten aan de raad verlenen.

Het wordt op de hoogte gehouden van de problemen die het beheer van de vennootschap aanbelangen. 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 plaatsen. »

9. — Art. 14.

Artikel 14 wordt opgeheven.

10. — Art. 16.

Artikel 16 wordt door de volgende tekst vervangen :

« Behoudens in geval van overmacht of heftel ingevolge oorlog, werkstaking of andere openbare ramp kan de raad van beheer slechts geldig beraadslagen en beslissen indien ten minste zeven van de beheerders aanwezig of vertegenwoordigd zijn.

Elk verhinderd of afwezig beheerder kan schriftelijk of per telegram één van zijn collega's van de raad machtigen om hem op de vergaderingen van de raad te vertegenwoordigen en er in zijn plaats te stemmen. De volmachtgever wordt alsdan ten opzichte van de stemming geacht aanwezig te zijn. Geen gevolmachtigde mag echter aldus meer dan één beheerder vertegenwoordigen.

De commissarissen hebben in het geval bepaald door artikel 55, 4^e lid van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen hetzelfde recht als bij vorige alinea aan de beheerders verleend is.

Elke beslissing van de raad wordt genomen bij de volstrekte meerderheid van de stemmers. Bij staking van stemmen is de stem van diegene die de vergadering voorziet beslissend.

Indien op een vergadering van de raad, die de vereiste meerderheid verenigt om geldig te beraadslagen, één of meer beheerders zich onthouden krachtens artikel 60 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen dan worden de beslissingen geldig genomen bij de meerderheid van de andere aanwezige of vertegenwoordigde leden van de raad. »

11. — Art. 18bis.

Na artikel 18 wordt een artikel 18bis ingevoegd luidend als volgt :

Overdracht van bevoegdheden.

« De raad kan het bestuur van het geheel van een zeker deel of van een zekere bijzondere tak van de sociale zaken opdragen aan één of meer directeurs gekozen in of buiten de raad, al dan niet vennoten. Hij kan bepaalde bijzondere machten opdragen aan gelijk welke mandataris.

Hij bepaalt de macht, de ambtsbevoegdheden, de bezoldiging of de vergoedingen van de in het voorgaande lid bedoelde personen. Hij kan ze ten allen tijde afzetten.

De vennootschap kan in België of in het buitenland vertegenwoordigd worden hetzij door één of meer beheerders, hetzij door één of meer directeurs, hetzij door alle andere personen daartoe bijzonder door de raad van beheer gemachtigd.

Deze afgevaardigden worden er inzonderheid mede belast de vennootschap te vertegenwoordigen bij de overheden van de vreemde landen alsmede in de schoot van de beheers- of controleorganen van de maatschappij of organismen waarin zij deelneemt. »

12. — Art. 20.

Le 1^{er} alinéa de l'article 20 est remplacé par le texte suivant :

« Les opérations de la société sont surveillées par six commissaires, associés ou non, dont quatre au moins de nationalité belge. Un commissaire est nommé par l'assemblée générale des actionnaires, sur proposition du Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions; deux commissaires sont nommés par l'assemblée, sur proposition du Ministre des Finances; deux commissaires sont nommés par l'assemblée sur proposition du Ministre du Congo belge et du Ruanda-Urundi et un commissaire est nommé par l'assemblée sur proposition des actionnaires autres que l'Etat, le Congo belge et le Ruanda-Urundi ».

13. — Art. 22.

Le 1^{er} alinéa de l'article 22 est remplacé par le texte suivant :

« L'assemblée générale peut allouer aux administrateurs et aux commissaires une indemnité à porter au compte des frais généraux ».

14. — Art. 29.

Au deuxième alinéa de l'article 29, les mots : « et par l'avant dernier alinéa de l'article 34 ci-après » sont supprimés.

15. — Art. 33.

Le littéra A de l'article 33 est remplacé par le texte suivant :

« A. L'Etat représenté par le Ministre ayant l'Aéronautique dans ses attributions, accorde à la société, dans les conditions ci-après, les crédits nécessaires pour couvrir les amortissements de son matériel volant, de ses rechanges pour matériel volant, de ses équipements pour les ateliers d'entretien et de révision de son matériel volant, dans la mesure où les résultats propres de la société ne le permettent pas.

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'arrêt 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 des paiements qu'elle doit effectuer en principal et en intérêts sur les emprunts garantis par l'Etat et aux fournisseurs de matériel volant, de rechanges pour matériel volant et d'équipement pour les ateliers d'entretien et de révision du matériel volant.

Les amortissements auxquels se réfère le paragraphe précédent comprennent :

a) L'amortissement nécessaire du matériel volant, des rechanges pour matériel volant et des équipements pour les ateliers d'entretien et de révision du matériel volant.

b) La dotation éventuelle à un fonds spécial destiné à répondre aux perfectionnements techniques ou à une désaffectation prématurée du matériel volant et des rechanges pour matériel volant ».

16. — Art. 34.

L'article 34 est remplacé par le texte suivant :

« L'excédent du bilan, déduction faite des frais généraux, charges sociales, attribution aux actions privilégiées entièrement libérées d'un intérêt de cinq pour cent l'an, dotation d'un fonds de bien-être du personnel, gratifications éventuelles aux membres du personnel et amortissements nécessaires, constitue le bénéfice net.

Sur ce bénéfice, après apurement de toute perte éventuelle des exercices antérieurs, il est prélevé :

A. — Cinq pour cent pour former la réserve légale jusqu'à ce que celle-ci atteigne le dixième du capital social;

B. — La somme nécessaire pour payer à chaque action privilégiée entièrement libérée un premier dividende d'un pour cent au maximum;

12. — Art. 20.

Het eerste lid van artikel 20 wordt vervangen door volgende tekst :

« Het toezicht over de verrichtingen van de vennootschap wordt uitgeoefend door zes commissarissen, al dan niet vennoten, onder wie ten minste vier van Belgische nationaliteit zijn. Een commissaris wordt benoemd door de algemene vergadering van de aandeelhouders op de voordracht van de Minister die de Luchtvaart in zijn bevoegdheid heeft; twee commissarissen worden door de vergadering benoemd op de voordracht van de Minister van Financiën; twee commissarissen worden door de vergadering benoemd op de voordracht van de Minister van Belgisch Kongo en van Ruanda-Urundi en een commissaris wordt benoemd door de vergadering op de voordracht van de andere aandeelhouders dan de Staat, Belgisch Kongo en Ruanda-Urundi ».

13. — Art. 22.

Het 1^{ste} lid van artikel 22 wordt vervangen door de volgende tekst :

« De algemene vergadering kan aan de beheerders en aan de commissarissen een bij de algemene kosten te boeken vergoeding toekennen ».

14. — Art. 29.

In het tweede lid van artikel 29 vallen de woorden : « en bij het voorlaatste lid van artikel 34 hierna » weg.

15. — Art. 33.

Litter A van artikel 33 wordt vervangen door de volgende tekst :

« A. De Staat, vertegenwoordigd door de Minister die de Luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft, verleent onder navermelde voorwaarden aan de vennootschap de nodige kredieten om de afschrijvingen te dekken van haar vliegend materieel, van haar wisselstukken voor vliegend materieel, van haar uitrusting voor de werkplaatsen waar het onderhoud en de revisie van haar vliegend materieel geschiedt in de mate waarin de eigen resultaten van de vennootschap zulks niet toelaten.

Binnen drie maanden na de sluiting van het maatschappelijk dienstjaar legt de vennootschap de voorlopige balans van dat dienstjaar voor aan de Minister die de Luchtvaart onder zijn bevoegdheid heeft 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 vennootschap worden verleend. Die kredieten worden aan de vennootschap werkelijk uitbetaald naar mate van de betalingen die zij in hoofdsom en interesten moet doen op de door de Staat gewaarborgde leningen en aan de leveranciers van vliegend materieel, van wisselstukken voor vliegend materieel en van de uitrusting voor de werkplaatsen waar het onderhoud en de revisie van het vliegend materieel geschiedt.

De afschrijvingen bedoeld in de vorige paragraaf omvatten :

a) De nodige afschrijving van het vliegend materieel, van de wisselstukken voor vliegend materieel en van de uitrusting voor de werkplaatsen waar het onderhoud en de revisie van het vliegend materieel geschiedt;

b) De eventuele dotatie aan een speciaal fonds bestemd om de technische verbeteringen toe te passen of om in een vroegtijdige buitendienststelling van het vliegend materieel en van de wisselstukken voor vliegend materieel te voorzien.

16. — Art. 34.

Artikel 34 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Het batig saldo van de balans vormt de zuivere winst, na aftrek van de algemene kosten en maatschappelijke lasten, toekenning van een jaarlijkse interest van vijf ten honderd aan de volledige volgestorte bevoorrechte aandelen, dotatie aan een fonds voor het welzijn van het personeel, eventuele gratificaties aan de leden van het personeel en de nodige afschrijvingen.

Na aanzuivering van alle eventueel verlies van de vorige dienstjaren wordt op die winst afgenomen :

A. — Vijf ten honderd voor het vormen van de wettelijke reserve totdat deze het tiende van het maatschappelijk kapitaal bereikt;

B. — De som die nodig is om aan elk volledig volgestort bevoorrecht aandeel een eerste dividend van ten hoogste een ten honderd uit te keren;

C. — A titre transitoire, une somme correspondant aux premiers dividendes arriérés afférents aux exercices 1958 et 1959 afin de permettre la récupération de ces derniers conformément aux dispositions statutaires qui régissaient la matière au cours de ces exercices.

D. — Le surplus disponible est réparti comme suit :

1° Nonante pour cent à l'Etat en apurement et à concurrence des sommes inscrites au « compte statutaire Etat », en application de l'article 33, lettre B, soit par versement, soit par annulation de la créance de la société, selon que les sommes inscrites ont été effectivement versées ou non;

2° La somme nécessaire pour payer à chaque action privilégiée entièrement libérée un second dividende de deux pour cent;

3° Le solde est réparti également entre toutes les actions de dividende.

Toutefois, le conseil d'administration peut proposer à l'assemblée générale d'affecter tout ou partie du surplus défini au littéra D 2° et 3° ci-avant à la dotation de fonds d'amortissement, de réserve extraordinaire ou de prévision ».

17. — Art. 36.

Le 2° alinéa de l'article 36 est supprimé.

18. — Art. 37.

L'article 37 est supprimé.

19. — Art. 38.

L'article 38 est remplacé par le texte suivant :

« Dans tous les cas de liquidation, l'assemblée générale des actionnaires désigne le ou les liquidateurs, détermine leurs pouvoirs et leurs émoluments et fixe le mode de liquidation. Après apurement de toutes les dettes et charges, l'actif net sert tout d'abord à rembourser en espèces ou en titres le montant libéré des actions privilégiées.

Si ces actions ne se trouvent pas libérées toutes dans une égale proportion, les liquidateurs, avant de procéder à la répartition prévue par l'alinéa qui précède, doivent tenir compte de cette diversité de situation et rétablir l'équilibre en mettant toutes les actions sur un pied d'égalité absolue, soit par des appels de fonds supplémentaires à charge des titres insuffisamment libérés, soit par des remboursements préalables en espèces ou en titres au profit des titres libérés dans une proportion supérieure.

Le surplus disponible est réparti comme suit :

1° la somme éventuellement nécessaire pour attribuer aux actions privilégiées les dividendes récupérables afférents aux exercices 1958 et 1959 visés à l'article 34, lettre 2, pour autant que ces dividendes n'aient pas encore été mis en paiement;

2° les sommes nécessaires permettant de rembourser l'Etat belge à concurrence du montant restant inscrit au Compte statutaire Etat prévu par l'article 33, pour autant que les sommes y inscrites aient été au préalable effectivement versées;

3° le solde éventuel est réparti également entre toutes les actions de dividende ».

C. — Als overgangsmaatregel, een som die gelijk is aan de eerste achterstallige dividenden die bij de boekjaren 1958 en 1959 behoren, om het verhalen van die dividenden mogelijk te maken overeenkomstig de statutaire bepalingen die de stof tijdens deze boekjaren beheersten.

D. — Het beschikbaar overschot wordt verdeeld als volgt :

1° Negentig ten honderd voor de Staat ter aanzuivering en tot beloop van de bij toepassing van artikel 33, letter B op de « Statutaire Rekening Staat » geboekte sommen, hetzij door storting, hetzij door vernietiging van de schuldvordering van de vennootschap naargelang dat de geboekte sommen al dan niet werkelijk gestort werden;

2° De som nodig om aan elk volgestort preferent aandeel een tweede dividend van twee ten honderd uit te keren;

3° Het saldo wordt gelijkelijk verdeeld over al de winstaandelen.

De raad van Beheer kan echter aan de algemene vergadering voorstellen het geheel of een deel van het onder letter D 2° en 3° hiervoor bepaalde overschot aan te wenden voor de stijving van afschrijvingsfondsen, buitengewone reservefondsen of voorzieningsfondsen ».

17. — Art. 36.

Het tweede lid van artikel 36 valt weg.

18. — Art. 37.

Artikel 37 wordt opgeheven.

19. — Art. 38.

Artikel 38 wordt vervangen door volgende tekst :

« In al de gevallen van liquidatie, stelt de algemene vergadering van de aandeelhouders één of meer vereffenaars aan, bepaalt hun bevoegdheid en bezoldiging, alsmede de wijze van vereffening. Na aanzuivering van al de schulden en lasten wordt het nettoactief eerst en vooral aangewend voor de terugbetaling, in geld of in waarden, van het op de preferente aandelen gestort bedrag.

Is op al die aandelen niet hetzelfde bedrag gestort, dan moeten de vereffenaars, alvorens de in voorgaand lid voorziene verdeling te doen, met die ongelijke toestand rekening houden en het evenwicht herstellen door al de aandelen op volstrekt gelijke voet te stellen, hetzij door bijstortingen te eisen op de effecten waarop onvoldoende stortingen werden gedaan, hetzij door middel van voorafgaande terugbetalingen in geld of in waarden ten bate van de effecten, waarop meer gestort werd.

Het beschikbaar overschot wordt verdeeld als volgt :

1° de som die eventueel nodig zou zijn om aan de bevoorrechte aandelen de bij artikel 34, lid c, vermelde en bij de boekjaren 1958 en 1959 behorende verhaalde dividenden toe te kennen, voor zover die dividenden nog niet betaalbaar gesteld werden;

2° de voor de terugbetaling aan de Belgische Staat nodige sommen tot beloop van het bedrag dat ingeschreven gebleven is op de bij artikel 33 voorziene statutaire Rekening Staat, voor zover de daarin geboekte sommen vooraf werkelijk gestort werden.

3° het eventueel saldo wordt gelijkelijk verdeeld onder al de winstaandelen ».