

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 31 MEI 1927.

Wetsontwerp houdende machtiging voor de Belgische Naamlooze Vennootschap ter exploitatie van het luchtverkeer « Sabena » om haar maatschappelijk kapitaal te verhoogen en hare statuten te wijzigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

A. — In het negende lid van artikel 33 van de statuten der Belgische Naamlooze Vennootschap ter exploitatie van het luchtverkeer *Sabena*, goedgekeurd bij de wet van 26 April 1923, wordt bepaald hetgeen volgt :

« In den loop van het eerste halfjaar negentienhonderd zeven en twintig, zullen de Kamers, zóó voor het vervoer in Congo als voor de dekking van het jaarlijksch tekort, de nieuwe grenzen der geldelijke tusschenkomst van Staat en Kolonie bepalen, voor een nieuwen termijn van vijf jaar, met inachtneming van de technische omstandigheden van het oogenblik, evenals met de officieel bekende exploitatie-uitslagen van verscheidene Belgische of vreemde vennootschappen voor vervoer door de lucht. »

Van den anderen kant heeft de ervaring, in den loop van de dienstjaren 1923 tot 1926 opgedaan, de noodzakelijkheid aangetoond van een nadere omschrijving of wijziging van enkele bepalingen van de statuten.

De wijzigingen, die nuttig of noodig geoordeeld werden door de Interministeriele Commissie welke de Regeering voor de studie er van heeft aangesteld, zijn insgelijks opgenomen in het voorliggend ontwerp van wet, dit bij toepassing van artikel 31 van de statuten der Vennootschap, luidend als volgt :

« Alle wijziging aan de beschikkingen van geldelijken of wettelijken aard der onderhavige standregelen moet toegestaan of goedgekeurd worden bij een wet. »

Ten slotte vergt de voorziene uitbreiding van de luchtlijnen in Belgisch-Congo met de daaraan verbonden behoeften aan vast kapitaal en bedrijfskapitaal, verhoogen van het maatschappelijk kapitaal der Vennootschap.

Ziedaar het doel van het ontwerp van wet, dat aan de Wetgevende Kamers ter goedkeuring wordt voorgelegd.

B. — De Memorie van Toelichting van de wet van 23 April 1923 tot oprichting van de Belgische naamlooze Vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (*Sabena*), wettigde de tusschenkomst van den Staat bij die oprichting, onder meer, door volgende beschouwingen :

« Al de regeeringen wijden al hun aandacht aan de ontwikkeling der nijver-

H.

heid van het vervoer door de lucht omdat zij daarin een gewichtigen factor zien voor den binnenlandschen economischen voorspoed, en een doeltreffenden spoorslag voor de internationale betrekkingen.

» België, dat wegens zijn aardrijkskundige ligging een kruispunt der groote internationale vervoerwegen is, mag er niet onverschillig voor blijven — en het is hoog tijd dat het daaromtrent een gepaste en handelende politiek voere.

»

» Eindelijk, toonen de gezonde reden en de ondervinding aan welke voorname rol het vliegwezen in de koloniën moet vervullen, en de diensten die het er kan bewijzen. »

Sedert 1923 hebben niet alleen de groote landen, zooals Duitschland, Frankrijk, Engeland, Italië, aan hun luchtlijnen een steeds grootere uitbreiding gegeven, doch hebben ook landen, als Nederland, Denemarken, Zweden, Spanje, Tsjecho-Slovakije, Griekenland, Polen, Zwitserland, op hun beurt, handelsluchtvaartmaatschappijen tot stand gebracht.

De buitengewone ontwikkeling van de lijnen voor luchtverkeer in Europa, waarvan de in bedrijf genomen lengte van 10,000 kilometer in 1923 opgevoerd is tot 40,000 kilometer in 1926, bewijst het steeds groeiend vertrouwen van de regeeringen in de toekomst van het luchtvervoerbedrijf en geeft nog grooter bewijskracht aan de beschouwingen, die in 1923 de tusschenkomst van den Staat bij de oprichting van de Vennootschap wettigden.

C. — Dadelijk na haar oprichting, had de vennootschap haar minimum-programma opgemaakt, bestaande in het exploiteeren van een lijn Beneden-Congo-Katanga (1,150 km.) en van een lijn Londen-Brussel-Keulen (540 km.).

De lijnen van de Vennootschap in Congo, die op dit oogenblik Boma met Elisabethville (2,250 km.) verbinden, overtreffen in veiligheid, regelmatigheid en opbrengst de meest optimistische verwachtingen.

Het eerste lijnvak Leopoldville-Luebo van de luchtlijn Beneden-Congo-Katanga werd ingehuldigd in April 1925 met driemotorenvliegtuigen van Belgische constructie. Het ligt een ieder nog in het geheugen hoe een van de vliegtuigen van die lijn te dien tijde met goeden uitslag door de lucht van België naar Congo werd gebracht. Dit vliegtuig is nog steeds voor alle gebruik geschikt.

In Februari 1926 werd het lijnvak Luebo-Katanga open gesteld.

Gezien het overgroot nut van deze luchtlijn, waardoor Katanga met België in verbinding kan komen over uitsluitend Belgische wegen, en dit sneller en met minder kosten dan over vreemde wegen, besloot de Minister van Koloniën, in het begin van 1926, tot den aanleg van de luchtlijn Boma-Leopoldville en, op het einde van 1926, tot het verlengen van de luchtlijn tot Elisabethville.

De luchtlijn Boma-Leopoldville kon ingehuldigd worden in de maand Mei 1926 en te verwachten is dat Elisabethville in Mei 1927 bediend zal worden door de vliegtuigen van de Vennootschap. Dit is een bewijs van de snelheid waarmee de luchtlijnen tot stand komen ondanks de groote werken voor het aanleggen van de terreinen noodig voor den goeden gang van regelmatige diensten.

Op dit oogenblik beschikt Belgisch-Congo tusschen Boma en Elisabethville over zes volkomen uitgeruste luchtvaartterreinen, voorzien van volledige inrichtingen uit duurzame bouwstoffen, en over vier en zeventig noodlandingsterreinen. De diensten worden waargenomen met stipte regelmatigheid, in aansluiting me

elke Belgische boot uit Europa. Het getal kilometers, door de vliegtuigen van de Vennootschap afgelegd, is van 49,989 in 1925 gestegen tot 158,322 in 1926 en het getal vervoerde kilometer-tonnen van 18,376 tot 51,386.

De ontvangsten zijn geklommen van fr. 920,149.48 in 1925 tot fr. 2 miljoen 616,599.10 in 1926, waarvan ongeveer 800,000 frank voortkomen van de private cliënteel.

Deze ontvangsten zouden nog veel grooter geweest zijn waren de in 1923 door de Kolonie vastgestelde tarieven verhoogd geworden naar verhouding van de waardevermindering van den frank.

Naar aanleiding van de zeer gunstige uitkomsten van die eerste luchtlijn en gezien de belangrijkheid van de bewezen diensten, hebben de Belgische Staat, de Kolonie en de Vennootschap in October 1926, aan een zending techniekers opdracht gegeven tot het inspecteeren van de in bedrijf genomen luchtlijn en het bestudeeren van de aan de luchtdiensten in Congo te geven uitbreidingen. Sedert December 1926, heeft die zending haar verslag kunnen opmaken.

Onder aanneming van de besluiten van dit verslag, heeft de Minister van Koloniën, op gunstig advies van den Algemeen Gouverneur van Belgisch-Congo, het programma voor de uitbreiding van de luchtlijnen der Kolonie vastgesteld als volgt :

1° In 1927, uitrusting en voor den dienst openstellen van de lijnvakken Leopoldville-Coquilhatville (520 km.), Luebo-Tschikap (160 km.) en Luebo-Lusambo (350 km.), zegge in het geheel 1,120 kilometer nieuwe lijnen.

2° In 1928, uitrusting en voor den dienst openstellen van de lijnvakken Coquilhatville-Stanleyville (900 km.) en Lusambo-Kabalo-Kongolo (600 km.), zegge 1,500 kilometer nieuwe lijnen.

Vervolgens zal het programma worden uitgebreid tot het verbinden van Belgisch-Congo met de naburige koloniën, bijzonder met Egyptisch-Soedan.

De onmisbare ontwikkeling van de luchtlijnen in Belgisch-Congo brengt met zich groeiende behoeften aan nastkapitaal en bedrijfskapitaal. Daarom moet het maatschappelijk kapitaal van 6 op 10 miljoen frank gebracht worden.

De helft van deze verhooging wordt opgenomen door de Regeering van de Kolonie, die tot nog toe slechts een heel klein aandeel in het kapitaal der Vennootschap bezat. Door deze intekening behouden de Staat en de Kolonie de meerderheid op de algemeene vergadering der aandeelhouders.

Ziedaar een der doeleinden van deze wet.

D. — Hiervoren werd er op gewezen dat het Departement van Koloniën, ondanks de waardevermindering van den frank, de in 1923 vastgestelde vervoertarieven voor Regeeringsvracht behouden had, wijl de toelage van den Staat het gezamenlijk verlies van de exploitatiediensten van de Vennootschap zou dekken. Uit dien staat van zake vloede natuurlijk voor de diensten in Afrika een belangrijk tekort voort, dat in 1926 meer dan een derde van de Staatstoelage opslorpte, hoewel deze in 1923 berekend waren met het oog op het uitwerken van het minimumprogramma in Europa en de diensten in Afrika in alle eigen behoeften moesten voorzien.

Wil men er bijgevolg in de toekomst toe komen de onafgebroken, regelmatige bedrijvigheid van de Europeesche diensten der Vennootschap te verzekeren, dan dienen de begrootingen en de boekhouding van de diensten duidelijk van elkaar gescheiden en moeten de toelagen van den Belgischen Staat, in beginsel,

uitsluitend worden aangewend ten behoeve van de diensten in Europa, met dien verstande dat de vervoertarieven in Congo de uitgaven van de diensten in Afrika moeten dekken. Door de einde 1926 naar Congo gestuurde zending werd vastgesteld dat de daartoe noodige tarieven zonder bezwaar konden toegepast worden. Dit doel wettigd het vervangen van het 1^{ste}, het 2^e en het 3^e lid van artikel 33 van de oorspronkelijke statuten door de nieuwe bij deze wet voorgestelde bepalingen.

De bezuiniging, die er voor de begrootingen van den Belgischen Staat zal uit voortvloeien, moet zich bovendien uitstrekken tot de obligatielasten, welke te rekenen van 1928 door de Kolonie gewaarborgd worden voor het in de diensten van Afrika gebezigde vliegmaterieel. Dit is de reden waarom bij deze wet wijziging van artikel 10 der statuten wordt vastgesteld.

E. — Van een andere kant was de waarde van het voor de diensten in Europa beschikbare overschot van de Staatstoelage, welke ongeveer met een derde verminderd was uit oorzaak van de ontoereikende vervoertarieven voor Regeeringsvracht in Congo, geleidelijk tot de helft ingekrompen door de waardevermindering van den frank.

Om die redenen moesten de diensten van de Vennootschap in Europa beperkt worden tot de lijn Brussel-Londen, welke dan nog alleen gedurende het gunstige jaargetijde werd geëxploiteerd. Uit dien hoofde is niet zulke merkelijke verbetering der exploitatievoorwaarden kunnen aangestipt worden als mocht verwacht en zou bekomen zijn met een onafgebroken dienst gansch het jaar door, over een lijn van voldoende lengte.

Ondanks die ongunstige omstandigheden wijzen de statistieken van de diensten der maatschappij in Europa op een voortdurende verbetering tot op het einde van 1926. Wij geven hieronder de tabel van de verkregen uitkomsten, die aantoonen dat, zoo de uitgaven per kilometer-ton met ongeveer 75 t. h. verhoogd zijn, terwijl de waarde van den frank met de helft terugliep, de ontvangsten per kilometer-ton daarentegen met meer dan 250 t. h. toenamen, hoewel de tariefverhoogingen slechts 100 t. h. bedroegen.

	1924	1925	1926
Exploitatieontvangsten . . .	521,258 56	883,236 28	1,457,480 93
Exploitatieuitgaven. . . .	2,331,761 74	2,926,052 87	3,228,694 91
Exploitatiecoëfficiënt . . .	4 47	3 315	2 21
Vervoerde kilometer-tonnen .	31,797	84,107	81,107
Beschikbare kilometer-tonnen.	167,793	194,067	132,498
Benuttigingscoëfficiënt . . .	0 19	0 43	0 61
Uitgaven per beschikbare kilometer-tonnen.	13 90	15 07	24 33
Ontvangsten per beschikbare kilometer-tonnen	3 106	4 551	11 »
Afgelegde kilometers	278,191	232,844	144,959

In elk geval heeft de ervaring van die jaren geleerd dat de Maatschappij met vaste toelagen haar minimumprogramma maar zal kunnen gestand doen dank zij de definitieve stabilisatie van den frank. Met des te meer rede is deze stabilisatie een onmisbare vereischte voor de verdere ontwikkeling van de diens n.

F. — Uit de beschouwingen, welke in de aanvang van deze memorie zijn uiteengezet en die welke volgen, blijkt de noodzakelijkheid van het behoud der diensten in Europa en van hun zoover mogelijk doorgedreven uitbreiding :

1° Ieder weet dat een der voornaamste bestanddeelen van den Belgischen handel gelegen is in den doorvoer; zoo de groote stroomingen van het handelsverkeer die over België gaan, tot nog toe voor ons land een belangrijke bron van voordeelen zijn geweest, komt dit door het feit, dat die doorvoer noodzakelijkerwijze over onze nationale wegen moest geschieden. Wjl de internationale overeenkomst betreffende de luchtvaart de volkomen vrijheid van de luchtwegen heeft erkend, is het van belang dat België zijn plaats inneme in het handelsvervoer door de lucht, waaraan onze buurstaten een steeds grootere uitbreiding geven, wil het niet dat het doorvoerverkeer per vliegtuig over zijn grondgebied zou geschieden zonder inkomsten voor het land en zonder vergoeding voor de verliezen, voortvloeiende uit de vermindering van den doorvoer, per spoor, bijzonder van reizigers en post;

2° De noodzakelijkheid van Belgische vervoerdiensten door de lucht blijkt trouwens overduidelijk wanneer men zich plaatst op het standpunt van de vliegtuignijverheid, wier bestaan en ontwikkeling onmisbaar zijn in het belang van het land. Niet alleen wordt door het inrichten van eigen vliegdiensden den onvoldoenden afzet van vliegmaterieel ten behoeve van den Staat aangevuld, doch wordt het ook mogelijk nationale vliegtuigtypen te bouwen, die voor uitvoer in aanmerking komen. Holland's voorbeeld, waar dit land zijn vliegtuigen over gansch de wereld uitvoert, toont aan wat er in dat opzicht kan worden bereikt; nochtans zou ook voor Holland die mogelijkheid van uitvoer maar klein zijn, moesten de producten van de Hollandsche vliegijverheid geen afdoende bewijzen van deugdelijkheid geven bij het gebruik door de vervoermaatschappijen van dit land;

Ter bevordering van de nationale nijverheid, voorzagen de statuten van de Vennootschap dat de voorkeur moest gegeven worden aan materieel van Belgische constructie. Feitelijk is dit zóó geweest, behalve voor de motoren. Wij hebben geoordeeld dat die schikking behoorde uitgebreid te worden door bij artikel 10 van de statuten te voorzien dat het door de maatschappij gebezigd vliegmaterieel, zoo cellen als motoren, behoudens hogere redenen, door de nationale nijverheid zou worden gebouwd, onder de bepaling dat de voorkeur zal worden gegeven aan materieel van Belgische vinding;

3° Van een anderen kant moeten de diensten in Europa als reserve dienen voor de diensten van de maatschappij in Afrika. In België moeten de loodsen, de luchtvaarders en de bijzonder geschoolde werklieden gevormd en getraind en moeten de vliegtuigen beproefd worden. Daarbij moet de Vennootschap, dank zij haar Europeesche diensten, in voortdurend contact kunnen blijven met de overige Europeesche maatschappijen voor luchtverkeer, om op die wijze steeds op de hoogte te zijn van de meest economische exploitatie-methodes en het meest moderne en voor het handelsvliegwezen best geschikte materieel te kunnen kiezen;

4° Ten slotte zijn de Europeesche diensten van de Vennootschap onmisbare voor de binnenkort mogelijke verwezenlijking van een harer hoofddoeleinden, namelijk de snelle verbinding door de lucht van België met zijn Kolonie, vooral ten behoeve van het postverkeer.

De gevolgtrekking uit hetgeen vooraftaat is derhalve dat de Belgische luchtvervoerdiensten in Europa dienen behouden en, zoo mogelijk, uitgebreid.

G. — Uit de ervaringen van de Vennootschap en van de andere Europeesche maatschappijen voor luchtverkeer is gebleken dat, in de landen met een voldoende dicht en regelmatig spoorwegnet, vooral in het Noorden van Europa :

1^o Het luchtvervoer slechts economisch kan worden, indien het over voldoende groote afstanden geschiedt en zonder onderbreking geheel het jaar door plaats heeft ;

2^o Het getal reizigers bijzonder belangrijk is in het gunstige jaargetijde, en beperkt in den winter ;

3^o Het postvervoer over de daglijnen om zoo te zeggen niet bestaat.

Het vliegtuig dat slechts bij dag reist, verliest aldus een groot gedeelte van zijn voordeelen, want de andere verkeersmiddelen liggen 's nachts niet stil ; noodzakelijkerwijze moet dus de *Sabena* nachtvluchten inrichten in navolging van hetgeen alle belangrijke maatschappijen voor luchtverkeer doen.

De diensten, welke de Vennootschap met ingang van 1928 zal opstellen houden rekening met die bevindingen.

H. — Aangezien het aanvangsprogramma, om zuinigheidsredenen, noodzakelijk moet herleid worden tot het strikt noodige minimum, dat met de behoeften van een normaal bedrijf overeenkomt, zal de Vennootschap in 1928 haar dagdienst in Europa beperken tot 260,000 kilometer-tonnen regelmatig vervoer, proefvluchten, vulgarisatievluchten en duivenvervoer.

Een regelmatige dienst zal met de huidige vliegtuigen van een ton handelslading tusschen Londen, Brussel en Keulen (540 km.) ingericht worden alle dagen, behoudens op Zondagen, gedurende de vier maanden van het gunstige, en om de twee dagen, gedurende de acht maanden van het ongunstige jaargetijde, dit in aansluiting met een gelijkaardige Britschen dienst. Naarmate deze lijn financieel meer rendeerende zal, zullen de nieuwe inkomsten en het overschot van de jaarlijksche begrooting kunnen dienen tot uitbreiding van het verkeer op de voorziene lijn of tot het inleggen van Belgische vliegtuigen in andere lijnen die België bedienen.

In het minimum normaal programma van de Vennootschap zal insgelijks, op het lijnvak Londen-Brussel een nachtdienst van 30,000 kilometer-tonnen voorzien worden, die later kunnen uitgebreid worden dank zij een vervoerovereenkomst met de betrokken postbeheeren.

De jaarlijksche toelage, voor het uitwerken van dit minimumprogramma gedurende het vijfjarig tijdvak 1928-1932 te voorzien, is gesteld op 5 miljoen 500,000 frank, zegge 1.77 maal die in 1923 voorziene toelage, hoewel de waarde van den frank alsdan dubbel zoo groot was. Daaruit volgt een bezuiniging van ongeveer 17.5 t. h. ten opzichte van de in 1923 voor een gelijkaardigen dienst bepaalde Staatsuitgaven, terwijl daarenboven, de gedeeltelijke exploitatie van een nachtdienst mogelijk wordt.

I. — Wijl van een andere kant, de financieele uitgaven voor het vliegmaterieel der Congoleesche lijnen uit de ontvangsten van het luchtvervoer in Belgisch-Congo moeten bestreden worden, wordt de Belgische Begrooting verminderd met nagenoeg een millioen frank jaarlijks, wat een vermindering verlegenwoordigt van 55 t. h. ten opzichte van desbetreffende uitgaaf van ongeveer 1,800,000 frank, welke de Belgische Staat in 1926 gedragen heeft ingevolge den rentenwaarborg, voorzien bij artikel 10 van de statuten. Het is logisch gebleken

voor het vijfjarig tijdperk 1928-1932 de obligataire last overeenkomende met het in de Europeesche diensten gebezigde vliegmaterieel in de jaarlijksche toelage op te nemen, om op die wijze het aandeel van den Staat, niet alleen in het jaarlijksch te kort, doch tevens in de andere, bij de wet van 23 April 1923 voor zijn rekening komende uitgaven in de toekomst te beperken. Deze obligataire last, den interest genomen op 7 t. h. 's jaars en de geleidelijke afschrijving op twintig jaar, komt overeen met een jaarlijksche uitgave van ongeveer 800,000 frank voor het obligatiëkapitaal van fr. 8,236,814.62, dat thans aan het materieel in Europa is besteed.

Aldus wordt de gezamenlijke tusschenkomst van den Belgischen Staat voor het vijfjarig tijdperk 1928-1932 beperkt tot 6,300,000 frank, terwijl de in 1923 vastgestelde Staatstusschenkomst practisch 4,900,000 frank per jaar bedroeg, de obligataire lasten mede inbegrepen. Bij gelijke waarde van den frank, is de nieuwe begrooting van 6,300,000 frank aldus naar verhouding verminderd tot 3,150,000 frank, zijnde een vermindering van 35 t. h. op de in 1923 voorziene uitgaven.

J. — Wijl de jaarlijksche Staatstoelage in beginsel uitsluitend moet dienen voor de diensten in Europa en de Europeesche (*Sabena*) practisch gehouden is tot een jaarlijksch minimum kilometer-ton, zal de veiligheid van de in de onderneming belegde kapitalen, welke volkomen verzekerd was onder de wet van 23 April 1923, dit in de toekomst minder zijn, te meer daar de Staatswaarborg voor de obligataire lasten voortaan in de maximumtoelage begrepen is. Deze vermindering van de veiligheid moet dan ook vergoed worden door uitzicht op vluiggere rentenitkeering aan de belegde kapitalen, vooral wijl verhooging van deze ten behoeve van de diensten in Afrika moet worden voorzien.

Het is trouwens in het belang van den Staat voordeelig gebleken er voor te zorgen dat de Vennootschap belang heeft bij het doen van besparingen op de verleende toelage, zooals onlangs door de Britsche Regeering ten bate van de luchtlijn Caïro-Karoch gedaan werd. Dit is het doel van de nieuwe bepalingen die het vierde en het vijfde lid van artikel 33 der oorspronkelijke statuten zullen vervangen.

Een voorbeeld zal beter het beginsel van het voorgestelde nieuwe stelsel dóen vatten. Gesteld dat de Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart voor 1928, eerste dienstjaar van toepassing der nieuwe bepalingen, het getal kilometer-tonnen voor den dagdienst bepaald heeft op 260,000 en de toelage per kilometer-ton op 20 frank, deze cijfers enkel genomen zijnde als voorbeeld. De gezamenlijke toelage voor 1928, zonder de obligataire lasten, zal 5,200,000 frank bedragen. Gesteld dat op het einde van het jaar 1928, het tekort per kilometer-ton, in plaats van 20 frank, slechts 19 frank belooft; het verschil van 260,000 frank wordt bij derden verdeeld, zooals aangewezen in de voorgestelde wijzigingen van de statuten. Gesteld dat in 1929, bij een gelijk getal kilometer-tonnen, de toelage, gezien de ervaring in 1928 opgedaan, bepaald wordt op 19 frank, per kilometer-ton, zegge op 4,940,000 frank. Indien in den loop van het dienstjaar geen wijzigingen in het programma of in de toelage per kilometer-ton worden aangebracht, wat trouwens maar alleen in buitengewone omstandigheden mag geschieden, blijft bij het begin van het jaar 1929 een som van 260,000 frank ter beschikking van den Minister voor de uitbreiding van de lijnen of de andere voorziene doeleinden. Gesteld dat het verlies per kilometer-ton bij het einde van 1929 slechts 18 frank,

groot is in plaats van 19 frank het vorig jaar, dan geeft dit nogmaals een besparing, op de uitgetrokken sommen, van 260,000 frank, welke, zooals gezegd, bij derden zal verdeeld worden. Bedraagt het tekort per kilometer-ton daarentegen 20 frank, in plaats van 19 frank, dan heeft de Vennootschap een verlies van 260,000 frank, dat voor haar rekening is. Dezelve verrichtingen zouden eveneens voor het dienstjaar 1930, plaats hebben. Was het tekort per kilometer-ton in 1929 slechts 18 frank, dan zou, bij gelijk gebleven tonnenmaat, de voor 1930 door den Minister vastgestelde toelage, maar $260,000 \times 18 = 4,680,000$ frank bedragen en zou het overschot bij het begin van het jaar 520,000 frank zijn. En zoo voort.

De Vennootschap heeft dus dubbel belang en bij een economische exploitatie en bij bevordering van de luchtvaart. Zijn de exploitatie-uitkomsten voor een bepaald jaar minder goed dan die van het vorig jaar, dan lijdt zij een verlies, wat zij zal trachten te vermijden door de voordeeligst mogelijke exploitatie. Verbetert zij deze integendeel, dan trekt zij een premie en de Staat bekomt, van zijnen kant, terugbetaling van een gegeven bedrag.

K. — De Vennootschap heeft de studie geëindigd van het vervoer van de post, eenerzijds, per nachtdienst tusschen Londen-Brussel en Keulen, anderzijds per gemengden dag- en nachtdienst tusschen België en Congo. Deze diensten zouden tot stand komen op grondslag van overeenkomsten van vervoer voor rekening van de betrokken beheeren. Wilt zij kunnen ingericht worden bij toepassing van artikelen 3 en 6 van de statuten, werd het niet noodig geoordeeld met dat doel in de statuten andere nieuwe bepalingen in te lassen dan de bij artikel 6 voorziene machtiging voor de beheeren van den Staat en van de Kolonie om, onder meer, voor de luchtverbinding België-Congo, met de Vennootschap overeenkomsten aan te gaan voor een termijn van vijf jaar, met gebeurlijke vernieuwing om de vijf jaar.

L. — In de oorspronkelijke statuten was onder artikel 36 een bepaling ingelascht, welke zoo aan den Staat als aan de andere aandeelhouders het recht toekende de vroegtijdige ontbinding van de Vennootschap te vorderen ingeval door beperking van de bewapeningen de militaire luchtvaart zou worden afgeschaft. Het is gebleken dat deze bepaling geen reden van bestaan meer heeft; het vervoervliegwezen heeft zijn eigen toekomst, geheel onafhankelijk van de toekomst der militaire luchtvaart. Wij stellen dus voor bedoelde bepaling van de oorspronkelijke statuten in te trekken.

*De Eerste Minister,
Minister van Koloniën,
HENRI JASPAR.*

*De Minister van Financiën,
B^{on} M. HOUTART.*

*De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegraphen, Telefonen en Luchtvaart,
E. ANSEELE.*

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 31 MAI 1927.

Projet de loi autorisant la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA) à augmenter son capital modifier ses statuts.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

A. — Le § 9 de l'article 33 des statuts de la Société anonyme belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (*Sabena*), approuvés par la loi du 26 avril 1923, stipule ce qui suit :

« Au cours du premier semestre mil neuf cent vingt-sept, les Chambres fixeront les nouvelles limites de l'intervention financière de l'État et de la Colonie, tant en ce qui concerne les transports au Congo que la couverture du déficit annuel, pour une nouvelle période de cinq ans, en tenant compte des conditions techniques du moment, ainsi que des résultats d'exploitation officiellement connus de plusieurs sociétés de transports aériens belges ou autres ».

D'autre part, l'expérience des exercices 1923 à 1926 a montré que certaines dispositions des statuts devaient être précisées ou modifiées.

Les modifications jugées utiles ou nécessaires par la Commission Interministérielle nommée par le Gouvernement pour les étudier font également l'objet du présent projet de loi par application de l'article 34 des statuts de la Société qui spécifie ce qui suit :

« Toute modification aux dispositions d'ordre financier ou légal des présents statuts sera subordonnée à une autorisation ou une approbation par une loi ».

Enfin, le développement prévu des lignes aériennes au Congo belge entraînant un accroissement des besoins de la Société en immobilisations et fonds de roulement, nécessite l'augmentation du capital social.

Tels sont les buts du projet de loi qui est soumis à l'approbation des Chambres Législatives.

B — L'Exposé des motifs de la loi du 23 avril 1923, qui a créé la Société anonyme belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (*Sabena*), justifiait

entre autres l'intervention de l'État dans cette création par les considérations suivantes :

» Tous les Gouvernements se préoccupent du développement de l'industrie des transports aériens, parce qu'ils y voient un facteur important de la prospérité économique intérieure et un stimulant efficace des relations internationales.

» La Belgique, placée par sa situation géographique au nœud des grands courants internationaux de transports, ne peut s'en désintéresser et il est urgent qu'elle affirme à cet égard une politique précise et agissante

» Enfin, aux Colonies, le raisonnement comme l'expérience montrent le rôle considérable que l'aviation doit remplir et les services qu'elle est à même de rendre. »

Depuis 1923, non seulement les grands pays tels que l'Allemagne, la France, l'Angleterre, l'Italie ont donné à leurs lignes aériennes une ampleur de plus en plus grande, mais des pays comme la Hollande, le Danemark, la Suède, l'Espagne, la Tchécoslovaquie, la Grèce, la Pologne, la Suisse ont à leur tour mis sur pied des sociétés de navigation aérienne marchande.

Le développement considérable des lignes de transports aériens en Europe, dont la longueur exploitée est passée de 10,000 kilomètres en 1923 à 40,000 en 1926, prouve que les Gouvernements ont acquis une confiance de plus en plus grande dans l'avenir de l'industrie des transports aériens et renforce les considérations qui ont justifié en 1923 l'intervention de l'État belge dans la création de la Société.

C. — La Société, dès le lendemain de sa création, avait établi son programme minimum sur la base de l'exploitation d'une ligne reliant le Bas-Congo au Katanga (1,550 km.) et d'une ligne Londres-Bruxelles-Cologne (540 km.).

Les exploitations de la Société au Congo, qui joignent maintenant Boma à Elisabethville (2,250 km.), dépassent en sécurité, régularité et rendement les espoirs les plus optimistes.

L'inauguration de la première section Léopoldville-Luebo de la ligne aérienne Bas-Congo-Katanga eut lieu en avril 1925 au moyen d'avions trimoteurs de construction belge. On se rappelle qu'un des avions desservant cette ligne fut conduit avec succès, à cette époque, par la voie des airs de Belgique au Congo. Cet avion est toujours en parfait état de marche.

En février 1926, la section Luebo-Katanga fut mise en exploitation.

En présence des services considérables rendus par cette ligne aérienne, qui permet de relier le Katanga à la Belgique par des voies entièrement belges plus rapidement et dans des conditions moins onéreuses que par les voies étrangères, le Ministre des Colonies décida, au début de 1926, de relier par voie aérienne Boma à Léopoldville et, à la fin de 1926, de prolonger la ligne aérienne jusqu'à Elisabethville.

La ligne aérienne Boma-Léopoldville put être inaugurée dès le mois de mai 1926 et l'on espère qu'Elisabethville pourra être desservie par les avions de la Société dès mai 1927. Ceci montre la rapidité avec laquelle s'établissent les lignes aériennes, malgré l'importance de l'infrastructure nécessaire à la bonne marche de services réguliers.

Dès maintenant le Congo belge dispose entre Boma et Elisabethville de six

aérodromes parfaitement outillés munis d'installations complètes établies en matériaux durs et de soixante-quatorze terrains d'atterrissage de secours. Les services s'effectuent avec une régularité absolue en correspondance avec chaque bateau belge d'Europe. Le nombre de kilomètres parcourus par les avions de la Société est passé de 49,989 en 1925 à 158,322 en 1926, et le nombre de tonnes-kilomètres transportés s'est accru de 18,376 à 51,386.

Les recettes se sont élevées de fr. 920,149.48 en 1925, à fr. 2,616,599.10 en 1926, dont 800,000 francs environ provenant de la clientèle privée.

Ces recettes se seraient montrées beaucoup plus importantes encore si les tarifs fixés en 1923 par la Colonie avaient été majorés proportionnellement à la dévalorisation du franc.

Devant les résultats très favorables de cette première ligne aérienne et l'importance des services rendus, l'État belge, la Colonie et la Société ont chargé, en octobre 1926, une mission de techniciens de l'inspection de la ligne aérienne en exploitation et de l'étude des développements à donner aux services par avions à l'intérieur de la Colonie. Cette mission a pu établir son rapport dès décembre 1926.

Adoptant les conclusions de ce rapport, M. le Ministre des Colonies, sur avis favorable du Gouverneur Général du Congo belge, a fixé comme suit le programme d'extension des lignes aériennes de la Colonie :

En 1927, équipement et mise en exploitation des sections Léopoldville-Coquilhatville (620 km.), Luebo-Tschikapa (160 km.) et Luebo-Lusambo (340 km.), soit au total 1,120 kilomètres de lignes nouvelles;

En 1928, équipement et mise en exploitation des sections Coquilhatville-Stanleyville (900 km.) et Lusambo-Kabalo-Kongolo (600 km.), soit 1,500 km. de lignes nouvelles.

Le programme sera ensuite étendu à la liaison du Congo belge aux colonies voisines et spécialement au Soudan égyptien.

Le développement indispensable des lignes aériennes au Congo belge entraîne l'accroissement des besoins en immobilisations et en fonds de roulement. Le capital social devra, à cet effet, être porté de 6 millions à 20 millions de francs. La moitié de cette augmentation sera prise par le Gouvernement de la Colonie qui, jusqu'ici, n'avait qu'un faible intérêt dans le capital social. Cette souscription permettra à l'État et à la Colonie de conserver la majorité à l'Assemblée générale des actionnaires.

Tel est l'un des objets de la présente loi.

D. — Il a été signalé plus haut que le Département des Colonies avait maintenu, malgré la dévalorisation du franc, les tarifs de transports du fret gouvernemental fixés en 1923, le subside de l'État couvrant le déficit total des exploitations de la Société. Il en résulta, naturellement, un déficit important des exploitations en Afrique, déficit qui absorbe en 1926 plus du tiers des subsides de l'État, alors que ceux-ci avaient été calculés en 1923 de manière à permettre la réalisation du programme minimum d'Europe, les exploitations d'Afrique devant se suffire à elles-mêmes.

En conséquence, si l'on veut arriver, à l'avenir, à créer une activité continue et régulière des exploitations de la Société en Europe, il convient de séparer nettement les budgets et les comptabilités des exploitations et de consacrer en principe les subventions de l'État belge uniquement aux exploitations d'Europe,

les tarifs des transports au Congo devant couvrir les dépenses des exploitations d'Afrique. Il a été constaté par la mission envoyée au Congo à fin 1926 que les tarifs nécessaires à cet effet pouvaient être appliqués sans inconvénients. Ce but justifie le remplacement du texte des alinéas 1, 2 et 3 de l'article 33 des statuts primitifs par les dispositions nouvelles proposées par la présente loi.

L'économie qui en résultera pour les budgets de l'État belge doit s'étendre, en plus, aux charges obligatoires qui seront garanties par la Colonie à partir de 1928, pour le matériel volant utilisé aux exploitations d'Afrique. C'est la raison des modifications à l'article 10 des statuts proposées par la présente loi.

E. — Le reliquat du subside de l'État disponible pour les exploitations d'Europe, réduit d'un tiers environ du fait de l'insuffisance de transport du fret gouvernemental au Congo, a vu, d'autre part, sa valeur réduite peu à peu de moitié par la dévalorisation du franc.

Pour ces motifs les exploitations d'Europe de la Société ont dû être réduites à la ligne Bruxelles-Londres et exploitée seulement pendant les mois de la bonne saison. Il n'a pu être enregistré, de ce fait, une amélioration des conditions d'exploitation aussi sensible qu'il était permis d'espérer et qui aurait été obtenue d'un service continu effectué tout le long de l'année sur une ligne de longueur suffisante.

Malgré ces facteurs défavorables, les statistiques des exploitations d'Europe de la Société montrent une amélioration continue jusqu'à fin 1926. Nous donnons ci-dessous le tableau des résultats obtenus qui montrent que, si les dépenses à la tonne-kilomètre augmentèrent de 75 % environ, alors que la valeur du franc diminuait de moitié, les recettes par tonne-kilomètre par contre s'accrurent de plus de 250 %, les augmentations de tarifs n'ayant été que de 100 %.

	1924	1925	1926
Recettes d'exploitation.	521,258 56	883,236 27	1,457,480 93
Dépenses.	2,331,761 74	2,926,052 87	3,228,694 91
Coefficient d'exploitation	4 47	3 315	2 21
Tonnes-kilom. transportées	31,797	84,107	81,107
Id. disponibles	167,793	194,069	132,498
Coefficient d'utilisation	0 19	0 43	0 61
Dépenses à la tonne-kilomètre disponible	13 90	15 07	24 33
Recettes à la tonne-kilomètre disponible	3 106	4 551	11 »
Kilomètres parcourus	278,191	232,844	144,959

Il résulte en tous cas de l'expérience de ces années que la Société ne pourra maintenir son programme minimum avec des subsides fixes que grâce à la stabilisation définitive du franc. A plus forte raison, cette condition est-elle indispensable au développement futur des exploitations.

F. — Les considérations développées au début de cet exposé et celles qui suivent montrent qu'il est nécessaire de maintenir les exploitations d'Europe et de les développer autant que possible :

1° On sait que l'un des principaux aliments du commerce belge consiste dans

le trafic de transit; si jusqu'à présent les grands courants d'échanges commerciaux qui traversent la Belgique ont été pour elle une source importante de profits, c'est que ce transit devait nécessairement utiliser les voies nationales. La Convention internationale de la Navigation Aérienne ayant reconnu la liberté complète des routes aériennes, il importe que la Belgique participe aux transports aériens commerciaux que nos voisins développent de plus en plus, sinon le transit aérien pourra se faire au-dessus de son territoire sans recettes pour elle et sans compensation des pertes dues à la diminution du transit par chemin de fer, spécialement des passagers et du courrier postal;

2° La nécessité des transports aériens belges est d'ailleurs manifeste quand on se place au point de vue de l'industrie aéronautique dont l'existence et le développement sont indispensables à l'intérêt national. Non seulement, l'organisation des transports aériens nationaux supplée à l'insuffisance du débouché constitué par les besoins de l'État en matériel aéronautique, mais elle permet de créer des types d'avions nationaux susceptibles d'être exportés. L'exemple de la Hollande, qui exporte son matériel dans le monde entier, montre les possibilités dans ce domaine; mais ces possibilités seraient faibles si les produits de l'industrie aéronautique hollandaise ne faisaient pas leurs preuves grâce à leur utilisation par les sociétés de transport de ce pays.

Pour favoriser l'industrie nationale les statuts de la Société prévoyaient que la préférence devrait être donnée au matériel de construction belge. De fait, il en a été ainsi sauf pour les moteurs. Nous avons estimé qu'il convenait de renforcer cette disposition en prévoyant dans les statuts de la Société, à l'article 10..., la construction par l'industrie nationale, sauf raison majeure, du matériel volant, tant cellules que moteurs, utilisés par la Société et en prévoyant qu'une préférence sera donnée au matériel de conception belge.

3° Les exploitations d'Europe doivent, d'autre part, constituer la réserve des exploitations d'Afrique de la Société. C'est en Belgique que doivent être formés et entraînés les pilotes, les navigateurs et la main-d'œuvre spécialisée et que doivent être effectués les essais des avions. Il faut encore que la Société puisse, grâce à ses exploitations d'Europe, se tenir en contact continu avec les autres sociétés européennes de transports aériens, de façon à être au courant des procédés d'exploitation les plus économiques et à pouvoir choisir le matériel le plus moderne et le mieux adopté à l'aviation commerciale;

4° Enfin, les exploitations d'Europe de la Société sont indispensables à la réalisation, prochainement possible, de l'un de ses objets sociaux essentiels qui consiste dans la liaison aérienne rapide entre la Belgique et sa Colonie, principalement pour les besoins du courrier postal.

En conclusion de ce qui précède, il convient de maintenir et, si possible, de développer les transports aériens belges en Europe.

G. — Il résulte de l'expérience de la Société et des autres compagnies européennes de transports aériens que, dans les pays possédant un réseau de voies ferrées suffisamment dense et régulier particulièrement dans le nord de l'Europe :

1° Le transport aérien ne peut devenir économique que s'il se fait sur des parcours suffisamment longs et s'il fonctionne sans interruption tout le long de l'année;

2° Que l'afflux des voyageurs est particulièrement important pendant la bonne saison et réduit pendant l'hiver;

3° Que le transport du courrier postal sur les lignes diurnes est quasi-inexistant.

L'avion qui ne voyage que le jour perd de ce fait une grande partie de ses avantages car les autres moyens de locomotion ne chôment pas la nuit; il convient donc que la Sabena pratique, de toute nécessité, le vol de nuit à l'exemple de toutes les sociétés de transport aérien importantes.

Les exploitations qu'entreprendra la Société à partir de 1928 tiennent compte de ces constatations.

H. — Étant donnée l'obligation, dans un but d'économie, de réduire le programme du début au strict minimum nécessaire, compatible avec les besoins d'une exploitation normale, la Société limitera son service diurne d'Europe en 1928 à 260,000 tonnes-kilomètres de transports réguliers, de vols d'essais, de vulgarisation et de transports colombophiles.

Un service régulier sera effectué entre Londres, Bruxelles et Cologne (540 km) au moyen des avions actuels d'une tonne de charge commerciale et fonctionnera chaque jour, sauf le dimanche, pendant les quatre mois de bonne saison et de deux en deux jours pendant les huit mois de la mauvaise saison, en conjonction avec un service britannique similaire. Au fur et à mesure de l'amélioration du rendement financier de cette ligne, les ressources nouvelles et le reliquat du budget annuel pourront servir au développement du trafic sur la ligne prévue ou l'introduction des avions belges dans d'autres lignes desservant la Belgique.

Il sera également prévu, dans le programme normal minimum de la Société, un service nocturne de 30,000 tonnes-kilomètres à effectuer sur le parcours Londres-Bruxelles, service qu'il sera possible de développer par la suite grâce à un contrat de transport avec les administrations postales intéressées.

Le subside annuel à prévoir pour permettre l'accomplissement de ce programme minimum pendant le quinquennat 1928-1932 est fixé à 5,500,000 francs, soit 1.77 fois le subside annuel qui avait été prévu en 1923, alors que le franc avait une valeur double. Il en résulte une économie de 17.5 % environ par rapport aux dépenses de l'État fixées en 1923 pour un service similaire tout en permettant, en plus, l'exploitation partielle d'un service nocturne.

I. — D'autre part, le fait de mettre les frais financiers relatifs au matériel volant affecté aux lignes congolaises à la charge des recettes de transports aériens au Congo belge, diminuera le Budget belge de près d'un million de francs annuellement, soit une réduction de 55 % à la dépense correspondante de 1,800,000 francs environ que l'État belge a supportée en 1926 en exécution de la garantie d'intérêt prévue par l'article 10 des statuts. Il est apparu logique d'incorporer au subside annuel, pour le quinquennat 1928-1932, la charge obligatoire correspondant au matériel volant utilisé dans les exploitations d'Europe de façon à limiter à l'avenir l'intervention de l'État, non seulement dans le déficit annuel, mais aussi dans les autres dépenses mises à sa charge par la loi du 23 avril 1923. Cette charge obligatoire, en supposant l'intérêt à 7 % l'an et l'amortissement progressif en vingt ans, correspond à une dépense

annuelle de 800,000 francs environ pour le capital obligations de fr. 8,236,814.62 affecté annuellement au matériel d'Europe.

Dès lors, l'intervention totale de l'État belge est ainsi limitée à 6,300,000 francs par an pour le quinquennat 1928-1932, alors que l'intervention de l'État fixée en 1923 était pratiquement de 4,900,000 francs par an, charges obligatoires comprises. A valeur égale du franc, le nouveau Budget de 6,300,000 francs est ainsi réduit proportionnellement à 3,150,000 francs, soit une réduction de dépenses de 35 % par rapport à celles prévues en 1923.

J. — Le subside annuel de l'État devant être, en principe, affecté uniquement aux exploitations d'Europe et la Sabena-Europe étant pratiquement astreinte à un minimum tonnes-kilomètres, la sécurité des capitaux investis qui était entière sous l'empire de la loi du 23 avril 1923, sera moins bien assurée dans l'avenir et d'autant moins que la garantie par l'État des charges obligatoires est dorénavant incorporée dans le subside minimum. Il convient donc de compenser cette diminution de sécurité par des possibilités de rémunération plus promptes des capitaux engagés, d'autant plus qu'il faut prévenir une majoration de ceux-ci pour les besoins d'exploitations d'Afrique.

Il est apparu, d'ailleurs, qu'il est de l'intérêt de l'État d'intéresser la Société à l'économie sur le subside alloué à l'instar de ce qui a été fait par le Gouvernement britannique en faveur de la ligne aérienne Le Caire-Karachi. Tel est le but des dispositions nouvelles remplaçant les alinéas 4 et 5 de l'article 33 des statuts primitifs.

Un exemple fera mieux comprendre le principe du nouveau système préconisé. Supposons que pour 1928, premier exercice où les nouvelles dispositions seront en vigueur, M. le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Téléphones et Aéronautique, ait fixé le nombre de tonnes-kilomètres à 260,000 pour le service diurne et le subside par tonne-kilomètre à 20 francs, ces chiffres n'ayant qu'une valeur d'exemple. Le subside total pour 1928, abstraction faite des charges obligatoires, sera de 5,200,000 francs. Supposons que, à la fin de l'année 1928, le déficit par tonne-kilomètre, au lieu d'être de 20 francs ne soit que de 19 francs, la différence de 260,000 francs sera partagée par tiers comme il est indiqué dans les propositions de modifications aux statuts. Supposons qu'en 1929, le nombre de tonnes-kilomètres restant le même, le subside soit fixé, compte étant tenu de l'expérience de 1928, à 19 francs par tonne-kilomètre, soit à 4,949,000 francs. Dès le début de l'année 1929, à moins de modifications au programme ou au subside par tonne-kilomètre dans le courant de l'exercice, qui ne peuvent d'ailleurs avoir lieu que dans des circonstances exceptionnelles, il restera à la disposition du Ministre une somme de 260,000 francs pour le développement des lignes ou les autres buts prévus. Supposons que le déficit par tonne-kilomètre ne soit que de 18 francs à la fin de 1929, au lieu de 19 l'année précédente, il en résultera cette année encore une économie sur les prévisions de 260,000 francs qui sera partagée par tiers; comme il est exposé. Si, par contre, le déficit par tonne-kilomètre était de 20 francs au lieu de 19 francs, la Société serait en perte de 260,000 francs et cette perte serait à sa charge. Les mêmes opérations recommenceraient pour l'exercice 1930. Si le déficit à la tonne-kilomètre pour 1930 ne serait, le tonnage restant constant, que de $260,000 \times 18 = 4,680,000$ francs et le boni serait au commencement de l'année de 520,000 francs. Et ainsi de suite.

La Société a donc double intérêt à exploiter économiquement, à faire progresser la navigation aérienne. Si pour une année, les résultats d'exploitation sont moins bons que ceux de l'année précédente, elle fera une perte, ce qu'elle devra chercher à éviter en exploitant le mieux possible. Si, par contre, elle améliore son exploitation elle touchera une prime et l'État y trouvera également une ristourne.

K. — La Société a terminé l'étude du transport, entre autres du courrier postal, d'une part, par le service nocturne entre Londres, Bruxelles et Cologne, d'autre part, par le service mixte diurne et nocturne entre la Belgique et le Congo. Ces services seraient établis sur la base de contrats de transport pour compte des administrations intéressées. Comme ces services peuvent s'organiser par application des articles 3 et 6 des statuts, il n'a pas été jugé nécessaire d'introduire à cet effet de nouvelles dispositions statutaires autres que l'autorisation prévue à l'article 6. pour les administrations de l'État et de la Colonie, de passer avec la Société, entre autres pour la liaison aérienne Belgique-Congo, des conventions d'une durée de cinq années éventuellement renouvelables de cinq en cinq années.

L. — Il avait été introduit dans les statuts primitifs, à l'article 36, une disposition permettant soit à l'État, soit aux autres actionnaires, d'exiger la dissolution anticipative de la Société dans le cas de réduction des armements entraînant la suppression de l'aviation militaire. Il est apparu que cette disposition n'a plus de raison d'être, l'aviation de transport ayant affirmé son avenir propre indépendamment de celui de l'aviation militaire. Nous proposons donc la suppression de cette disposition des statuts primitifs.

*Le Premier Ministre,
Ministre des Colonies,*

HENRI JASPAR.

Le Ministre des Finances,

M. HOUTART.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

E. ANSEELE.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

Projet de loi autorisant la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (Sabena) à augmenter son capital et à modifier ses statuts.

**Ontwerp van de wet houdende machtiging voor de Belgische Naamlooze Vennootschap ter Exploitation van het Luchtverkeer (Sabena) om haar maatschappelijk kapitaal te verhoo-
gen en hare statuten te wijzigen.**

ALBERT,
ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, de Notre Ministre des Colonies, de Notre Ministre des Finances ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique est chargé de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne est autorisée à apporter à ses statuts, tels qu'ils ont été approuvés par la loi du 26 avril 1923, et modifiés conformément à l'arrêté royal n° 22,002 du 13 octobre 1926, les modifications énoncées dans le texte ci-annexé.

ART. 2.

La Société est autorisée à porter son capital social de 6 à 10 millions de

ALBERT,
KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil.

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, van Onzen Minister van Koloniën, en van Onzen Minister van Financiën ;

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart is er mede belast in Onzen Naam, bij de Wetgevende Kamers, het wetsontwerp in te dienen waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De Belgische Naamlooze Vennootschap ter Exploitation van het Luchtverkeer wordt er toe gemachtigd de in bijgaanden tekst opgegeven wijzigingen aan te brengen in hare statuten, zooals deze bij de wet van 26 April 1923 goedgekeurd en overeenkomstig het Koninklijk besluit n° 22002 van 13 October 1926, gewijzigd worden.

ART. 2.

De Vennootschap wordt er toe gemachtigd door uitgifte van acht duizend

francs par l'émission de huit mille (8,000) actions privilégiées nouvelles de cinq cents (500) francs chacune et à créer huit mille (8,000) actions de dividende nouvelles sans désignation de valeur attribuées, titre pour titre, aux souscripteurs des actions privilégiées nouvelles. La Société est autorisée à modifier ses statuts en conséquence de l'augmentation de capital prévue ci-dessus.

ART. 3.

La Colonie est autorisée à souscrire la moitié de l'augmentation du capital prévue à l'article 2 en usant, par application de l'article 8 des statuts de la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, du droit de préférence attribué aux actions privilégiées anciennes possédées tant par l'État que par la Colonie.

ART. 4.

Par dérogation à l'article 10 des statuts primitifs de la Société, les obligations émises ou à émettre par la Société avant le 1^{er} janvier 1928, pour le paiement ou l'acquisition du matériel volant et des rechanges initiaux affectés aux exploitations d'Afrique, porteront la garantie solidaire de la Colonie en lieu et place de la garantie de l'État.

Toutefois, les charges éventuelles résultant de cette garantie continueront à être supportées par l'État jusqu'au 1^{er} janvier 1928.

ART. 5.

Les crédits qui, d'après les statuts modifiés, devront être mis à la disposition de la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, seront inscrits aux budgets du

(8,000) nieuwe bevoorrechte aandelen van vijf honderd (500) frank elk maatschappelijk kapitaal van 6 op 10 miljoen frank te brengen en acht duizend (8,000) nieuwe dividendaandelen zonder waardebepaling uit te geven, welke titel voor titel zullen toegekend worden, aan de inschrijvers der nieuwe bevoorrechte aandelen. De Vennootschap wordt er toe gemachtigd haar statuten te wijzigen naar aanleiding van de hiervoren voorziene kapitaalsverhoging.

ART. 3.

De Kolonie wordt er toe gemachtigd voor de helft van de bij artikel 2 voorziene kapitaalsverhoging in te schrijven, door, bij toepassing van artikel 8 van de statuten van de Belgische Naamlooze Vennootschap ter Exploitatie van het Luchtverkeer, gebruik te maken van het recht van voorkeur toegekend aan de oude bevoorrechte aandelen die in het bezit zijn zoo van den Staat als van de Kolonie.

ART. 4.

In afwijking van artikel 10 van de oorspronkelijke statuten van de Vennootschap staat op de obligaties door de Vennootschap vóór 1 Januari 1928, uitgegeven of nit te geven tot betaling of voor den aankoop van vliegmaterieel en van de eerste losse stukken ten behoeve van de luchtdiensten in Afrika, de solidaire waarborg van de Kolonie in de plaats van dien van den Staat.

De gebeurlijke kosten welke uit dezen waarborg voortvloeien, blijven echter, tot 1 Januari 1928, ten laste van den Staat.

ART. 5.

De kredieten die overeenkomstig de gewijzigde statuten ter beschikking moeten gesteld worden van de Belgische Naamlooze Vennootschap ter Exploitatie van het Luchtverkeer, wor-

Ministère des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aé- ronautique et du Ministère des Colonies, chacun pour ce qui les concerne	den ingeschreven op de begrotingen van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Tele- fonen en Luchtvaart, en van het Minis- terie van Koloniën ieder voor zoover het hem aangaat.
--	---

Donné à Bruxelles, le	1927.	Gegeven te Brussel,	1927.
-----------------------	-------	---------------------	-------

ALBERT.

PAR LE ROI :
Le Premier Ministre,
Ministre des Colonies,

VAN 'S KONINGS WEGE :
De Eerste Minister,
Minister van Koloniën,

HENRI JASPAR.

<i>Le Ministre des Finances,</i>		<i>De Minister van Financiën,</i>
----------------------------------	--	-----------------------------------

Bon M. HOUTART.

Le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique,

De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen, Telegrafen,
Telefonen en Luchtvaart,

E. ANSEELE.

MODIFICATIONS

**aux statuts de la Société anonyme
belge
d'Exploitation de la Navigation
aérienne.**

(Annexe à la loi du 1927.)

A. — Ajouter le texte suivant après le deuxième alinéa du § A, 2°, de l'article 6 :

« Les administrations respectives de l'État et de la Colonie pourront faire avec la Société des conventions d'une durée pouvant atteindre cinq années pour les transports les intéressant, entre autres pour le transport du courrier postal, sur toute la ligne que la Société exploiterait en territoire étranger ou non et notamment en vue de la liaison Belgique-Congo. »

B. — Supprimer à l'alinéa 8 de l'article 6 commençant par les mots : « La Colonie charge la Société d'établir au Congo... » les mots : « à concurrence de trois millions de francs ».

C. — Ajouter les mots « d'Europe » à la fin de l'alinéa 12 de l'article 6 commençant par les mots : « 4° l'État consent à assister la Société. »

D. — Remplacer l'article 10 par le texte suivant :

ART. 10.

« a) La Société pourra émettre, avec l'autorisation de M. le Ministre des Finances, des obligations hypothécaires ou autres dont les services d'intérêt et de remboursement seront garantis solidairement par l'État.

WIJZIGINGEN

**in de statuten van de Belgische
Naamlooze Vennootschap
ter
Exploitatie van het Luchtverkeer.**

(Bijlage tot de wet van 1927.)

A. — Volgenden tekst bijvoegen achter het tweede lid van paragraaf A 2° van artikel 6 :

« De betrokken Beheeren van den Staat en van de Kolonie mogen voor een termijn van ten hoogste vijf jaar met de Vennootschap overeenkomsten sluiten betreffende het vervoer waarbij zij belang hebben, onder andere het vervoer van de brievenpost over elke lijn die de Vennootschap op vreemd grondgebied of daarbuiten mocht in bedrijf hebben en, inzonderheid, met het oog op den luchtdienst België-Congo. »

B. — In het 8° lid van artikel 6 beginnende met de woorden : « De Kolonie gelast de Vennootschap er mede in Congo... » doorhalen : de woorden : « tot beloop van 3 miljoen frank. »

C. — Aan het einde van artikel 12 van artikel 6 beginnende met de woorden : « 4° De Staat stemt er in toe de Vennootschap... » tusschen « exploitaties » en « vereischte » invoegen : de woorden « in Europa ».

D. — Den tekst van artikel 10 vervangen door den volgenden :

ART. 10.

« a) De Vennootschap mag, met toestemming van den Heer Minister van Financiën, hypotheekobligaties of andere obligaties uitgeven met door den Staat solidair gewaarborgde rente uitkeering en aflossing.

» Le produit de l'émission des obligations faisant l'objet de cette garantie sera réservé à l'acquisition des appareils à propulsion aérienne nécessaires aux exploitations d'Europe ainsi que des approvisionnements initiaux habituels en pièces de rechange pour ces appareils.

» b) La Société pourra émettre, avec l'autorisation de M. le Ministre des Colonies, des obligations hypothécaires ou autres dont les services d'intérêt et de remboursement seront garantis solidairement par la Colonie.

» Le produit de l'émission des obligations faisant l'objet de cette garantie sera réservé à l'acquisition des appareils à propulsion aérienne nécessaires aux exploitations d'Afrique ainsi que des approvisionnements initiaux habituels en pièces de rechange pour ces appareils.

» La garantie de la Colonie n'aura à intervenir que si les charges obligataires correspondantes n'ont pu être entièrement couvertes par l'excédent des recettes sur les dépenses des exploitations d'Afrique.

» c) Le type, le prix, le taux d'intérêt, le mode et l'époque de remboursement ainsi que toutes autres conditions d'émission d'obligations garanties par l'État ou la Colonie seront déterminés par le Conseil d'administration d'accord avec le Ministre des Finances ou le Ministre des Colonies selon le cas.

» Le matériel de la Société acquis au moyen du produit des obligations garanties respectivement par l'État et par la Colonie sera affecté par privilège au profit de ceux-ci.

» La créance de l'État ou de la Colonie prendra rang après celles prévues par le 1^o de l'article 19 de la loi hypothécaire du seize décembre mil huit cent cinquante et un.

» d) Les appareils, moteurs et approvisionnements nécessaires aux exploita-

» De opbrengst van de uitgifte der aldus gewaarborgde obligaties dient uitsluitend tot den aankoop van vliegtuigtoestellen ten behoeve van de luchtdiensten in Europa, alsmede van de gebruikelijke eerste voorraden losse stukken voor die toestellen.

» b) De Vennootschap mag, met toestemming van den Heer Minister van Koloniën, hypotheekobligaties of andere obligaties uitgeven met door de Koloniën solidair gewaarborgde rente-uitkeering en aflossing.

» De opbrengst van de uitgifte der aldus gewaarborgde obligaties dient uitsluitend tot den aankoop van vliegtuigtoestellen ten behoeve van de luchtdiensten in Afrika, alsmede van de gebruikelijke eerste voorraden lossen stukken voor die toestellen.

» De waarborg van de Kolonie wordt enkel ingeroepen wanneer de daarvoor in aanmerking komende obligatielasten niet volkomen kunnen gedekt worden uit het batig verschil tusschen ontvangsten en uitgaven van de luchtdiensten in Afrika.

» c) Type, prijs, rentevoet, wijze en datum van aflossing, alsmede alle andere voorwaarden van uitgifte van door den Staat of de Kolonie gewaarborgde obligaties, worden door den Beheerraad vastgesteld, in overleg met den Minister van Financiën of den Minister van Koloniën, volgens het geval.

» Het materieel van de Vennootschap, aangekocht uit de opbrengst van de onderscheidenlijk door den Staat en door de Kolonie gewaarborgde obligaties, is bij voorrecht te hunnen bate verbonden.

» De schuldvordering van den Staat of van de Kolonie neemt rang na die voorzien bij den 1^o van artikel 19 van de Hypotheekwet van zestien December achttienhonderd een en vijftig.

» d) De toestellen, motoren en voorraaden artikelen voor de luchtdiensten

tions de la Société, tant en Europe qu'en Afrique, seront acquis aux conditions les plus favorables résultant d'appels à la concurrence et seront de fabrication belge sauf exceptions autorisées par l'État ou par la Colonie pour le matériel qui les concerne. La préférence sera donnée, à conditions égales, aux appareils et moteurs de conception belge. Les modèles devront être agréés par l'Administration de l'Aéronautique.

« e) Le Conseil d'administration détermine 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'État ou de la Colonie. »

E. — A l'article 11, alinéa 2 : a) remplacer les mots « l'administrateur » qui commencent l'alinéa par « deux administrateurs » ; b) biffer les mots « un deuxième sur celle du Ministre de la Défense Nationale ».

Alinéa 3, commençant par les mots « les administrateurs nommés sur la proposition de l'État », supprimer les mots « ou aux nécessités d'ordre militaire ».

F. — A l'article 12, alinéa 1 :

a) Remplacer les mots : « un par le Ministre des Chemins de fer, etc. » par « deux par le Ministre des Chemins de fer, etc. ».

b) Biffer les mots : « un par le Ministre de la Défense nationale ».

G. — Remplacer les alinéas 1 à 10 de l'article 33 par les textes suivants :

« La Société assurera par priorité, sur les lignes régulières qu'elle exploitera au Congo belge, les transports du Gouvernement et des diverses administrations de la Colonie à concurrence des

van de Vennootschap, zoo in Europa als in Afrika, worden door middel van oproepen tot de mededinging, tegen de gunstigste voorwaarden aangekocht; zij moeten van Belgisch maaksel zijn, behoudens uitzonderingen toegestaan door den Staat of door de Kolonie voor het materieel waarbij zij belang hebben. Bij gelijke voorwaarden wordt de voorkeur gegeven aan toestellen en motoren van Belgische vinding. De modellen moeten door het Beheer van de Luchtvaart aangenomen zijn.

» e) De Beheerraad bepaalt type, prijs, rentevoet, wijze en datum van aflossing, alsmede alle andere voorwaarden van uitgifte van de niet door den Staat of de Kolonie gewaarborgde obligaties. »

E. — In artikel 11, lid 2 : a) de woorden « een beheerder » vervangen door « twee beheerders » ; b) de woorden « een tweede op voorstel van den Minister van Landsverdediging » doorhalen.

Lid 3, beginnende met de woorden : « de op voorstel beheerders... » doorhalen de woorden « met de militaire noodwendigheden of ».

F. — Lid 1 van artikel 12 :

a) De woorden : « een door den Minister van IJzerenwegen, enz. » vervangen door « twee door den Minister van IJzerenwegen, enz. ».

b) De woorden uitschrabben : « een door den Minister van Landsverdediging ».

G. — Den tekst van het 1^e tot het 10^e lid van artikel 33 vervangen door de volgende :

« Voor ieder van de jaren negentienhonderd acht en twintig tot en met negentienhonderd twee en dertig moet de Vennootschap op de door haar in Belgisch-Congo geëxploiteerde regel-

huit dixièmes de la capacité disponible par voyage régulier d'appareil à propulsion aérienne dans chaque sens pendant chacune des années mil neuf cent vingt-huit à mil neuf cent trente-deux inclusivement.

» La Société sera, d'autre part, tenue d'effectuer un nombre minimum annuel de voyages d'appareils à propulsion aérienne dans chaque sens. Ce minimum sera fixé par la Colonie pour chacune des lignes régulières exploitées par la Société et la répartition de ces voyages au cours de l'année sera déterminée, pour chacune des lignes exploitées, d'un commun accord entre la Colonie et la Société.

» La capacité disponible des appareils à propulsion aérienne à mettre en service sur ces lignes sera fixée d'un commun accord entre la Colonie et la Société.

» Pour chaque voyage d'appareil à propulsion aérienne imposé par la Colonie à la Société, par application de l'alinéa qui précède, et pour chaque voyage supplémentaire d'appareil demandé par la Colonie au delà du minimum imposé par elle, la Colonie garantira à la Société la recette, calculée d'après les tarifs en vigueur, correspondant aux huit dixièmes de la capacité disponible par voyage d'appareil dans chaque sens. Cette recette garantie sera toutefois diminuée de la recette procurée par les tiers qui se substitueraient à la Colonie en utilisant effectivement en tout ou en partie, le tonnage disponible réservé par priorité à la Colonie.

» La Colonie paiera mensuellement à la Société le prix des transports du Gouvernement et des diverses administrations de la Colonie compte étant éventuellement tenu des garanties fixées par l'alinéa qui précède, sur la base

matige lignes, het vervoer voor rekening van de Regeering en van de verschillende besturen van de Kolonie bij voorrang verzekeren tot beloop van acht tiende van het laadvermogen beschikbaar bij iedere regelmatige reis per vliegtuig in elke richting.

» De Vennootschap is, van den anderen kant gehouden een jaarlijksch minimum aantal reizen per vliegtuig in elke richting af te leggen. Dit minimum wordt door de Kolonie vastgesteld voor ieder van de regelmatige lijnen door de Vennootschap geëxploiteerd en de verdeling van die reizen in den loop van het jaar wordt voor ieder van de geëxploiteerde lijnen in gemeen overleg tusschen de Kolonie en de Vennootschap bepaald.

» Het beschikbaar laadvermogen van de op die lijnen in dienst te stellen vliegtuigen wordt in gemeen overleg tusschen de Kolonie en de Vennootschap vastgesteld.

» Voor iedere reis per vliegtuig, bij toepassing van vorenstaand lid door de Kolonie aan de Vennootschap opgelegd en voor iedere bijkomende reis per vliegtuig, door de Kolonie aangevraagd boven het door haar opgelegde minimum, waarborgt de Kolonie aan de Vennootschap de ontvangst, berekend volgens de van kracht zijnde tarieven en overeenkomende met de achttiende van het laadvermogen, beschikbaar bij elke reis per vliegtuig in iedere richting. Deze gewaarborgde ontvangst wordt nochtans verminderd met het bedrag, betaald door derden die in de plaats van de Kolonie treden door de beschikbare tonnenmaat, welke bij voorrang voor de Kolonie is bestemd, werkelijk geheel of ten deele te gebruiken.

» Om de maand betaalt de Kolonie aan de Vennootschap den prijs van het vervoer voor rekening van de Regeering en van de verschillende besturen van de Kolonie op den voet van de voor particulieren geldende tarieven, hierbij

des tarifs applicables aux particuliers.

» Ces tarifs seront fixés et modifiés chaque fois qu'il sera nécessaire, d'un commun accord entre la Société et la Colonie, de telle façon que les recettes provenant tant du Gouvernement que des particuliers couvrent au minimum toutes les dépenses quelconques incombant aux exploitations de la Société au Congo Belge, y compris les charges obligatoires incombant éventuellement à la Colonie par application de l'article 10 des statuts et les amortissements normaux du matériel affecté à ces exploitations ainsi qu'une rémunération de six pour cent (6 %) de la partie du capital social investi dans ces exploitations.

» Si la Colonie imposait à la Société une réduction des tarifs que celle-ci aurait proposés sur les bases indiquées ci-dessus, le déficit éventuel, compte tenu de la rémunération de six pour cent (6 %) de la partie du capital social investi dans les exploitations de la Société au Congo belge et résultant en fin d'exercice social de cette réduction, sera converti par la Colonie. La Colonie en versera le montant à la Société dans les trente jours de la demande de celle-ci. Le montant sera porté au bilan à titre de simple écriture d'ordre, sous la rubrique « Compte statutaire Colonie ». Ce compte sera amorti au moyen des bénéfices ultérieurs comme il est dit à l'article 34. »

» L'État, représenté par M. le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, alloue à la Société, pour chacun des exercices sociaux du quinquennat

in voorkomend geval rekening houdend met de bij vorenstaand lid vastgestelde waarborgen.

» Die tarieven worden in gemeen overleg tusschen de Vennootschap en de Kolonie vastgesteld en, telkenmale als dit noodig is, gewijzigd zoodat de ontvangsten voortkomend zoowel van de Regeering als van particulieren ten minste alle om het even welke kosten dekken die ten laste komen van de luchtdiensten der Vennootschap in Belgisch-Congo, waaronder begrepen de obligatielasten welke, in voorkomend geval, bij toepassing van artikel 10 van de statuten, door de Kolonie worden gedragen en van de normale afschrijvingen op het voor die diensten gebezigde materiel, alsmede van een interest van zes ten honderd (6 t. h.) voor het maatschappelijk kapitaal dat in die diensten is vastgesteld.

» In geval de Kolonie aan de Vennootschap eene vermindering oplegde van de tarieven welke laatstgenoemde zou voorgesteld hebben op de hiervoren aangewezen grondslagen, wordt het eventueel tekort dat, tengevolge van deze vermindering bij het einde van het maatschappelijk dienstjaar zou bestaan, rekening houdende met den uittekeeren interest van zes ten honderd (6 t. h.) op het gedeelte kapitaal in de ondernemingen der Vennootschap in Belgisch-Congo belegd, door de Kolonie gedekt. Deze stort het bedrag ervan ten bate van de Vennootschap binnen dertig dagen na dezer aanvraag. Dit bedrag zal op de balans geboekt staan ten titel van eenvoudige ordeinschrijving, onder hoofding « Statutaire Rekening Kolonie ». Deze rekening zal bij middel van de latere winsten gedelgd worden, zooals voorzien bij artikel 34.

» De Staat, vertegenwoordigd door den Heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, verleent aan de Vennootschap, voor elk maatschappe-

1928-1932, un subside qui ne pourra dépasser annuellement 6,300,000 francs, y compris les charges obligatoires incombant éventuellement à l'État par application de l'article 10 des présents statuts.

» Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique fixera par arrêté avant la fin du mois de novembre de chaque année, pour l'exercice suivant et, pour la première fois, en 1927 pour l'exercice 1928, sur la base des programmes d'exploitation diurne et nocturne proposé pour cet exercice par la Société, les subsides alloués par l'État par tonne-kilomètre mise à la disposition des chargeurs tant en service diurne qu'en service nocturne. Ces subsides seront calculés en vue de couvrir le déficit par tonne-kilomètre de transport diurne et nocturne compte étant tenu des résultats des exercices précédents, des programmes prévus et du subside maximum annuel de 6,300,000 francs réduit du montant des charges obligatoires incombant éventuellement à l'État par application de l'article 10 des présents statuts.

» Au cas où le programme d'une année ayant été fixé et les subsides par tonne-kilomètre ayant été déterminés, le subside annuel de 6,300,000 francs, déduction faite des charges obligatoires de l'exercice, laisserait un excédent disponible, celui-ci, éventuellement, accumulé d'année en année, pourrait être utilisé, par le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, soit au développement des lignes aériennes exploitées par la Société en Europe, soit à la couverture, en cas de circonstances exceptionnelles, de tout ou partie du déficit éventuel des diverses exploitations de la Société.

lijk dienstjaar van het vijfjarig tijdperk 1928-1932, een toelage welke per jaar niet meer mag bedragen dan 6,300,000 frank, daaronder begrepen de obligatielasten die de Staat, bij toepassing van artikel 10 van deze statuten in voorkomend geval te dragen heeft.

» Voor het einde van de maand November van ieder jaar bepaalt de Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart, bij besluit voor het daaropvolgend dienstjaar en, voor de eerste maal in 1927, voor het dienstjaar 1928, op grondslag van de programma's voor dag- en nachtdienst, door de Vennootschap voor dat dienstjaar voorgesteld, de toelagen door den Staat verleend per kilometer-ton die zoowel bij dag als bij nacht ter beschikking van de laders werd gesteld. Die toelagen worden vastgesteld met het oog op het dekken van het tekort per kilometer-ton dag- en nachtvervoer, en rekening gehouden met de uitkomsten van de vorige dienstjaren, de voorziene programma's en de jaarlijksche maximum-toelage van 6,300,000 frank verminderd met het bedrag van de obligatielasten die de Staat, bij toepassing van artikel 10 van deze statuten, in voorkomend geval te dragen heeft.

» Indien, na opmaking van het programma voor een jaar en vaststelling van de toelagen per kilometer-ton, op de jaarlijksche toelage van 6,300,000 frank na aftrek van de obligatielasten van het dienstjaar, een overschot beschikbaar blijft, mag dit, in voorkomend geval van jaar tot jaar bijeengevoegd door den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart worden aangewend, hetzij tot uitbreiding van de door de Vennootschap in Europa geëxploiteerde luchtlijnen, hetzij in buitengewone omstandigheden, tot geheele of gedeeltelijke dekking van het eventueel tekort van de verschillende diensten der Vennootschap.

» Les programmes annuels et les subsides alloués par tonne-kilomètre ne pourront être modifiés au cours d'un exercice social qu'en cas de circonstances exceptionnelles et par arrêté du Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique.

» Le subside annuel, dont le maximum est fixé à 6,300,000 francs devant être, en principe, consacré uniquement aux exploitations d'Europe de la Société, il sera établi par la Société une comptabilité distincte pour ses diverses exploitations, les dépenses communes, telles que les frais généraux d'administration centrale, étant réparties entre les diverses exploitations au prorata des nombres de tonnes-kilomètres disponibles.

» Il sera établi chaque mois par la Société un décompte des subsides lui revenant sur la base des allocations prévues ci-dessus et des tonnes-kilomètres disponibles au cours du mois en service tant diurne que nocturne, dans les exploitations d'Europe ainsi qu'un décompte des charges obligatoires supportées par la Société au cours du mois et garanties par l'État par application de l'article 10 des présents statuts. L'État, représenté par M. le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, en versera les montants dans les trente jours à la Société dans la limite du maximum annuel total de 6,300,000 francs.

» On procédera, en fin d'exercice, à un redressement. Les sommes qui auront été versées par l'État en excédent du déficit réel des exploitations d'Europe et qui constitueront ainsi une économie sur les prévisions de l'exer-

» De jaarlijksche « programma's » en de toelagen, per kilometer-ton verleend mogen in den loop van een maatschappelijk dienstjaar enkel gewijzigd worden in de buitengewone omstandigheden en alsdan bij besluit van den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart.

» Wijn de jaarlijksche toelage waarvan het maximum op 6,300,000 frank is bepaald, in beginsel uitsluitend voor de diensten van de Vennootschap in Europa moet worden aangewend, wordt door de Vennootschap een afzonderlijke boekhouding voor haar verschillende diensten ingericht en worden de gemeenschappelijke uitgaven, zooals de algemeene kosten van algemeen beheer, onder de verschillende diensten verdeeld naar prorata van het getal beschikbare kilometer-tonnen.

» Iedere maand maakt de Vennootschap een afrekening op van de toelagen, welke haar toekomen op den voet van de hierboven voorziene bedragen en van de kilometer-tonnen, in den loop van de maand beschikbaar in de exploitatiediensten van Europa voor het vervoer zoo bij dag als bij nacht, alsmede een afrekening van de obligatielasten in den loop van de maand door de Vennootschap gedragen, en, bij toepassing van artikel 10 van deze statuten, door den Staat gewaarsborgd. De Staat vertegenwoordigd door den Heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, stort binnen dertig dagen ten bate van de Vennootschap het bedrag van elke afrekening, voor zoover het gezamenlijk jaarlijks maximum van 6,300,000 frank niet word overschreden.

» Bij het einde van elk dienstjaar, wordt een nieuw verrekening gemaakt. De sommen welke de Staat gestort heeft boven het werkelijke tekort van de diensten in Europa en die aldus een besparing uitmaken op de voor het

cice seront partagées entre l'État et la Société, dans les proportions suivantes :

» Un tiers sera immédiatement remboursé à l'État ;

» Un tiers sera conservé par la Société et affecté par elle soit au fonds d'assurance, soit à des amortissements supplémentaires du matériel volant en vue, de son remplacement par du matériel plus perfectionné ;

» Un tiers restera acquis à la Société à titre de prime de bonne exploitation.

» Dans le cas où, pour une cause quelconque, le nombre de tonnes-kilomètres prévues au programme annuel n'aurait pas pu être atteint, le reliquat qui en résulterait éventuellement sur le subside total annuel affecté à la réalisation de ce programme pourrait être utilisé par M. le Ministre des chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, dans les mêmes conditions et aux mêmes fins que celles prévues pour l'excédent disponible dont il est question plus haut et provenant de la non-affectation éventuelle, lors de la fixation du programme annuel, de la totalité du subside de 6,300,000 francs réduit des charges obligatoires. »

H. — Modifier comme suit le commencement du dernier alinéa de l'article 34 :

« Le solde est versé à l'État belge à concurrence des sommes portées au compte statutaire État, et à la Colonie, à concurrence des sommes portées au compte statutaire Colonie, selon l'article 33. Le versement sera, chaque année, partagé entre l'État et la Colonie, proportionnellement aux montants de leurs comptes statutaires respectifs apparaissant au dernier bilan. Après

dienstjaar uitgetrokken bedragen worden tusschen den Staat et de Vennootschap verdeeld als volgt :

» Een derde wordt onmiddellijk aan den Staat terug betaald ;

» Een derde blijft voor de Vennootschap en wordt door haar besteed hetzij voor het verzekeringsfonds, hetzij voor bijkomende afschrijvingen op het vlieg-materieel met het oog op de vervanging er van door meer geperfectionneerd materieel ;

» Een derde blijft ten bate van de Vennootschap als premie voor goede exploitatie.

» Wanneer, om de een of andere reden het bij het jaarlijksch programma voorzien getal kilometer-tonnen niet is kunnen bereikt worden, mag het in voorkomend geval daaruit voortvloeiend overschot van de jaarlijksche gezamenlijke toelagen tot verwezenlijking van dit programma, door den heer Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart en dezelfde voorwaarden aangewend worden tot dezelfde doeleinden als voorzien voor het beschikbaar overschot waarvan hierboven sprake is en dat bekomen wordt, wanneer gebeurlijk, bij de vaststelling van het jaarlijksche programma, niet de volle toelage van 6,300,000 frank min de obligatielasten wordt besteed. »

H. — Het begin van het laatste *ad lineam* van artikel 34 is te wijzigen als volgt :

« Het saldo wordt volgens artikel 33 gestort ten bate van den Belgischen Staat, ten beloope der sommen door de wettelijke Staatsrekening bepaald, en ten bate van de Kolonie, ten beloope der sommen bepaald door de wettelijke rekening der Kolonie. Elk jaar zal de storting verdeeld worden tusschen den Staat en de Kolonie, in verhouding met het bedrag hunner wederzijdsche wette-

amortissement de ces deux comptes, le solde..., etc. »

I. — Supprimer le § 2° de l'article 36 et remplacer « 3° » par « 2° » en tête du paragraphe suivant.

J. — Remplacer à l'article 37 les mots « Dans les cas de dissolution anticipative prévue par le 1° et le 2° de l'article 36 » par les mots « Dans le cas de dissolution anticipative prévue par le 1° de l'article 36. »

lijke rekeningen in de laatste balans voorkomende. Na vereffening dezer twee rekeningen zal het saldo..., enz. »

I. — § 2° van artikel 36 doorhalen en aan het begin van volgende paragraaf, « 3° » vervangen door « 2° ».

J. — In artikel 37 de woorden « In de bij het 1° en 2° van artikel 36 voorzien gevallen van vervroegde ontbinding » vervangen door de volgende : « In het bij den 1° van artikel 36 voorzien geval van vervroegde ontbinding ».