

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

28 JUIN 1955.

PROJET DE LOI

autorisant la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) à augmenter son capital et à modifier ses statuts.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1.

Le présent projet de loi a essentiellement pour objet l'approbation des modifications aux statuts de la SABENA portant :

- sur une augmentation du capital porté de 300 à 500 millions de francs;
- sur la garantie par l'Etat des emprunts émis par la SABENA en vue de l'acquisition de matériel volant, garantie déjà prévue par les statuts de la Société approuvés par la loi du 6 avril 1949, l'Etat prenant toutefois en charge une partie des intérêts afférents à ces emprunts.

Avant d'aborder l'examen du projet de loi proprement dit, il n'est sans doute pas inutile de rappeler la position occupée par la SABENA dans l'économie belge et parmi les entreprises de transports aériens internationaux.

* * *

2.

Dès 1919, les principaux organismes bancaires du pays fondèrent un Syndicat national pour l'étude des transports aériens (la SNETA). Ce syndicat acheta quelques avions de récupération, entreprit des études et, dès la fin de la même année, se transforma en une société du même nom (la SNETA). A la même époque, sous l'égide de S. M. le Roi Albert, un Comité d'études de la navigation aérienne au Congo (CENAC) fut créé et la ligne aérienne

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

28 JUNI 1955.

WETSONTWERP

waarbij de Belgische naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (SABENA) er toe gemachtigd wordt haar kapitaal te verhogen en haar statuten te wijzigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

1.

Onderhavig ontwerp van wet heeft hoofdzakelijk ten doel de goedkeuring van de wijzigingen in de statuten van de SABENA betreffende :

- een verhoging van het kapitaal dat van 300 op 500 miljoen frank gebracht wordt;
- de door de Staat verleende waarborg voor de door de SABENA uitgegeven leningen tot aankoop van vliegend materieel welke waarborg reeds voorzien is bij de statuten van de Vennootschap goedgekeurd bij de wet van 6 April 1949, met dien verstande echter dat de Staat een gedeelte van de interesten van die leningen te zijnen laste neemt.

Alvorens het onderzoek van het eigenlijke ontwerp van wet aan te vatten, is het ongetwijfeld niet zonder nut in herinnering te brengen welke plaats de SABENA in de Belgische economie en onder de ondernemingen voor internationaal luchtvervoer inneemt.

* * *

2.

Reeds in 1919 stichtten de voornaamste bankinstellingen van het land een Nationaal Syndicaat voor de studie van het luchtverkeer (de SNETA). Dit syndicaat kocht enige oude vliegtuigen, begon de zaak te bestuderen en reeds op het einde van hetzelfde jaar vervormde het zich tot een vennootschap met dezelfde benaming (de SNETA). Op hetzelfde tijdstip werd onder de bescherming van Z. M. Koning Albert een Studiecomité voor de luchtvaart

« Roi Albert » (le LARA) fut la première manifestation d'une aéronautique marchande au Congo belge.

C'est la SNETA également qui, le 23 mai 1923, créa la SABENA avec la participation autorisée par la loi du 26 avril 1923 de l'Etat et de la Colonie. Le capital de cette société fut d'abord de 6.000.000 francs (1923), puis 10.000.000 francs (1927), puis 20.000.000 francs (1929) et, enfin 300.000.000 francs (1949). A la fondation comme à chaque augmentation du capital, une moitié de celui-ci a été souscrite par les Pouvoirs publics et l'autre moitié par des actionnaires privés. La gestion de la société a toujours été confiée à un Conseil d'administration, composé également d'administrateurs publics et privés, le président et l'administrateur-délégué devant être élus parmi les administrateurs privés et le président ayant voix prépondérante. La majorité privée ainsi créée au Conseil d'administration est tempérée par un droit de veto reconnu aux administrateurs publics contre toute décision qui leur paraîtrait contraire aux intérêts de l'Etat ou de la Colonie; elle est compensée, d'autre part, par la majorité de vote des Pouvoirs publics à l'assemblée générale des actionnaires, grâce aux actions d'apport (actions de dividende) qui leur ont été attribuées (depuis 1949 : 331.000 voix à l'Etat, au Congo belge et au Ruanda-Urundi, soit 50,77 % des voix).

Il existe peu d'exemples de société d'économie mixte dont le statut ait moins prêté à critique justifiée. Depuis 31 ans, ce régime a assuré à l'organisme choisi par le Gouvernement une gestion alerte, progressiste et économique dans le cadre d'une politique d'expansion mesurée et continue, malgré la période de 1940 à 1944 et les crises économiques pendant lesquelles les interventions des Pouvoirs publics sont restées modérées.

Pendant la dernière guerre, la Sabena apporta une participation particulièrement appréciée aux transports aériens d'intérêt militaire en Afrique, participation qui a permis de développer les transports intérieurs au Congo.

Au lendemain de la guerre, la Sabena a été l'une des premières compagnies aériennes à moderniser et développer son parc d'avions. Elle a joué un rôle essentiel dans la relève et le rapatriement du personnel européen du Congo.

Enfin, il faut souligner qu'au cours de ces 31 ans, la gestion de la Sabena ne s'est jamais trouvée en défaut sur l'une des responsabilités essentielles qui lui incombaient, à savoir, le choix du matériel volant et que, dans toutes les circonstances, cette société a techniquement, économiquement et socialement répondu à la confiance que le gouvernement avait placée en elle.

* * *

3.

L'Essor remarquable des transports aériens civils depuis la fin de la guerre, a amené le développement d'entreprises concurrentes étrangères. La Sabena se trouve maintenant directement en présence de sociétés qui, pour la plupart — entreprises néerlandaises, britanniques, américaines, françaises et scandinaves — sont beaucoup plus importantes et disposent de moyens plus étendus.

Le tableau ci-après donne la comparaison des ventes, en 1953, de la Sabena et de ses principales concurrentes. Ces ventes sont exprimées en tonnes-kilomètres transportées :

in Congo (CENAC) opgericht en was de luchtlijn « Koning Albert » (de LARA) de eerste levensuiting van een handelsluchtvaart in Belgisch Congo.

Het was eveneens de SNETA die op 23 Mei 1923 de SABENA oprichtte met de bij de wet van 26 April 1923 geautoriseerde deelneming van de Staat en van de Kolonie. Het kapitaal van die vennootschap bedroeg aanvankelijk 6.000.000 frank (1923), daarna 10.000.000 frank (1927), vervolgens 20.000.000 frank (1929) en, tenslotte, 300 miljoen frank (1949). Bij de stichting, zoals ook bij iedere verhoging van het kapitaal, werd een helft hiervan door de openbare besturen en de andere helft door de private aandeelhouders ingeschreven. Het beheer van de vennootschap is steeds opgedragen geweest aan een Raad van Beheer, die eveneens uit openbare en private beheerders bestaat, met dien verstande dat de voorzitter en de gemachtigde beheerder onder de private beheerders dienen gekozen en de stem van de voorzitter beslissend is. De aldus in de Raad van Beheer ingevoerde meerderheid van het privaat kapitaal wordt getemperd door een aan de openbare beheerders toegekend recht van veto tegen elke beslissing die hun in strijd met de belangen van de Staat of van de Kolonie mocht toeschijnen; zij wordt aan de andere kant gecompenseerd door de meerderheid van stemmen waarover de openbare besturen in de algemene vergadering van aandeelhouders beschikken, dank zij de inbreng aandelen (dividendaandelen) die hun werden toegekend (sedert 1949 : 331.000 stemmen aan de Staat, aan Belgisch-Congo en aan Ruanda-Urundi : zegge 50,77 % van de stemmen).

Er bestaan weinig voorbeelden van vennootschappen met gemengd beheer waarvan het statuut tot minder gewettigde kritiek aanleiding gegeven heeft. Dit regime heeft nu al 31 jaar lang aan het door de Regering gekozen organisme een flink, vooruitstrevend en economisch beheer bezorgd binnen het raam van een politiek van afgemeten en voortdurende expansie niettegenstaande het tijdperk van 1940 tot 1944 en de economische crises gedurende welke de bijdragen van de openbare besturen bescheiden gebleven zijn.

Tijdens de laatste oorlog verleende de SABENA een bijzonder gewaardeerde medewerking aan het militair luchtvervoer in Afrika, welke medewerking een uitbreiding van het binnenlands vervoer in Congo mogelijk heeft gemaakt.

Kort na de oorlog is de Sabena een der eerste luchtvaartmaatschappijen geweest om haar vliegtuigenpark te moderniseren en uit te breiden. Zij heeft een hoofdrol gespeeld bij het aflossen en repatriëren van het Europees personeel in Congo.

Ten slotte dient onderstreept dat in de loop van die 31 jaar, het beheer van de Sabena nooit in gebreke gebleven is op het stuk van een der haar opgedragen essentiële verantwoordelijkheden, te weten, de keuze van het vliegend materieel, en dat deze vennootschap in alle omstandigheden, uit technisch, economisch en sociaal oogpunt beantwoordt aan het vertrouwen dat de Regering in haar gesteld had.

* * *

3.

De merkwaardige vlucht die het burgerlijk luchtvervoer sedert het einde van de oorlog heeft genomen, heeft tot de uitbreiding van buitenlandse concurrerende ondernemingen geleid. De Sabena bevindt zich thans rechtstreeks tegenover maatschappijen die, voor het merendeel — Nederlandse, Britse, Amerikaanse, Franse en Scandinavische — veel belangrijker zijn en over ruimer middelen beschikken.

De tabel hierna geeft de vergelijking van de verkoop in 1953 van de Sabena en van haar voornaamste concurrenten. Die verkoop is uitgedrukt in vervoerde ton-kilometers :

Compagnies	T.K.T. (en 1953)
Pan American Airways	446.568.000
Trans World Airways	540.153.000
British European Airways Corp....)	303.234.000
British Overseas Airways Corp....)	
Air France	225.106.000
K.L.M.	178.076.000
S.A.S.	94.800.000
SABENA	73.327.000
Swissair	38.300.000

Il y a lieu d'ajouter que de grandes compagnies de transport aérien non régulier américaines, britanniques et françaises, de même que des compagnies aériennes régulières de moindre importance, comme la L.A.I. et l'Alitalia, italiennes, l'Ibérica et l'Aviación y Comercio, espagnoles, le T.C.A., canadienne, l'Aer Lingus Teoranta, irlandaise, les South African Airways, la Lot, polonaise, la C.S.A., tchécoslovaque, l'El Al, israélienne, se disputent la clientèle recherchée par la Sabena.

Enfin, la mise en vigueur des accords de Paris entraînerait une activité aéronautique allemande qui est, dès à présent, prête à démarrer et qui s'attribuera rapidement une part importante du trafic international.

C'est dans ce climat de concurrence extrême et en compétition avec des entreprises qui, qu'elles soient nationalisées, d'économie mixte ou privées reçoivent toutes une importante assistance de leurs états respectifs, que l'activité de la Sabena doit se développer.

* * *

4.

Cette situation impose à la Sabena de lourdes sujétions et notamment :

— l'obligation de rechercher et de respecter des accords tarifaires rigides avec les autres entreprises — en l'occurrence, dans le cadre de l'I.A.T.A. — dont l'action paralysante, dans de nombreux cas, constitue néanmoins un bien moindre mal par rapport aux conséquences désastreuses qu'entraînerait une concurrence débridée;

— l'obligation de moderniser sans cesse le parc de matériel volant afin d'offrir à la clientèle des types d'avion d'une rapidité, d'une sécurité et d'un confort comparables à ceux des lignes concurrentes;

— l'obligation de maintenir la part relative du volume de transport offert par la Société au sein de l'expansion rapide et continue de l'aviation civile mondiale.

Ces deux dernières obligations soulèvent des problèmes aigus au point de vue financement des achats de matériel volant dont les coûts unitaires actuels frisent et dépassent souvent 100 millions de francs.

Les données ci après qui servent de base à l'établissement du programme des investissements à consentir au cours de la période 1955-1960, illustrent d'une façon saisissante cette dernière affirmation.

Les prévisions de trafic établies fin 1951 se sont avérées exactes jusqu'à présent.

Des prévisions analogues pour les exercices 1955 à 1960 font apparaître que l'offre nécessaire en tonnes-kilomètres pour l'ensemble des exploitations de la Sabena se présentera comme suit :

Maatschappijen	V.T.K. (in 1953)
Pan American Airways	446.568.000
Trans World Airways	540.153.000
British European Airways Corp....)	303.234.000
British Overseas Airways Corp....)	
Air France	225.106.000
K.L.M.	178.076.000
S.A.S.	94.800.000
SABENA	73.327.000
Swissair	38.300.000

Hieraan dient toegevoegd dat niet geregelde grote Amerikaanse, Britse en Franse maatschappijen voor ongeregeld luchtvervoer, alsmede minder belangrijke maatschappijen voor geregeld luchtvervoer, zoals de Italiaanse L.A.I. en Alitalia, de Spaanse Iberia en Aviación y Comercio, de Canadese T.C.A., de Ierse Aer Lingus Teoranta, de South African Airways, de Poolse Lot, de Tjechoslowaakse C.S.A., de Israëlietische El Al, zich de door de Sabena gezochte cliënteel betwisten.

Tenslotte, zal de inwerkingtreding van de akkoorden van Parijs een bedrijvigheid van de Duitse luchtvaart ten gevolge hebben, die nu reeds klaar staat om van wal te steken en die zich snel een belangrijk deel van het internationaal verkeer zal weten toe te eigenen.

Het is in deze atmosfeer van hevige concurrentie en in mededinging met ondernemingen die, of zij genationaliseerd met gemengd beheer of privaat zijn, alle van hun respectieve Staten een belangrijke steun krijgen, dat de bedrijvigheid van de Sabena zich moet ontwikkelen.

* * *

4.

Die toestand legt aan de Sabena zware verplichtingen op, namelijk :

— de verplichting strakke akkoorden inzake tarieven met de andere ondernemingen trachten te sluiten en in acht te nemen — in dit geval, binnen het kader van de I.A.T.A. waarvan de verlamende werking in talrijke gevallen niettemin een kleiner kwaad is vergeleken met de rampspoedige gevolgen welke een ongebreidelde concurrentie zou hebben;

— de verplichting voortdurend het vliegend-materieel park te moderniseren, ten einde aan haar cliënteel typen van vliegtuigen aan te bieden die wat snelheid, veiligheid en comfort betreft, de vergelijking met die der concurrerende lijnen kunnen doorstaan;

— de verplichting het betrekkelijk deel van het door de Sabena ter beschikking gestelde vervoervolume bij de snelle en voortdurende uitbreiding van de wereld burgerlijke luchtvaart te behouden.

Deze twee laatste verplichtingen doen acute problemen rijzen op het stuk van financiering der aankopen van vliegend materieel waarvan de huidige eenheidsprijs 100 miljoen frank benadert en dikwijls overschrijdt.

De gegevens hierna, die als grondslag voor het opmaken van het programma der gedurende de periode 1955-1960 te verrichten beleggingen dienen, belichten op treffende wijze deze laatste bewering.

De einde 1951 opgemaakte verkeersvoorzieningen zijn tot nog toe juist gebleken.

Soortgelijke voorzieningen voor de dienstjaren 1955 tot 1960 laten zien dat de nodige aanbieding in ton-kilometers voor het gezamenlijke der exploitaties van de Sabena zich zal voordoen als volgt.

1955 : 136.000.000 tonnes-kilomètres offertes;
 1956 : 159.000.000 tonnes-kilomètres offertes;
 1957 : 184.000.000 tonnes-kilomètres offertes;
 1958 : 240.000.000 tonnes-kilomètres offertes;
 1959 : 240.000.000 tonnes-kilomètres offertes;
 1960 : 271.000.000 tonnes-kilomètres offertes.

Etant donné l'influence qu'exercera l'Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles sur le trafic à destination et en provenance de la Belgique en 1958, il semble raisonnable de prévoir que le trafic de 1958 s'établira d'emblée au niveau de 1959 et que le trafic de 1959 ne comportera, par conséquent, aucune augmentation sur celui de 1958. En fait, l'Exposition de 1958 provoquera une pointe accidentelle dans la courbe d'accroissement prévue, qui retrouvera son allure normale dès 1959.

Compte tenu de leur type, de leur utilisation journalière moyenne, de leur charge payante et de leur vitesse moyenne, les avions de la Sabena actuellement en service et en commande au 1^{er} janvier 1955 (tant à Bruxelles qu'au Congo belge) sont susceptibles d'une production totale annuelle de 145.000.000 tonnes-kilomètres offertes.

Il résulte, de ce qui précède, qu'il y a lieu de prévoir de 1955 à 1960, une augmentation de production de l'ordre de 125.000.000 tonnes-kilomètres offertes.

En se basant sur les prix actuellement pratiqués ($\pm$ 140 millions de francs avec les rechanges initiaux) pour le DC-7C, dernier modèle d'avion multimoteur classique, ainsi que sur les performances de cet avion susceptible de fournir 11.000.000 de tonnes-kilomètres par an, on arrive à un investissement par unité de production de 12 francs environ.

Pour faire face à l'accroissement de la flotte (1955 à 1960), il faut en conséquence pouvoir disposer d'une somme de l'ordre de 1,6 milliard de francs.

En outre, il faut prévoir, chaque année, le renouvellement de 10 % de la flotte en service, soit la moitié de la flotte pour la période 1955 à 1960. Ce renouvellement, accompagné de modernisation et de substitution d'hélicoptères aux avions à ailes fixes sur les parcours inférieurs à 350 km, représente un investissement de l'ordre de 1,3 milliard de francs.

Ce renouvellement permettra de vendre des DC-3, des DC-4, des Convair 240 et des DC-6 pour un montant qui, dans l'état actuel du marché est estimé à quelque 500 millions de francs.

D'autre part, pour la période de 1955 à 1960, les immobilisations diverses autres que le matériel volant s'élèveront à un montant de quelque 400 millions de francs.

Enfin, dans l'état actuel des emprunts conclus par la Sabena, elle doit rembourser, avant la fin de 1959, un montant d'emprunts de 360 millions de francs.

En regard de ces investissements, il faut placer les réalisations provenant des amortissements normaux, qui peuvent être estimés à environ 1,2 milliard de francs, pendant la période de 1955 à 1960.

Le bilan général de ces différentes opérations financières s'établit comme suit :

Remboursement emprunts	0,36 milliard
Renouvellement, modernisation et substitution	1,3 milliard
Accroissement	1,6 milliard
Autres immobilisations	0,4 milliard

3,66 milliards

Amortissements	1,2 milliard
Vente de matériel	0,5 milliard
Manquant	1,96 milliard

1955 : 136.000.000 aangeboden ton-kilometer;
 1956 : 159.000.000 aangeboden ton-kilometer;
 1957 : 184.000.000 aangeboden ton-kilometer;
 1958 : 240.000.000 aangeboden ton-kilometer;
 1959 : 240.000.000 aangeboden ton-kilometer;
 1960 : 271.000.000 aangeboden ton-kilometer.

Gelet op de invloed welke de Algemene Wereldtentoonstelling van Brussel op het verkeer met bestemming naar en van uit België in 1958 zal uitoefenen, schijnt het redelijk te voorzien dat het verkeer in 1958 zich dadelijk op het peil van 1959 zal komen te stellen en dat het verkeer in 1959 bijgevolg niet zal vermeederen ten opzichte van dit van 1958. In feite zal de Tentoonstelling van 1958 een toevallige sprong teweegbrengen in de voorziene vermeederingskromme, die vanaf 1959 haar normaal verloop zal terugvinden.

Rekening gehouden met hun type, hun gemiddeld dagelijks gebruik, hun betalende lading en hun gemiddelde snelheid, kunnen de huidige in dienst zijnde vliegtuigen van de Sabena en de op 1 Januari 1955 (zowel te Brussel als in Belgisch Congo) bestelde, in totaal jaarlijks 145.000.000 aangeboden ton-kilometer produceren.

Uit hetgeen voorafgaat blijkt dat voor 1955 tot 1960 een vermeederding van productie moet voorzien worden van 125.000.000 aangeboden ton-kilometer.

Op grond van de huidige prijs ($\pm$ 140 miljoen frank met de oorspronkelijke verwisselstukken) van de DC-7C, laatste model van een klassiek meermotorig vliegtuig, alsmede van de prestaties van dit vliegtuig dat 11.000.000 ton-kilometer per jaar kan leveren, bekomt men een belegging per productie-eenheid van ongeveer 12 frank.

Om in de uitbreiding van de vloot (1955 tot 1960) te voorzien moet bijgevolg over een som van 1,6 milliard frank kunnen beschikt worden.

Bovendien moet ieder jaar voorzien de vernieuwing van 10 % van de in dienst zijnde vloot, zegge de helft van de vloot voor de periode 1955 tot 1960 worden voorzien. Deze vernieuwing, samen met de modernisering en de vervanging van vliegtuigen met vaste vleugels door helioptères op de trajecten van minder dan 350 km, vertegenwoordigt een belegging van 1,3 milliard frank.

Door deze vernieuwing zullen DC-3, DC-4, Convair 240 en DC-6 kunnen verkocht worden voor een bedrag, dat volgens de huidige stand van de markt op zowat 500 miljoen frank wordt geraamd.

Aan de andere kant zullen, voor de periode van 1955 tot 1960, de verschillende beleggingen buiten die voor het vliegend materieel ongeveer 400 miljoen frank bedragen.

Tenslotte moet de Sabena, in de huidige stand van de door haar aangegane leningen, vóór het einde van 1959 leningen voor 360 miljoen frank terugbetalen.

Tegenover die beleggingen dienen de verwezenlijkingen geplaatst die voortkomen van de normale afschrijvingen, welke voor de periode van 1955 tot 1960 op ongeveer 1,2 milliard frank mogen geraamd worden.

De algemene balans van die verschillende financiële verrichtingen doet zich voor als volgt :

Aflossing leningen	0,36 milliard
Vernieuwing, modernisering en vervanging	1,3 milliard
Uitbreiding	1,6 milliard
Andere beleggingen	0,4 milliard

3,66 milliard

Afschrijvingen	1,2 milliard
Verkoop van materieel	0,5 milliard
Ontbreekt	1,96 milliard

La société devra donc disposer d'ici 1960 pour le financement de ses investissements, de quelque 2 milliards de francs.

* * *

5.

Ce programme d'investissements inspiré uniquement par le souci de défendre la position relative acquise dans le transport aérien mondial, implique un effort financier que la Sabena ne pourrait supporter seule, dans les circonstances actuelles. Aussi, convient-il que l'Etat lui apporte l'aide sans laquelle les ailes belges ne pourraient affronter, sans danger, cette nouvelle crise de croissance.

Cette assistance de l'Etat trouve sa justification dans l'intérêt national que présente l'existence sous pavillon belge d'une flotte marchande importante, dans l'entraînement permanent de personnel navigant et d'entretien et dans la création de bases aériennes parfaitement équipées, tant en Belgique qu'au Congo belge. En cas de tension internationale, et à fortiori, d'hostilités, le gouvernement trouverait dans le matériel et les installations de la Sabena une aide essentielle tenue prête et mise au point à la décharge de la Force aérienne, dont le budget peut être réduit d'autant.

A cette première justification, s'en ajoute une autre : l'apport en temps de paix de l'aviation civile à l'économie nationale.

Pendant l'exercice 1953, qualifié de « défavorable », l'intervention de l'Etat a atteint 23.620.550 francs pour un chiffre d'affaires réalisé dépassant 1,6 milliard de francs. Elle représente donc moins de 1,5 % de ce dernier.

Durant cette année, la Sabena a payé 490 millions de francs de traitements et salaires. Elle a versé 67 millions de francs à titre d'impôts retenus à la source. Elle a payé 70 millions de francs de charges sociales. Ses achats en Belgique et au Congo de matériel et d'approvisionnements divers se chiffrent à 470 millions de francs, dont plus de la moitié représente le prix de la main-d'œuvre et le bénéfice des industriels et des commerçants. L'apport de la Sabena à l'économie belge a donc sensiblement dépassé le montant de 900 millions de francs en 1953.

L'organisation de ventes de la Sabena comporte 50 sièges à l'étranger (Congo belge non compris) qui sont, pour la Belgique, autant d'officines de propagande touristique et d'information commerciale et industrielle.

Il a été transporté, en 1954, 391.000 passagers, dont 246.000 sur le réseau européen, 47.000 sur la liaison Belgique-Congo, 20.000 au-dessus de l'Atlantique et 78.000 sur le réseau congolais.

L'apport de cette activité au commerce et à l'industrie hôtelière belges est considérable.

Le trafic sur la liaison Belgique-Congo et sur le réseau congolais, soit 125.000 passagers, comparé au chiffre de la population européenne de notre Colonie, 90.000 habitants, indique le rôle absolument vital que l'aviation joue dans la vie économique congolaise. L'avion assure notamment 75 % du transport global de personnes entre la Belgique et le Congo.

* * *

6.

Ces quelques données illustrent le fait que le bilan vrai de l'aviation commerciale ne peut se confondre avec un équilibre comptable. Cette industrie est un moyen et non une fin, en raison des avantages économiques qu'elle crée au profit de la collectivité nationale tout entière.

De Vennootschap zal dus tegen 1960 voor de financiering van haar beleggingen over circa 2 milliard frank moeten beschikken.

* * *

5.

Dit beleggingsprogramma, enkel en alleen ingegeven door de bezorgdheid om de in het wereldluchtvervoer verworven betrekkelijke positie te verdedigen, vergt een financiële krachtsinspanning die in de huidige omstandigheden niet door de Sabena alleen kan gedragen worden. Het past dan ook dat de Staat haar de hulp verlene zonder welke de Belgische vleugels deze nieuwe groeicrisis niet zonder gevaar het hoofd zouden kunnen bieden.

Deze Staatssteun vindt zijn rechtvaardiging in het belang, dat het land heeft bij het bestaan van een belangrijke handelsluchtvloot onder Belgische vlag, bij het bestendig oefenen van vliegend en onderhoudspersoneel en bij de oprichting van degelijk uitgeruste luchtbases, zowel in België als in Belgisch Congo. In geval van internationale spanning en à fortiori, van vijandelijkheden, zou de Regering in het materieel en de installaties van de Sabena een essentiële hulp vinden die gereed gehouden en steeds aangepast wordt ter ontlasting van de Luchtmacht, waarvan de begroting dienovereenkomstig kan verminderd worden.

Bij deze eerste rechtvaardiging voegt zich nog een andere : de bijdrage in vreedstijd van de burgerlijke luchtvaart in 's lands economie.

Tijdens het als « ongunstig » bestempeld dienstjaar 1953 bedroeg de tussenkomst van de Staat 23.620.550 frank voor een geboekt zakencijfer van meer dan 1,6 milliard frank. Zij vertegenwoordigt dus minder dan 1,5 % van dit laatste.

Gedurende dat jaar heeft de Sabena 4.900 miljoen frank aan wedden en lonen uitbetaald. Zij heeft 67 miljoen frank als aan de bron ingehouden belastingen gestort. Zij heeft 70 miljoen frank als sociale lasten betaald. Haar aankopen in België en in Congo van allerhande materieel en voorraden bedragen 470 miljoen frank, waarvan meer dan de helft het arbeidsloon en de winst van de industriëlen en handelaars vertegenwoordigt. De bijdrage van de Sabena in de Belgische economie was dus in 1953 merkkelijk hoger dan 900 miljoen frank.

De verkooporganisatie van de Sabena omvat 50 zetels in den vreemde (Belgisch Congo niet inbegrepen) die voor België evenveel bureaux voor toeristische propaganda en voor commerciële en industriële inlichtingen zijn.

In 1954 werden 391.000 passagiers vervoerd, waarvan 246.000 op het Europees net, 47.000 op de verbinding België-Congo, 20.000 over de Atlantische Oceaan en 78.000 op het Congolees net.

De bijdrage van die bedrijvigheid in de Belgische handel en de Belgische hotelindustrie is aanzienlijk.

Het verkeer op de verbinding België-Congo en op het Congolees net, zegge 125.000 passagiers, vergeleken met het cijfer van de Europese bevolking van onze kolonie, 90.000 inwoners, duidt op de volstrekt vitale rol van de luchtvaart in het economische leven van Congo. 75 % van het globaal personen vervoer tussen België en Congo geschiedt namelijk per vliegtuig.

* * *

6.

Uit deze gegevens blijkt dat de ware balans van de handelsluchtvaart niet met een boekhoudingsevenwicht mag verward worden. Deze industrie is een middel en geen doel, wegens de economische voordelen die zij voor de ganse nationale gemeenschap doet ontstaan.

C'est pour ce motif que toutes les nations qui occupent un rang important dans le commerce international ont soutenu politiquement et financièrement l'industrie du transport aérien.

Il est reconnu que cette assistance financière revêt les formes les plus diverses qui, bien souvent, n'apparaissent pas dans les bilans des entreprises : subventions directes, participations au capital, prêts consentis à des taux d'intérêt avantageux, subventions particulières pour les transports postaux, enseignement et entraînement gratuits de personnel, occupation gratuite de bâtiments ou de hangars, exonération de taxes d'atterrissage et autres impositions, conventions de location-vente pour le matériel volant, et, enfin, pour les pays qui ont une industrie aéronautique productive d'avions de transport, participation de l'Etat aux frais considérables de construction et de mise au point des prototypes.

Certaines autorités en matière de transports aériens estiment que, pour 1952, l'ensemble de ces assistances, construction aéronautique non comprise, s'est probablement élevé à quelque huit milliards de francs pour une recette globale des entreprises de transport aérien de l'ordre de cent milliards de francs.

La Belgique a pris part, avec mesure, à l'expansion aéronautique. L'assistance financière qu'elle a accordée à la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) à la constitution de laquelle elle a participé, de même que le Congo belge, en 1923, a été extrêmement modérée et a revêtu, en partie jusque 1949 et exclusivement depuis 1949, la forme de crédits récupérables.

L'Etat et la Colonie ont ainsi consenti à la Sabena, de 1923 à 1949, une assistance financière globale de 275.776.000 francs sur laquelle la Sabena a remboursé 103.285.000 francs, le surplus, soit 171.491.000 francs ayant le caractère d'un subside à fonds perdus à répartir sur 27 exercices. Depuis 1949, le montant des crédits récupérables s'est élevé pour 5 exercices à 133.411.000 francs et les remboursements de la Sabena se sont élevés à 7.751.946 francs.

En 1951 et 1952, la Sabena n'a pas eu besoin d'une intervention financière de l'Etat. En 1953, et à supposer que les chiffres mondiaux de 1952 soient majorés de 20 %, celle-ci s'élèvera à 0,24 de la subvention mondiale pour un trafic et une recette qui représentent respectivement 1,22 % et 1,38 % des chiffres mondiaux.

Aucune assistance indirecte n'est, par contre, accordée à la Sabena qui rémunère son capital à un taux normal, paie des intérêts normaux pour ses emprunts, paie des loyers normaux pour les bâtiments et hangars qu'elle occupe, n'est exonérée ou privilégiée d'aucune manière pour le règlement des taxes et impôts. La Sabena est même intervenue, en 1953, pour 4.100.969 francs dans les frais de l'Ecole nationale d'aviation civile, créée à l'initiative de l'Administration de l'Aéronautique, c'est-à-dire, dans des frais qui, pour les autres industriels, sont en général à la charge de la collectivité.

* * *

7.

Les considérations développées ci-dessus soulignent l'opportunité et l'efficacité de la politique poursuivie par la Belgique en matière d'exploitation de l'aviation marchande, bien que cette politique ait toujours été marquée par une nette modération.

Aussi, convient-il de mettre en œuvre les moyens adéquats afin de consolider les positions acquises.

En l'occurrence, des mesures spéciales doivent être prises afin de faire face au financement du programme d'investissements commenté au paragraphe 4 du présent exposé.

Dit is de reden waarom al de naties, die een belangrijke plaats in de internationale handel innemen, de industrie van het luchtvervoer in de meest verscheiden vormen politiek en financieel gesteund hebben.

Erkend wordt, dat deze financiële steun de meest verscheidene vormen aanneemt, die vrij dikwijls niet in de balansen van de ondernemingen voorkomen : rechtstreekse toelagen, deelnemingen in het kapitaal, leningen tegen voordelige interesten, bijzondere toelagen voor het postvervoer, kosteloos onderricht en kosteloze training van het personeel, gratis bezetten van gebouwen of loodsen, vrijstelling van landingsgelden en andere belastingen, overeenkomsten voor het huren en verkopen van het vliegend materieel en, tenslotte, voor de landen met een luchtvaartindustrie voor het bouwen van vervoervliegtuigen, deelneming van de Staat in de zeer hoge kosten voor de bouw en de eindafwerking van de prototypen.

Sommige autoriteiten inzake luchtvervoer zijn van oordeel dat voor 1952 het gezamenlijke van deze steunen, bouwen van luchtvaartuigen niet inbegrepen, waarschijnlijk ongeveer acht milliard frank belopen heeft voor een globale ontvangst van de luchtvaartmaatschappijen van honderd milliard frank.

België heeft met mate aan de luchtvaartuitbreiding deelgenomen. De financiële steun die het verleend heeft aan de Belgische naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (SABENA), welke het, evenals Belgisch-Congo, in 1923 heeft helpen oprichten, is uiterst matig geweest en heeft tot 1949 gedeeltelijk en sedert 1949 uitsluitend de vorm van verhaalbare kredieten aangenomen.

De Staat en de Kolonie hebben aldus, van 1923 tot 1949, aan de Sabena een globale financiële steun verleend van 275.776.000 frank, waarvan de Sabena 103.285.000 frank terugbetaald heeft, terwijl het overige, zegge 171.491.000 frank een over 27 dienstjaren te verdelen toelage met verloren kapitaal was. Sedert 1949 hebben de verhaalbare kredieten voor 5 dienstjaren 133.411.000 frank en de terugbetalingen van de Sabena 7.751.946 frank bedragen.

In 1951 en 1952 heeft de Sabena geen financiële steun van de Staat nodig gehad. In 1953, en in de veronderstelling dat de wereldcijfers van 1952 met 20 % vermeerderd zijn, zal deze 0,24 % van de werelddoelagte bedragen voor een verkeer en een ontvangst die respectievelijk 1,22 % en 1,38 % van de wereldcijfers vertegenwoordigen.

Daarentegen wordt geen enkele onrechtstreekse steun verleend aan de Sabena, die haar kapitaal tegen een normale rentevoet beloont, normale interesten voor haar leningen betaalt, de door haar bezette gebouwen en loodsen tegen een normale prijs huurt, voor het betalen van taken en belastingen en generlei wijze vrijgesteld of bevoorrecht wordt. De Sabena heeft zelfs in 1953 voor 4.100.969 frank bijgedragen in de kosten van de op het initiatief van het Bestuur der Luchtvaart opgerichte Nationale burgerlijke luchtvaartschool, d.w.z. in de kosten die, voor de andere industriëlen, doorgaans ten laste van de gemeenschap vallen.

* * *

7.

De hierboven uiteengezette beschouwingen drukken op de gepastheid en de doelmatigheid van de door België inzake exploitatie van de handelsluchtvaart gevolgd politiek, hoewel deze laatste altijd duidelijk door gematigdheid is gekenmerkt geweest.

Doelmatige middelen dienen dan ook aangewend om de verworven posities te versterken.

In dit geval moeten speciale maatregelen getroffen worden om het in paragraaf 4 van deze uiteenzetting besproken beleggingsprogramma te kunnen financieren.

L'article 10 des statuts de la Sabena, approuvés par la loi du 6 avril 1949, prévoyait la possibilité pour la Société d'émettre des emprunts dont le service des intérêts et le remboursement étaient garantis par l'Etat.

Sur ce point, le projet de loi ci-annexé n'introduit pas d'éléments nouveaux sauf en ce qui concerne :

- la possibilité de contracter des emprunts au Congo belge en monnaie congolaise;
- l'exonération de tous les impôts et taxes réels quelconques pour les intérêts et les primes de remboursement des emprunts garantis.

D'autre part, ces mêmes statuts (article 33, lettre A, alinéa 3, b), étendaient l'assistance financière de l'Etat à la dotation d'un fonds spécial destiné à répondre aux perfectionnements techniques ou à une désaffectation prématurée du matériel volant.

En 1949 et 1950, le fonds spécial mentionné ci-dessus n'a pas été doté parce que les perfectionnements techniques prévisibles demeuraient aléatoires et qu'aucun matériel volant n'avait été l'objet d'une désaffectation prématurée.

Par contre, en 1951, 1952 et 1953, la Société aurait dû se déclarer artificiellement en perte et, par conséquent, renoncer à rémunérer son capital et à rembourser l'Etat d'une partie de ses avances de 1949 et de 1950, pour pouvoir doter le fonds spécial.

Aussi faut-il considérer que l'application de cette disposition des statuts n'est pas en mesure d'apporter une solution, même partielle, du problème qui se pose actuellement.

Dans ces conditions, il apparaît que seul le recours aux emprunts garantis par l'Etat sera de nature à permettre le financement du programme d'investissements à exécuter aux cours des 5 prochaines années. Encore convient-il de compléter cette mesure par les deux dispositions ci-après qui constituent l'objet essentiel du présent projet de loi :

- a) intervention de l'Etat dans la charge d'intérêt des emprunts garantis contractés;
- b) augmentation du capital social de la Sabena, porté de 300 à 500 millions de francs.

La première de ces mesures s'inspire de l'aide que l'Etat apporte déjà au développement et à la modernisation de l'industrie des transports dans d'autres domaines, notamment les transports maritimes et l'électrification des chemins de fer. Elle comporte essentiellement une intervention de l'Etat dans les intérêts des emprunts contractés et allège ainsi les charges qui pèseraient trop lourdement sur l'exploit d'un outil indispensable à la vie économique du pays et dont le constant perfectionnement permet seul d'en défendre la position concurrentielle.

En l'occurrence, pour les transports aériens, cette intervention serait fixée à la moitié de la charge des intérêts annuels afférents aux emprunts avec un minimum de 2 % et un maximum de 3 % bruts.

L'article 10 des statuts est modifié en conséquence; d'autre part, l'article 36 est complété par une référence à l'article 10, celui-ci comportant un nouvel engagement sur le plan contractuel.

En ce qui concerne l'augmentation du capital, elle doit permettre à la Société d'accroître son fonds de roulement en proportion du développement de ses activités et de procéder à certains investissements autres que le matériel volant.

Bij artikel 10 van de bij de wet van 6 April 1949 goedgekeurde statuten van de Sabena was voor de Maatschappij de mogelijkheid voorzien leningen uit te geven waarvan de interestdienst en de aflossing door de Staat gewaarborgd waren.

Op dit stuk voert bijgaand ontwerp van wet geen nieuwigheden in, behoudens wat betreft :

- de mogelijkheid om in Belgisch Congo leningen in Congolese munt aan te gaan;
- de vrijstelling van alle belastingen en taksen voor de interesten en aflossingspremiën der gewaarborgde leningen.

Anderzijds werd bij deze zelfde statuten (artikel 33, letter A, alinea 3, b), de financiële steun van de Staat uitgebreid tot de dotatie aan een speciaal fonds, bestemd om de technische verbeteringen toe te passen of om in een vroegtijdige buitendienststelling van het vliegend materieel te voorzien.

In 1949 en 1950 werd aan dat speciaal fonds geen dotatie toegekend omdat de vermoedelijke technische vooruitgangen niet zeker waren en geen enkel vliegend materieel vroegtijdig buiten dienst gesteld werd.

In 1951, 1952 en 1953 zou de Maatschappij integendeel artificieel moeten hebben verklaard dat zij verlies geleden had en, bijgevolg, zou zij ervan moeten hebben afgezien haar kapitaal te belonen en aan de Staat een gedeelte van zijn voorschotten van 1949 en 1950 terug te betalen, om het speciaal fonds te kunnen doteren.

Er dient dan ook aangenomen dat de toepassing van deze bepaling der statuten zelfs geen gedeeltelijke oplossing van het probleem, dat thans rijst, kan brengen.

In die omstandigheden blijkt het, dat alleen door het uitgeven van door de Staat gewaarborgde leningen de financiering van het in de loop der 5 komende jaren uit te voeren beleggingsprogramma mogelijk zal zijn. Maar daarenboven dient deze maatregel aangevuld met de twee hiernavolgende bepalingen die het hoofddoel van onderhavig ontwerp van wet vormen :

- a) tussenkomst van de Staat in de interestenlast van de aangegane gewaarborgde leningen;
- b) verhoging van het maatschappelijk kapitaal, dat van 300 miljoen op 500 miljoen gebracht wordt.

De eerste van deze maatregelen heeft als grondslag de steun welke de Staat reeds verleent voor de ontwikkeling en de modernisering van het vervoerbedrijf op andere gebieden, inzonderheid het vervoer over zee en de electrificatie van de spoorwegen. Hij omvat hoofdzakelijk een tussenkomst van de Staat in de interesten van de aangegane leningen en verlicht aldus de lasten die al te zwaar zouden wegen op de exploitatie van een werktuig dat onontbeerlijk is voor het economisch leven van het land en door de voortdurende verbetering waarvan alleen het hoofd aan de concurrentie kan geboden worden.

In dit geval zou deze steun, voor het luchtvervoer worden vastgesteld, op de helft van de last der jaarlijkse interesten behorende tot de leningen met een minimum van 2 % en een maximum van 3 % bruto.

Artikel 10 der statuten wordt dienovereenkomstig gewijzigd; anderzijds wordt artikel 36 aangevuld met een verwijzing naar artikel 10, dat een nieuwe verbintenis op het contractueel plan omvat.

Wat de verhoging van het kapitaal betreft, deze moet het de Maatschappij mogelijk maken niet alleen haar bedrijfskapitaal te verhogen in verhouding tot de uitbreiding van haar activiteiten, maar tevens sommige beleggingen buiten die voor het vliegend materieel te doen.

C'est pourquoi, il est envisagé de porter le capital de 300 à 500 millions, soit une majoration de 200 millions de francs.

Cette majoration serait souscrite comme suit :

- 50 millions par l'Etat;
- 50 millions par la Colonie;
- 100 millions par les actionnaires privés.

Etant donné que l'Etat et la Colonie se libéreront vraisemblablement par annulation des prêts consentis antérieurement, il en résulte que l'augmentation du capital apportera quelque 100 millions de francs supplémentaires au fonds de roulement de la Société, ce qui atteint le but poursuivi. Toutefois, afin de sauvegarder la possibilité pour l'Etat et la Colonie de se libérer éventuellement en espèces, l'annexe au projet de loi (article 7 des statuts modifiés) ne précise pas le mode de libération pour l'Etat et la Colonie. Le texte devra être complété ultérieurement au moment où l'opération s'effectuera.

Le Ministre des Communications,

Daarom wordt voorgenomen het kapitaal van 300 tot op 500 miljoen te brengen, zegge een verhoging van 200 miljoen frank.

Op deze verhoging zou worden ingeschreven als volgt :

- 50 miljoen door de Staat;
- 50 miljoen door de Kolonie;
- 100 miljoen door de private aandeelhouders

Daar de Staat en de Kolonie waarschijnlijk door nietigverklaring van de vroeger toegestane leningen zullen betalen, zal de verhoging van het kapitaal het bedrijfskapitaal van de Maatschappij met nagenoeg 100 miljoen frank doen vermeerderen, zodat het beoogde doel bereikt wordt. Nochtans, ten einde voor de Staat en de Kolonie de mogelijkheid open te laten om eventueel in specien te betalen, wordt de wijze van betaling voor de Staat en de Kolonie niet gepreciseerd in de bijlage tot het ontwerp van wet (artikel 7 van de gewijzigde statuten). De tekst zal later moeten aangevuld worden op het ogenblik dat de verrichting geschiedt.

De Minister van Verkeerswezen,

E. ANSEELE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 16 juin 1955, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet de loi « portant approbation de modifications aux statuts de la société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (Sabena) approuvés par la loi du 6 avril 1949 »,

et le 21 juin 1955 sur un amendement à ce projet,

a donné le 23 juin 1955 l'avis suivant :

Le projet tend essentiellement à permettre à la Sabena d'augmenter son capital et de modifier ses statuts.

Parmi les modifications statutaires prévues, figure l'engagement de l'Etat de supporter la charge d'une part des intérêts des emprunts que la Sabena émettra pour l'achat de matériel volant.

L'autorisation ou l'approbation des Chambres législatives est, en effet, requise pour la modification des dispositions d'ordre financier ou légal des statuts, par l'article 31 de ces statuts.

Les statuts actuellement en vigueur de la Sabena sont annexés à la loi du 6 avril 1949.

...

Le Conseil d'Etat propose de donner au projet un intitulé identique à celui de la loi du 6 avril 1949 et de le rédiger comme suit :

« PROJET DE LOI AUTORISANT LA SOCIÉTÉ ANONYME BELGE D'EXPLOITATION DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (SABENA) À AUGMENTER SON CAPITAL ET À MODIFIER SES STATUTS. »

...

L'article premier du projet devrait être libellé comme indiqué ci-après :

« Article premier. — La Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) est autorisée à apporter à ses statuts les modifications énoncées dans le texte ci-annexé. »

...

Le second alinéa de l'article 6 établit au profit de l'Etat, un privilège sur le matériel volant acquis au moyen du produit des emprunts garantis par l'Etat.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 16^e juni 1955 door de Minister van Verkeerswezen verzocht, hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van wijzigingen in de bij de wet van 6 April 1949 goedgekeurde statuten van de Belgische naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (Sabena) »,

en de 21^e juni 1955 over een amendement op dit ontwerp,

heeft de 23^e juni 1955 het volgende advies gegeven :

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

Een der in het vooruitzicht gestelde wijzigingen aan het statuut is de verbintenis van Staatswege, een gedeelte van de interesten van de door de Sabena voor aankoop van vliegend materieel uit te geven leningen te dragen.

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

De thans geldende statuten van de Sabena zijn gevoegd bij de wet van 6 April 1949.

...

De Raad van State stelt voor, het ontwerp hetzelfde opschrift te geven als de wet van 6 April 1949, als volgt :

« ONTWERP VAN WET WAARBIJ DE BELGISCHE NAAMLOZE VENNOOTSCHAP TOT EXPLOITATIE VAN HET LUCHTVERKEER (SABENA) ER TOE GEMACHTIGD WORDT HAAR KAPITAAL TE VERHOGEN EN HAAR STATUTEN TE WIJZIGEN. »

...

Artikel één van het ontwerp ware als volgt te lezen :

« Artikel één. — De Belgische Naamloze Vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (Sabena) is gemachtigd aan haar statuten de in de hierbijgevoegde tekst opgenomen wijzigingen te brengen. »

...

Het tweede lid van artikel 6 stelt ten gunste van de Staat een voorrecht in op het vliegend materieel dat met de opbrengst van de door de Staat gewaarborgde leningen is aangekocht. Een voorrecht

L'article 10 des statuts annexés à la loi du 6 avril 1949 prévoyait déjà un privilège. Toutefois, alors que ce privilège prenait rang après celui visé au 4° bis de l'article 19 de la loi du 16 décembre 1851 qui constitue le titre XVIII du livre III du Code civil et était donc un privilège général sur les meubles, le projet dispose que le nouveau privilège de l'Etat prendra rang après celui visé au 3° de l'article 20 de la loi du 16 décembre 1851. Il constituera donc un privilège spécial. Le projet n'ayant pas d'effet rétroactif, il en résultera que les créances éventuelles résultant de la garantie que l'Etat aura donnée aux emprunts émis avant l'entrée en vigueur de la loi nouvelle, seront protégées par le privilège général prévu à l'article 10 des statuts actuels et que le privilège spécial établi par le projet de loi ne s'exercera que sur le matériel volant acquis au moyen du produit des emprunts contractés après son entrée en vigueur.

Le Conseil d'Etat déduit de la généralité des termes du deuxième alinéa de l'article 6 que tout le matériel volant de la Sabena acquis au moyen des emprunts qui seront contractés, sous la garantie de l'Etat, postérieurement à l'entrée en vigueur de la loi, sera dans son ensemble affecté du privilège au profit de l'Etat, pour assurer le remboursement des sommes exposées éventuellement par celui-ci, en exécution de la garantie qu'il aura accordée aux emprunts.

Si telle n'était pas l'intention du Gouvernement, et si le privilège devait être limité, pour chaque emprunt, au matériel acquis au moyen de celui-ci, il y aurait lieu de préciser le texte de l'article 6 en faisant apparaître que les créances résultant de la garantie donnée par l'Etat à un emprunt ne seront privilégiées que sur le matériel volant acquis grâce au produit de cet emprunt.

La disposition nouvelle insérée au littéra c, de l'article 10 des statuts tend à faire supporter par l'Etat une part des intérêts de certains emprunts de la Sabena. Il résulte de l'exposé des motifs que cette intervention de l'Etat constitue une subvention destinée à aider l'industrie des transports aériens. En raison de sa nature et du fait qu'elle comporte un engagement important de la part de l'Etat, cette disposition ne devrait pas figurer uniquement dans les statuts de la Sabena mais devrait aussi faire l'objet d'un article de la loi.

Le Conseil d'Etat propose, dès lors, d'insérer après l'article 6 du projet, un article nouveau rédigé comme suit :

« Article 7. — L'Etat supporte la moitié de la charge des intérêts annuels afférents aux emprunts visés à l'article 6. L'intervention de l'Etat ne sera ni inférieure à 2 %, ni supérieure à 3 % du montant nominal des emprunts.

Toutefois, le montant total des emprunts sur lequel l'intervention est calculée ne peut excéder deux milliards de francs belges ».

La seconde phrase de l'article 8 du projet dispose que la loi du 29 juillet 1952 « continue à produire ses effets à l'égard des emprunts émis antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi ». Les emprunts émis par la Sabena n'étant pas régis uniquement par la loi du 29 juillet 1952 mais aussi par certaines dispositions des statuts, le Conseil d'Etat propose de rédiger cette phrase comme suit :

« 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 ».

Le texte destiné à être inséré à l'article 7 des statuts déclare que cent mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces et entièrement libérées par l'Etat belge et que cent mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces et entièrement libérées par le Congo belge. Or, il résulte de l'exposé des motifs que l'Etat et la Colonie n'ont pas l'intention de libérer leurs actions nouvelles par des apports en espèces, mais de les libérer par l'apport de créances.

Il conviendrait donc de modifier le texte de l'article 7 des statuts et de le mettre en concordance avec les intentions de l'Etat et de la Colonie, telles qu'elles se dégagent de l'exposé des motifs.

Au littéra b) du texte destiné à remplacer l'article 10 des statuts, il conviendrait de substituer aux termes « de l'avis conforme du Ministre des Finances... » et « ...de l'avis conforme des Ministres des Finances et des Colonies », les termes « ...de l'accord du Ministre des Finances » et « ...de l'accord du Ministre des Finances et du Ministre des Colonies », mieux appropriés à l'intention.

was reeds door artikel 10 van de bij de wet van 6 April 1949 gevoegde statuten ingesteld. Terwijl dit voorrecht echter rang innam na het voorrecht omschreven onder 4° bis van artikel 19 van de wet van 16 December 1851 die titel XVIII van boek III van het burgerlijk Wetboek uitmaakt en dus een algemeen voorrecht op roerende goederen was, bepaalt het ontwerp dat het nieuwe voorrecht van de Staat rang zal innemen na het voorrecht omschreven onder 3° van artikel 20 van de wet van 16 December 1851. Het zal derhalve een bijzonder voorrecht zijn. Daar het ontwerp niet terugwerkt, zullen de eventuele schuldvorderingen, ontstaan uit de waarborgen welke de Staat aan de vóór de inwerkingtreding van de nieuwe wet uitgeschreven leningen zal hebben gehecht, beschermd zijn door het algemeen voorrecht, omschreven in artikel 10 van de huidige statuten en zal het door het ontwerp van wet gestelde bijzonder voorrecht enkel gelden voor het vliegend materieel, aangekocht met de opbrengst van de na de inwerkingtreding der wet aangekane leningen.

Op grond van de algemeenheid der in het tweede lid van artikel 6 gebruikte termen meent de Raad van State te mogen aannemen, dat op het geheel van het vliegend materieel van de Sabena, aangekocht met de opbrengst van de leningen die na de inwerkingtreding van de wet onder Staatswaarborg zullen worden aangegaan, het voorrecht ten gunste van de Staat zal rusten, om de terugbetaling te verzekeren van de bedragen, door de Staat eventueel uitgegeven ter uitvoering van de waarborg welke hij aan de leningen zal verleend hebben.

Indien zulks niet de bedoeling van de Regering mocht zijn en indien het voorrecht voor elke lening beperkt moet blijven tot het materieel dat met behulp daarvan is aangekocht, zou de tekst van artikel 6 duidelijk tot uiting moeten brengen dat aan de schuldvorderingen ontstaan uit de waarborg welke de Staat aan een lening heeft gehecht, alleen een voorrecht zal verbonden zijn ten aanzien van het vliegend materieel dat dank zij de opbrengst van deze lening werd aangekocht.

De nieuwe bepaling die onder c) van artikel 10 van de statuten wordt ingevoegd, wil een gedeelte van de interesten van sommige leningen van de Sabena door de Staat doen dragen. Uit de memorie van toelichting blijkt dat deze bijdrage van de Staat een toelage is om de industrie van het luchtvervoer te steunen. Gelet op de aard van deze bepaling en wegens de gewichtige verplichtingen welke zij voor de Staat medebrengt, zou zij niet alleen in de statuten van de Sabena moeten voorkomen maar tevens in een artikel van de wet moeten worden opgenomen.

De Raad van State stelt derhalve voor, na artikel 6 van het ontwerp een nieuw als volgt te lezen artikel in te voegen :

« Artikel 7. — De Staat neemt de helft van de jaarlijkse interesten verbonden aan de in artikel 6 bedoelde leningen te zijnen laste. De bijdrage van de Staat mag noch minder dan 2 %, noch meer dan 3 % van het nominaal bedrag der leningen belopen.

Het totale bedrag der leningen waarop deze bijdrage is berekend, mag echter twee milliard Belgische frank niet overschrijden ».

De tweede volzin van artikel 8 van het ontwerp bepaalt, dat de wet van 29 Juli 1952 verdere uitwerking heeft ten aanzien van de leningen die vóór de inwerkingtreding van deze wet uitgegeven werden. Daar op de leningen van de Sabena niet alleen de wet van 29 Juli 1952 maar ook een aantal bepalingen van de statuten van toepassing zijn, stelt de Raad van State voor, deze volzin als volgt te lezen :

« De leningen, welke de Sabena vóór de inwerkingtreding van deze wet heeft uitgegeven, blijven onderworpen aan de op het tijdstip van uitgifte geldende wets- en statuutbepalingen ».

De tekst die in artikel 7 van de statuten moet worden ingevoegd, verklaart dat de Belgische Staat en Belgisch-Congo tegen betaling in geld elk voor honderd-duizend volgestorte preferente aandelen hebben ingeschreven. Nu blijkt uit de memorie van toelichting dat de Staat en de Kolonie voornemens zijn hun nieuwe aandelen niet door inbreng van geld maar door inbreng van schuldvorderingen vrij te maken.

De tekst van artikel 7 van de statuten behoort derhalve in overeenstemming te worden gebracht met het voornemen van Staat en Kolonie, zoals dit in de memorie van toelichting is omschreven.

Onder b) van de tekst, welke artikel 10 van de statuten komt te vervangen, ware het raadzaam de uitdrukkingen « op eensluidend advies van de Minister van Financiën » en « op eensluidend advies van de Ministers van Financiën en van Koloniën » te vervangen door meer dienstiger formules, namelijk : « met het goedvinden van de Minister van Financiën » en « met het goedvinden van de Minister van Financiën en van de Minister van Koloniën ».

Le Conseil d'Etat propose de rédiger les deux premiers alinéas du littéra c) du texte destiné à remplacer l'article 10 des statuts, dans les mêmes termes que l'article dont il propose l'insertion dans la loi, c'est-à-dire de la façon suivante :

« c) L'Etat supporte la moitié de la charge des intérêts annuels afférents aux emprunts 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.

Toutefois, le montant total des emprunts sur lequel l'intervention est calculée ne peut excéder deux milliards de francs belges ».

Quant au troisième alinéa, il devrait être omis. Il n'est, en effet, d'aucune utilité de prévoir dans les statuts de la Sabena le budget auquel seront portés les crédits nécessaires à l'accomplissement des engagements que l'Etat prend vis-à-vis de cette société.

La chambre était composée de :

Messieurs : F. Lepage, conseiller d'Etat, président,
J. Coyette et G. Van Bunnan, conseillers d'Etat,
G. Piquet, greffier adjoint, greffier.

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

Le Greffier,
(s.) G. PIQUET.

Le Président,
(s.) F. LEPAGE.

Pour deuxième expédition délivrée au Ministre des Communications.

Le 24 juin 1955.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article premier.

La Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (SABENA) est autorisée à apporter à ses statuts les modifications énoncées dans le texte ci-annexé.

Art. 2.

La Sabena est autorisée à porter son capital de 300 millions de francs belges à 500 millions de francs belges, par l'émission de 400.000 actions privilégiées nouvelles de 500 francs chacune.

Art. 3.

L'Etat est autorisé à souscrire à l'augmentation de capital visée à l'article 2 pour un montant de 50 millions de francs belges.

De Raad van State stelt voor, de eerste twee leden van c) van de tekst ter vervanging van artikel 10 van de statuten in dezelfde bewoordingen te redigeren als het artikel dat hij voorstelt in de wet in te voegen, en, wel zo :

« c) De Staat neemt de helft van de jaarlijkse interesten verbonden aan de in letter a) bedoelde leningen te zijnen laste. De bijdrage van de Staat mag noch minder dan 2 %, noch meer dan 3 % van het nominaal bedrag der leningen belopen.

Het totale bedrag der leningen waarop deze bijdrage is berekend, mag echter twee milliard Belgische frank niet overschrijden ».

Het derde lid dient te vervallen. Het heeft immers geen nut, in de standregelen van de Sabena te bepalen, op welke begroting de kredieten voor het nakomen van de door de Staat tegenover deze vennootschap aangegane verbintenissen zullen worden uitgetrokken.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : F. Lepage, raadsheer van State, voorzitter,
J. Coyette en G. Van Bunnan, raadsheren van State,
G. Piquet, adjunct-griffier, griffier.

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

De Griffier,
(get.) G. PIQUET.

De Voorzitter,
(get.) F. LEPAGE.

Voor tweede uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeerswezen.

De 24 Juni 1955.

De Griffier van de Raad van State,
R. DECKMYN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

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

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Artikel één.

De Belgische naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer (SABENA) is gemachtigd aan haar statuten de in de hierbijgevoegde tekst opgenomen wijzigingen te brengen.

Art. 2.

De Sabena wordt er toe gemachtigd haar kapitaal van 300 miljoen Belgische frank op 500 miljoen Belgische frank te brengen, door uitgifte van 400.000 nieuwe preferente aandelen, elk van 500 frank.

Art. 3.

De Staat wordt er toe gemachtigd op de in artikel 2 bedoelde kapitaalverhoging in te schrijven voor 50 miljoen Belgische frank.

Art. 4.

Le Congo belge est autorisé à souscrire à l'augmentation de capital visée à l'article 2 pour un montant de 50 millions de francs belges.

Art. 5.

La Sabena est, en ce qui concerne l'augmentation de capital visée à l'article 2, exonérée de tout droit d'enregistrement et de timbre.

Art. 6.

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

Le matériel volant acquis au moyen du produit des emprunts garantis par l'Etat est affecté, au profit de ce dernier, d'un privilège spécial jusqu'à l'expiration de la garantie. Ce privilège prend rang après celui du privilège visé au 3^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. 7.

L'Etat supporte la moitié de la charge des intérêts annuels afférents aux emprunts visés à l'article 6. L'intervention de l'Etat ne sera ni inférieure à 2 %, ni supérieure à 3 % du montant nominal des emprunts. Toutefois, le montant total des emprunts sur lequel l'intervention est calculée ne peut excéder 2 milliards de francs belges. Le crédit nécessaire au paiement de cette intervention est inscrit au budget du département géré par le Ministre ayant l'aéronautique civile dans ses attributions.

Art. 8.

Les intérêts et les primes de remboursement éventuelles des emprunts visés à l'article 6, sont exempts de tous impôts et taxes réels quelconques, présents ou futurs, au profit de l'Etat, des provinces, des communes et du Congo belge.

Art. 9.

La loi du 29 juillet 1952 relative aux emprunts à émettre par la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne est abrogée. 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.

Donné à Bruxelles, le 29 juin 1955.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Communications.

Art. 4.

Belgisch Congo wordt er toe gemachtigd op de in artikel 2 bedoelde kapitaalverhoging in te schrijven voor 50 miljoen Belgische frank.

Art. 5.

De Sabena wordt voor de in artikel 2 bedoelde kapitaalverhoging vrijgesteld van alle registratie en zegelrecht.

Art. 6.

De Staat waarborgt de uitkering van de interesten en de aflossing van de door de Sabena uit te geven leningen, waarvan de opbrengst uitsluitend besteed wordt voor de aankoop van vliegend materieel, dit wil zeggen van luchtvaartuigen en dezer onderdelen.

Aan het vliegend materieel, dat met de opbrengst van de door de Staat gewaarborgde leningen aangekocht wordt, is ten bate van de Staat een bijzonder voorrecht verbonden tot bij het verstrijken van de waarborg. Dit voorrecht neemt rang na deze van het voorrecht bedoeld onder 3^o van artikel 20 van de wet van 16 December 1851 op de herziening van het hypotheekstelsel inzonderheid gewijzigd bij artikel 11 van de wet van 7 Maart 1929.

Art. 7.

De Staat neemt de helft van de jaarlijkse interesten verbonden aan de in artikel 6 bedoelde leningen te zijnen laste. De bijdrage van de Staat mag noch minder dan 2 %, noch meer dan 3 % van het nominaal bedrag der leningen belopen. Het totale bedrag der leningen waarop deze bijdrage is berekend, mag echter 2 milliard Belgische frank niet overschrijden. Het krediet nodig voor de betaling van die bijdrage wordt uitgetrokken op de begroting van het departement dat wordt beheerd door de Minister tot wiens bevoegdheid de burgerlijke luchtvaart behoort.

Art. 8.

De interesten en de eventuele aflossingspremies van de in artikel 6 bedoelde leningen zijn vrijgesteld van alle tegenwoordige of toekomstige zakelijke belastingen en taxes ten behoeve van de Staat, de provinciën, de gemeenten of Belgisch Congo.

Art. 9.

De wet van 29 Juli 1952 betreffende de leningen door de Belgische naamloze vennootschap tot exploitatie van het luchtverkeer uit te geven, wordt ingetrokken. De leningen welke de Sabena vóór de inwerkingtreding van deze wet heeft uitgegeven, blijven onderworpen aan de op het tijdstip van uitgifte geldende wets- en statuutbepalingen.

Gegeven te Brussel, 29 Juni 1955.

BAUDOUIN.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Verkeerswezen.

E. ANSEEELE.

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

Article 5.

L'article 5 est remplacé par le texte suivant :

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

Article 7.

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

« En 1955, cent mille actions privilégiées ont été souscrites par l'Etat belge et entièrement libérées;

» cent mille actions privilégiées ont été souscrites par le Congo belge et entièrement libérées;

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

Article 10.

L'article 10 est remplacé par le texte suivant :

« a) La Société peut émettre avec l'autorisation du Ministre des Finances, des emprunts obligataires ou autres dont le paiement des intérêts et le remboursement sont garantis par l'Etat;

» Le produit de l'émission de ces emprunts est affecté exclusivement à l'acquisition de matériel volant, c'est-à-dire d'aéronefs et de leurs accessoires.

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

» b) Les modalités et conditions d'émission des emprunts visés au littéra a) — notamment le type, le montant, le taux, l'intérêt, le mode et l'époque de remboursement — sont déterminées par le Conseil d'Administration, de l'accord du Ministre des Finances en ce qui concerne les emprunts contractés ou émis en Belgique ou à l'étranger en monnaie belge ou étrangère, et de l'accord du Ministre des Finances et du Ministre des Colonies en ce qui concerne les emprunts contractés ou émis au Congo belge, en monnaie congolaise.

» Le matériel volant acquis au moyen du produit des emprunts garantis par l'Etat est affecté d'un privilège spécial conformément à l'article 6 de la loi du

» c) L'Etat supporte la moitié de la charge des intérêts annuels afférents aux emprunts 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. Toutefois, le montant total des emprunts sur lequel l'intervention est calculée ne peut excéder deux milliards de francs belges.

» d) Les appareils, moteurs et approvisionnements nécessaires aux exploitations de la société tant en Europe qu'en Afrique, doivent être acquis aux conditions de sécu-

**Wijzigingen aan de statuten
van de Belgische naamloze vennootschap tot exploitatie
van het luchtverkeer (SABENA).**

Artikel 5.

Artikel 5 wordt vervangen door de volgende tekst :

« Het maatschappelijk kapitaal, vastgelegd op vijfhonderd miljoen Belgische frank, is vertegenwoordigd door één miljoen preferente aandelen, elk van vijfhonderd frank. Bovendien bestaan er twee en vijftig duizend dividend-aandelen. »

Artikel 7.

Tussen de voorlaatste en de laatste alinea van artikel 7 wordt een alinea ingevoegd die luidt als volgt :

« In 1955 schreef de Belgische Staat in voor honderd-duizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort;

» schreef Belgisch Congo in voor honderdduizend preferente aandelen, waarvan het volledig bedrag werd gestort;

» schreeft een groep private inschrijvers, tegen betaling in geld, in voor tweehonderdduizend preferente aandelen, waarvan het bedrag volledig werd gestort. Er werden geen nieuwe dividendaandelen bijgemaakt. »

Artikel 10.

Artikel 10 wordt vervangen door de volgende tekst :

« a) De Vennootschap mag, met de toelating van de Minister van Financiën, obligatieleningen of andere leningen uitgeven, waarvan de uitkering van de interesten en de aflossing gewaarborgd worden door de Staat;

» De opbrengst van de uitgifte van die leningen dient uitsluitend voor de aankoop van vliegend materieel, dit wil zeggen van luchtvaartuigen en dezer onderdelen.

» Die leningen mogen in België, in Belgisch Congo of in het buitenland, in Belgische, Congolese of vreemde munt worden aangegaan of uitgegeven;

b) De modaliteiten en voorwaarden van uitgifte van de in littera a) bedoelde leningen — inzonderheid het type, het bedrag, de rentevoet, de wijze en het tijdstip van aflossing — worden door de Raad van Beheer bepaald, met het goedvinden van de Minister van Financiën, als het leningen betreft die in België of in het buitenland, in Belgische of in vreemde munt worden aangegaan of uitgegeven, en met het goedvinden van de Minister van Financiën en van de Minister van Koloniën, als het leningen betreft die in Belgisch Congo in Congolese munt aangegaan of uitgegeven worden.

» Aan het vliegend materieel, dat met de opbrengst van de door de Staat gewaarborgde leningen wordt aangekocht, is overeenkomstig artikel 6 van de wet van een bijzonder voorrecht verbonden;

» c) De Staat neemt de helft van de jaarlijkse interesten verbonden aan de in letter a) bedoelde leningen te zijnen laste. De bijdrage van de Staat mag noch minder dan 2 %, noch meer dan 3 % van het nominaal bedrag der leningen belopen. Het totale bedrag der leningen waarop deze bijdrage is berekend, mag echter twee milliard Belgische frank niet overschrijden.

» d) De toestellen, motoren en voorraden die voor de exploitatiën van de vennootschap, zowel in Europa als in Afrika, nodig zijn, moeten tegen de gunstigste voorwaarden

rité 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 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. »

Article 36.

Le deuxième alinéa de l'article 36 est remplacé par le texte suivant :

« Toutefois, les actionnaires autres que l'Etat, le Congo belge et le Ruanda-Urundi peuvent exiger la dissolution si les Chambres législatives refusent de voter les crédits nécessaires à l'exécution de l'article 10, littéra c) et de l'article 33. »

op het stuk van veiligheid en prijs en ingevolge oproepingen 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 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. »

Artikel 36.

De tweede alinea van artikel 36 wordt vervangen door de volgende tekst :

« De andere aandeelhouders dan de Staat, Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi kunnen echter de ontbinding eisen indien de Wetgevende Kamers weigeren de nodige kredieten voor de uitvoering van artikel 10, littera c), en van artikel 33 goed te keuren. »