

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1928-1929	N° 161		Zittingsjaar 1928-1929
	SÉANCE du 19 mars 1929	VERGADERING van 19 Maart 1929	

PROJET DE LOI

autorisant la Société Anonyme belge d'exploitation de la Navigation aérienne à augmenter son capital et à modifier ses statuts.

EXPOSE DES MOTIFS

MESSIEURS,

A. — Il suffit de jeter un coup d'œil sur ce qui se passe autour de nous pour se rendre compte que nous sommes actuellement, au point de vue aviation de transport, dans une période constructive, période de réalisation qui ne durera qu'un petit nombre d'années. Les tâtonnements disparaissent, les doctrines s'établissent, tous les pays définissent leur programme, les lignes internationales de transport aérien se créent. Les prochaines années seront déterminantes à ce sujet. Avant cinq ans, la situation sera claire, toutes les positions seront prises. Dans la suite, il sera trop tard pour un pays, quel qu'il soit, de prendre pied dans le trafic international aérien ou modifier la situation qu'il occupe.

La Belgique, pays de transit, nœud de communications, se doit à elle-même de ne rien négliger pour prendre dans ce nouveau domaine la place qui lui revient. Elle doit faire pour cela un effort immédiat.

Le projet de loi, soumis à vos délibérations, tient compte de ces facteurs.

B. — Le programme comporte le développement de notre réseau continental et la liaison Belgique-Congo. En ce qui concerne les transports aériens, dans la Colonie même, ceux-ci donnent entière satisfaction et se développent suivant le rythme prévu. Tout au plus faudra-t-il ajuster l'aviation coloniale proprement dite à l'état de choses nouveau provoqué par la liaison Belgique-Congo, le courrier au lieu d'arriver ou de partir par la mer prendra la route terrestre, ce qui amènera des modifications dans le trafic. Ceci ne sera d'ailleurs pas incompatible avec notre exploitation actuelle.

C. — Pour l'Europe, toutes les lignes aériennes internationales intéressant la Belgique ont été prévues et il a été tenu largement compte des intérêts de notre Métropole commerciale. Anvers est, en effet, destiné, à notre avis, à devenir dans peu d'années un centre très important pour l'aviation commerciale.

Actuellement, la ligne Londres-Ostende-Bruxelles-Cologne est seule exploitée : nous comptons mettre en service, avant 1932, les lignes suivantes :

WETSONTWERP

waarbij de Belgische Naamlooze Vennootschap ter exploitatie van het Luchtverkeer er toe gemachtigd wordt zijn kapitaal te verhoogen en zijn statuten te wijzigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEEREN,

A. — Een oogopslag op hetgeen rondom ons gebeurt volstaat om zich rekenschap te geven dat wij thans, in zake luchtvervoer, een tijdperk van opbouw beleven, tijdperk van verwezenlijking dat slechts een gering getal jaren zal duren. De weifelingen verdwijnen, de zienswijzen komen vast, alle landen bepalen hun programma, de internationale lijnen voor luchtvervoer komen tot stand. De eerstkomende jaren zullen, in dit opzicht, beslissend zijn. Vóór vijf jaar zal de toestand klaar zijn, zullen alle betrekkingen bezet zijn. Daarna zal het, voor om 't even welk land ook, te laat wezen om nog een plaats in te nemen in het internationaal luchtverkeer of zijn stand te wijzigen.

In België, land van doorvoer en verkeerskruispunt, mogen wij volstrekt niets verwaarloozen om, op dit gebied, de plaats in te nemen die ons toekomt. Te dien einde moet België een onmiddellijke krachtinspanning doen.

Het aan uw beraadslagingen onderworpen wetsvoorstel houdt rekening met deze factoren.

B. — Het programma omvat het ontwikkelen van ons vastelandsnet en het tot stand brengen van de verbinding België-Congo. Wat het luchtvervoer in de Kolonie zelf betreft, dit geeft volledige voldoening en breidt zich uit volgens den voorzienen gang. Alleen zal moeten gezorgd worden voor de aanpassing van de eigenlijke koloniale luchtvaart aan den nieuwen staat van zaken, in het leven geroepen door de verbinding België-Congo : de post, in plaats van over zee te worden verzonden, zal over land vervoerd worden, hetgeen wijzigingen in het verkeer voor gevolg zal hebben. Dit zal, overigens, niet overeenigbaar zijn met onze huidige exploitatie.

C. — Wat Europa betreft, werden al de internationale luchtlijnen voorzien die van belang zijn voor België; daarbij werd in hooge mate rekening gehouden met de belangen van onze handelsmetropool.

Inderdaad, Antwerpen is, naar onze meening, geroepen om binnen enkele jaren een zeer belangrijk centrum te worden voor de handelsluchtvaart.

Thans wordt alleen de Lijn Londen-Oostende-Brussel-Kenten geëxploiteerd : wij denken volgende lijnen vóór 1932 in dienst te stellen :

Anvers-Essen-Hambourg;
Anvers-Essen-Berlijn;
Londres-Anvers-Amsterdam;
Anvers-Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle;
sans compter le service de navette entre Bruxelles et Anvers, qui assurera la correspondance dans ces deux villes.

Enfin, un service postal de nuit sera établi entre Bruxelles et Londres.

Ce programme très complet sera réalisé par la S. A. B. E. N. A. seule ou en association avec les sociétés allemandes et hollandaises. L'exploitation aérienne revêtra ainsi un caractère international, souhaité depuis longtemps par tous les bons esprits.

D. — Pour le surplus (mais ceci sort du cadre des propositions actuelles et demandera une mise au point assez longue), il entre dans nos intentions de provoquer à Bruxelles la réunion d'une conférence internationale postale et aéronautique, où seraient invités tous les Gouvernements européens et qui aurait pour objet de conclure les conventions nécessaires pour assurer, par avion, le transport du courrier international, sans interruption tant de jour que de nuit. Ce mode d'exploitation remplacerait celui par chemin de fer, ce qui donnerait un gain de temps très appréciable. On ne ferait d'ailleurs que suivre l'exemple de l'Amérique.

E. — Pour la liaison Belgique-Congo, des études nombreuses ont été entreprises depuis quelques années et les conclusions de la commission interministérielle instituée en 1928 sont nettement favorables à la voie du Sahara. La France, de son côté, veut réunir par la même voie la Métropole à ses Colonies d'Afrique Centrale et de Madagascar. Des négociations ont été entreprises entre la Belgique et la France : elles ont heureusement abouti. Une convention sera établie entre les deux pays et soumise aux délibérations du Parlement. Comme, d'autre part, nous désirons inaugurer la nouvelle ligne en 1930, centenaire de notre indépendance nationale, le Gouvernement désire présenter d'urgence à votre approbation les grandes lignes de cette convention et demander les crédits nécessaires à sa réalisation.

F. — Pour la grande ligne transafricaine, l'itinéraire suivant est adopté :

Anvers - Paris - Perpignan - Alicante - Oran - Reggan - Gao - Zinder - Fort Lamy - Libenge - Bandundu - Port-Francqui - Elisabethville - Beira - Madagascar.

La ligne sera exploitée en commun par les deux pays sur le parcours Paris-Beira, la Belgique exploitant seule le secteur Anvers-Paris, et la France, la partie Beira-Madagascar. Des négociations sont entamées avec le Portugal pour le parcours Elisabethville-Beira.

La fréquence sera hebdomadaire dans les deux sens, le service étant assuré alternativement et de bout en bout — (Paris-Beira) — par la Sabena et une société française.

Les recettes pour le trajet Paris-Beira seront mises en « pool » et partagées par les deux sociétés proportion-

Antwerpen-Essen-Hambourg;
Antwerpen-Essen-Berlijn;
Londen-Antwerpen-Amsterdam;
Antwerpen-Brussel-Luxemburg-Strasbourg-Bazel,
zonder dien navette-dienst te rekenen tusschen Brussel en Antwerpen, welke de aansluiting in deze beide steden zal verzekeren.

Ten slotte zal een nachtpostdienst tusschen Brussel en Londen tot stand worden gebracht.

Dit zeer volledig programma zal verwezenlijkt worden door de S. A. B. E. N. A. alleen of samen met Duitse en Hollandse vennootschappen. De luchtexploitatie krijgt aldus een internationaal karakter, wat sedert lang de wensch is van alle rechtgeaarde lieden.

D. — Voor het overige (doch dit valt buiten het kader van de huidige voorstellen en zal tamelijk veel tijd vergen alvorens klaar te wezen) ligt het in onze bedoeling een internationale post- en luchtvaartconferencie uit te lokken welke te Brussel zou gehouden worden en waarop alle Europeesche regeeringen zouden uitgenoodigd worden: deze vereeniging zou voor doel hebben het sluiten van de noodige overeenkomsten om, zonder onderbreking, het vervoer per vliegtuig van de internationale post te verzekeren, zoowel bij nacht als bij dag. Die wijze van exploiteeren zou het vervoer per spoorweg vervangen, wat een zeer waardeerbare tijdsbesparing voor gevolg zou hebben. Daarin zou, overigens, maar het voorbeeld van Amerika worden gevolgd.

E. — Voor de verbinding België-Congo werden, sedert enkele jaren, talrijke studiën ondernomen en de besluiten van de in 1928 ingestelde interministerieele commissie leiden er ronduit toe de voorkeur te geven aan den weg over de Sahara. Frankrijk wil, van zijn kant, over denzelfden weg, het Moederland in verbinding stellen met zijn Koloniën van Midden-Afrika en van Madagascar. Onderhandelingen tusschen België en Frankrijk hadden een gelukkigen afloop. Tusschen beide landen zal een overeenkomst worden gesloten welke aan de beraadbeslagen van het Parlement zullen worden onderworpen. Daar wij, anderzijds, de nieuwe lijn wenschen in te huldigen in 1930, honderste verjaring onzer nationale onafhankelijkheid, verlangt de Regeering U, ten spoedigste, de groote lijnen dezer overeenkomst ter goedkeuring voor te leggen en de voor de verwezenlijking er van noodige kredieten aan te vragen.

F. — Voor de groote transafrikaansche lijn werd volgende reisweg aangenomen :

Antwerpen - Parijs - Perpignan - Alicante - Oran - Reggan - Gao - Zinder - Fort Lamy - Libenge - Bandundu - Port Francqui - Elisabethville - Beira - Madagascar.

De reisweg Parijs-Beira zal door beide landen in gemeenschap geëxploiteerd worden; België zal alleen het gedeelte Antwerpen-Parijs, en Frankrijk, het gedeelte Beira-Madagascar exploiteeren. Onderhandelingen zijn aangeknoopt met Portugal voor den reisweg Elisabethville-Beira.

De reizen, in beide richtingen, zullen wekelijks plaats vinden; de dienst zal, beurtelings en over gansch den reisweg (Parijs-Beira), verzekerd worden door de S.A.B.E.N.A. en een Fransche maatschappij.

De ontvangsten voor den reisweg Parijs-Beira zullen samen worden beschouwd, en tusschen beide maatschap-

nellement au nombre de tonnes-kilomètres transportées.

Chaque Etat s'engage à faire l'infrastructure de la ligne sur les territoires dépendant de sa souveraineté. Cette clause s'applique surtout à la France, l'infrastructure nécessaire étant pour ainsi dire complètement réalisée dans la Colonie.

L'exploitation a pour objet le transport du fret pour au delà Oran et en ordre principal le courrier, à qui sera réservé une priorité. En ce qui concerne les passagers, il a été entendu que dès que les besoins de la clientèle le permettront, les compagnies s'organiseront pour que ce genre de transport puisse se faire dans des conditions de confort suffisant.

La durée du voyage Anvers-Libenge sera, au début de 6 jours, à Léopoldville 7 jours, à Elisabethville 9 jours. Toutefois, il a été convenu que le but poursuivi est la réalisation d'une exploitation aérienne continue de jour et nuit. Lorsque le batisage nécessaire sera installé, ce qui pourra se faire sans doute endéans les trois ans, il n'est pas téméraire d'espérer que les durées fixées ci-dessus pourront être réduites de 2 à 3 jours, ce qui mettrait Léopoldville à 4 jours et Elisabethville à 6 jours de la Belgique.

Le trajet Anvers-Beira comporte plus de 11.500 kilomètres. Ce sera la plus longue ligne du monde et il ne sera pas sans intérêt pour le renom de la Belgique, de voir notre pavillon circuler jusqu'aux confins de l'Océan Indien.

Enfin, chaque pays s'engage à assurer à sa société nationale l'appui financier nécessaire à son fonctionnement. Cette question sera étudiée au paragraphe K.

G. — Le programme d'exploitation en Europe, tel qu'il a été défini au paragraphe C, demandera des sacrifices pécuniaires importants. Mais il y a lieu d'y consentir si la Belgique veut participer au grand mouvement aéronautique qui se prépare.

Le principe sur lequel sont basés les subsides reste celui fixé par la loi du 16 août 1927, c'est-à-dire, à la tonne-kilomètre, mise à la disposition du public, les charges obligatoires incombant éventuellement à l'Etat.

Cependant, le système exposé à l'article 33 de la loi précitée est apparu comme étant trop rigide et ne permettant pas de créer les nouvelles lignes ou tronçons de lignes, nécessités par le développement des transports. Il ne serait opérant que quand tout notre programme nouveau ayant été mis à exécution, on aurait l'expérience d'un an de fonctionnement, c'est-à-dire, au plus tôt en 1933.

On a donc eu recours à un procédé plus souple qui permet de créer de nouvelles lignes aériennes au fur et à mesure des besoins et qui tient aussi compte de ce que les transports aériens étant appelés à augmenter leurs recettes d'année en année, l'intervention de l'Etat diminuera dans les mêmes proportions, bien entendu pour un nombre égal de tonnes-kilomètres. L'Angleterre applique ce principe et donne à l'« Imperial Airways » un subside global pour dix ans. La France applique un système analogue par des primes et surprimes données les premières années.

pijen worden verdeeld naar rato van het getal vervoerde kilometer-tonnen.

Elke Staat verbindt zich den onderbouw van de lijn uit te voeren op het grondgebied dat onder zijn soevereiniteit staat. Deze bepaling geldt inzonderheid voor Frankrijk, wijl de onderbouw om zoo te zeggen gansch moet aangelegd worden in de Kolonie.

De exploitatie heeft voor doel het vervoeren van vrachten voor verder dan Oran en, in hoofdzaak, van de post, waaraan de voorrang verzekerd wordt. Voor het vervoer van reizigers is overeengekomen dat, zoodra de noodwendigheden van de clientèle het zullen toelaten, de maatschappijen schikkingen zullen nemen opdat de reis met voldoende comfort kunne afgelegd worden.

In de begijne zal de reis van Antwerpen naar Libenge 6 dagen, naar Leopoldville 7 dagen, naar Elisabethville 9 dagen duren. Er werd echter overeengekomen dat het ta stand brengen van onafgebroken dag- en nachtluchtdiensten het nagestreefd doel is. Eens de noodige bebakening aangebracht, hetgeen ongetwijfeld binnen drie jaar kan geschieden, is het niet gewaagd te hopen dat de voormelde reizen gestelde duur met 2 tot 3 dagen zal kunnen verminderd worden, zoodat, van België uit, Leopoldville op 4 dagen en Elisabethville op 6 dagen zouden kunnen bereikt worden.

De reisweg Antwerpen-Beira beloopt 11.500 kilometer. Het zal de langste lijn van de wereld zijn en, voor de faam van België, zal het niet zonder belang zijn onze vlag tot de oevers van den Indischen Oceaan te zien wapperen.

Ten slotte verbindt elk land er zich toe den noodigen financieelen steun te verleen en om het in bedrijf houden van zijn nationale vennootschap te verzekeren. Deze kwestie wordt bestudeerd in paragraaf K.

G. — Het exploitatieprogramma voor Europa, zooals het in paragraaf C bepaald is, zal belangrijke sommen vereischen. Doch België moet zich die opoffering getroosten, zoo het wil deelnemen aan het groot luchtvaartverkeer dat in wording is.

Het grondbeginsel waarop de toelagen gesteund zijn blijft dat, gesteld bij de wet van 16 Augustus 1927, wil zeggen, per ton-kilometer ter beschikking van het publiek, terwijl de Staat, in voorkomend geval, de obligataire lasten draagt.

Het is echter gebleken dat de in artikel 33 van voormelde wet uiteengezette regeling al te gestreng is en niet toelaat de nieuwe lijnen of lijnvakken open te stellen, die noodig zijn tengevolge van de ontwikkeling van het vervoer. Zij zou enkel tot uitwerking kunnen komen wanneer, na de tenuitvoerlegging van gansch ons nieuw programma, men de ondervinding van een jaar in bedrijf houden zou opgedaan hebben, wil zeggen ten vroegste in 1933.

Men heeft dus zijn toevlucht genomen tot een leniger regeling, welke toelaat nieuwe luchtlijnen naar gelang de noodwendigheden open te stellen, en die ook rekening houdt met het feit dat, daar de ontvangsten van het luchtvervoer van jaar tot jaar zullen vermeederen, de tusschenkomst van den Staat in dezelfde verhouding zal verminderen, wel te verstaan ten aanzien van een gelijk aantal ton-kilometers. *Engeland* past dit beginsel toe, en verteent aan de « Imperial Airways » een globale toelage voor 10 jaar. *Frankrijk* past een gelijkaardige regeling toe door in de eerste jaren premien en overpremiën toe te kennen.

Nous proposons d'adopter ce qui paraît le plus simple et de donner à la S. A. B. E. N. A. un subside global pour neuf ans, de 1929 à 1937 inclus. Le montant en est basé sur la date présumée d'ouverture des nouvelles lignes et sur le rendement de chaque ligne, qui doit augmenter d'année en année. Le chiffre fixé est un maximum absolu.

Le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, comme il est prévu actuellement, déterminera au mois de novembre d'une année le nombre de tonnes à offrir l'année suivante et le subside à la tonne-kilomètre, en se basant sur les programmes établis et les résultats des années précédentes. Ce nombre de tonnes sera largement prévu afin que la Société puisse intensifier ses services à la bonne saison.

Le subside total pour une année sera ainsi *prévu* au mois de novembre de l'année précédente et inscrit au budget de l'année considérée. A la fin de l'année, il sera fait le compte des tonnes-kilomètres réellement parcourues et la somme y afférente, qui constitue le subside réel, sera déduite du subside global pour neuf ans.

Comme actuellement, le programme prévu et le subside alloué par tonne-kilomètre ne pourront être modifiés dans le courant de l'exercice social que par décision dûment motivée du Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique.

Enfin, il paraît équitable d'assurer au capital, qui depuis six ans n'a pas touché d'intérêts, une rémunération de 6 p. c. Cela se fait d'ailleurs pour l'exploitation au Congo en vertu de la loi de 1927.

Il est à remarquer également que ce système est appliqué en Angleterre pour l'« Imperial Airways », et en France pour les Compagnies de Navigation aérienne anciennes et pour celles qui ont été créées dernièrement par suite de la réorganisation de l'aviation marchande.

Enfin, la dépense annuelle qui en résulterait serait de l'ordre d'idées de 360.000 francs, dont la moitié revient à l'Etat.

De l'excédent annuel, il sera donc déduit 6 p. c. du capital engagé.

Le restant, qui constitue une économie sur les prévisions, était partagé comme suit d'après la loi du 20 août 1927 :

1/3 était remboursé à l'Etat;

1/3 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;

1/3 restait acquis à la Société à titre de prime de bonne exploitation.

Nous estimons que cette façon de procéder ne peut s'appliquer les premières années du nouveau régime. En effet, jusqu'en 1931, de nouvelles lignes seront ouvertes sur le rendement desquelles nous n'avons pas de renseignements précis et pour lesquelles il faudra faire des prévisions

Wij stellen voor aan te nemen hetgeen het eenvoudigste schijnt en aan de S. A. B. E. N. A. een globale toelage voor 9 jaar, van 1929 tot en met 1937, toe te kennen. Het bedrag ervan is gegrond op den vermoedelijken datum van opening van nieuwe lijnen en op de opbrengst van elke lijn, welke van jaar tot jaar moet verhoogden. Het gesteld cijfer is een volstrekt maximum.

Zooals thans voorzien is, bepaald de Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, in de maand November van een bepaald jaar, het in den loop van het volgende jaar aan te bieden getal tonnen en de toelage per ton-kilometer, daarbij als grondslag nemend de opgemaakte programma's en den uitslag van de vorige jaren.

Het getal tonnen dient ruim voorzien, opdat de Vennootschap in het goede seizoen een drukker vervoer kunne verzekeren.

De gezamenlijke toelage voor een bepaald jaar wordt aldus in de maand November van het voorafgaande jaar *voorzien* en op de begroeting voor het beschouwde jaar ingeschreven. Bij het einde van het jaar wordt de rekening van de werkelijk afgelegde ton-kilometers opgemaakt, en de daarop betrekking hebbende som, die de wezenlijke toelage uitmaakt, afgetrokken van de globale toelage voor 9 jaar.

Het voorzien programma en de per ton-kilometer verleende toelagen mogen, zooals thans, enkel in den loop van een maatschappelijk dienstjaar op behoorlijk met redenen omkleede beslissing van den Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart gewijzigd worden.

Ten slotte schijnt het billijk aan het kapitaal, waarvoor sedert 6 jaar geen interest uitgekeerd werd, 6 t. h. te vergelden. Dit wordt trouwens gedaan, krachtens de wet van 1927, voor de exploitatie in Congo.

Er valt insgelijks op te merken dat die regeling toegepast wordt in Engeland, voor de « Imperial Airways », en in Frankrijk, voor de oude luchtvaartvennootschappen en voor deze die onlangs worden opgericht ten gevolge van de nieuwe inrichting van de handelsluchtvaart.

Ten slotte zou de daaruit voortvloeiende uitgaaf 360.000 frank bedragen, waarvan de helft aan den Staat toekomt.

Van het jaarlijksch saldo wordt dus 6 t. h. van het belegd kapitaal afgetrokken.

Het overschot, dat een besparing op de voorzieningen uitmaakt, werd volgens de wet van 20 Augustus 1927 verdeeld als volgt :

1/3 werd aan den Staat terugbetaald;

1/3 bleef voor de Vennootschap en werd door haar besteed hetzij aan het verzekeringsfonds, hetzij aan bijkomende afschrijvingen op het vliegmaterieel, met het oog op de vervanging ervan door meer geperfectioneerd materieel;

1/3 bleef ten bate van de Vennootschap als premie voor goede exploitatie.

Wij oordeelen dat alzoo niet kan gehandeld worden over de eerste jaren van de nieuwe regeling. Inderdaad, tot in 1931 zullen nieuwe lijnen worden opengesteld omtrent welke opbrengst wij geen juiste gegevens bezitten en waarvoor nogal ruime bedragen dienen voorzien. Ook stellen wij

assez larges. Aussi, nous proposons que, jusqu'en 1932 inclus, l'excédent, déduction des 6 p. e. d'intérêt du capital, retourne entièrement au fonds global. Pour 1933, nous aurons deux ans d'expérience pour toutes les lignes et les prévisions pourront être faites d'une manière plus juste. Ce n'est qu'à partir de cette année que nous proposons de mettre en vigueur la répartition fixée par la loi du 20 août 1927.

Nous pensons que le système que nous venons d'exposer ne peut donner lieu à aucun aléa : la Société est subsidiée d'après les services rendus et ne peut toucher, en dehors de l'intérêt de 6 p. e. du capital, que des primes modiques de bonne exploitation et ce, à partir de 1933.

Les charges obligatoires incombant à l'Etat (intérêt et amortissement) seront fixées chaque année par le Ministre des Chemins de Fer et des Finances et payées à la Société par 1/12 en même temps que les subsides. Le montant de ces charges obligatoires est compris dans le subside global de neuf ans.

Celui-ci se monte à : 234,000,000 de francs, soit une moyenne de 26,000,000 de francs par an.

H. — Il a été tenu compte, comme actuellement, de vols de vulgarisation et de transports de pigeons. Une augmentation de ces derniers a été prévue.

I. — Dans l'état de choses actuel, il est établi un décompte mensuel des subsides. Pratiquement, ces derniers ne sont payés que trois mois tard, ce qui gêne la Société au point de vue fonds de roulement. A cause de la multiplication des services d'Europe, une augmentation de capital s'imposerait. Il y a moyen de l'éviter en autorisant le Ministre des Chemins de Fer, par dérogation à l'article 20 de la loi du 15 mai sur la comptabilité de l'Etat, à procéder vis-à-vis de la S. A. B. E. N. A. au paiement mensuel, à titre de provision, des sommes dues à cette société préalablement à l'exécution des transports effectués. La somme mensuelle serait égale au douzième du subside total annuel prévu. Cette procédure ne soulève pas d'objections, un redressement étant opéré en fin d'exercice.

J. — Le calcul des frais de renouvellement, pour cause d'usure normale et prématurée, s'est montré à l'expérience déficieux. En effet :

Un avion se démode plus vite qu'il ne s'use normalement, et l'usure normale devrait donc être comptée en années et pas en heures de vol. Nous proposons cinq ans comme période au bout de laquelle un avion nouveau devrait être renouvelé; d'autre part, les avions actuels devraient pouvoir être renouvelés d'office fin 1930.

Un avion court d'autant plus de risques d'accidents et nécessite d'autant plus de réparations et révisions qu'il vole plus; l'usure prématurée devrait donc être comptée en heures de vol et pas être fixée quelles que soient les exploitations.

Un nouveau texte a été rédigé dans le projet de modifications aux statuts.

K. — Une étude approfondie du budget des dépenses de la ligne Anvers-Beira à parcourir 26 fois par an aller et

pour dat, tot en met 1932, het saldo, na aftrek van de 6 t.h. interest van het kapitaal, geheel en al bij het globaal fonds terug gestort wordt. Tegen 1933 zullen wij omtrent al de lijnen, gedurende meer dan twee jaar ondervinding hebben opgedaan, en zullen de voorzieningen juistere kunnen gedaan worden. Het is enkel van laatsbedoeld jaar af dat wij voorstellen de bij de wet van 20 Augustus 1927 bepaalde verdeling in te voeren.

Wij denken dat de regeling, die wij hebben uiteengezet, tot geenerelei risico kan aanleiding geven : de Vennootschap ontvangt toelagen in verhouding tot de bewezen diensten; en kan, buiten den interest van 6 t. h. van het kapitaal, slechts geringe premien voor goede exploitatie trekken, en wel met ingang van 1933.

De obligataire lasten, die de Staat te dragen heeft (interest en afschrijving), worden elk jaar bepaald door den Minister van Spoorwegen en den Minister van Financiën en, terzelfder tijd als de toelagen, bij 1/12 aan de Vennootschap betaald. Het bedrag van die obligataire lasten is begrepen in de globale toelage voor 9 jaar.

Deze bedraagt 234,000,000 frank, zijnde gemiddeld 26,000,000 frank per jaar.

H. — Als thans, werd rekening gehouden met vulgarisatievluchten en duivenvervoer. Vermeerdering van dit laatste werd voorzien.

I. — Zooals de zaken nu staan, wordt een maandelijksche afrekening van de toelagen opgemaakt. In werkelijkheid, worden die laatste slechts 3 maand later betaald, hetgeen de Vennootschap, in opzicht van bedrijfskapitaal, in verlegenheid brengt. Wegens het vermenigvuldigen van de diensten in Europa, zou een kapitaalsverhooging zich opdringen. Die verhooging kan vermeden worden door, in afwijking van artikel 20 van de wet van 15 Mei op 's Staats rekenplichtig Beheer, den Minister van Spoorwegen er toe te machtigen aan de S. A. B. E. N. A. maandelijks te betalen, als provisie, de sommen welke aan die Vennootschap verschuldigd zijn vóór de uitvoering van het gedane vervoer. De maandelijksche som zou gelijk zijn aan 1/12 van de *voorzien* jaarlijksche algeheele toelage. Die handelwijze brengt geen bezwaren mede daar op het einde van het dienstjaar afgerekend wordt.

J. — Proefondervindelijk is gebleken dat de berekening van de vernieuwingskosten wegens normale en vroegtijdige sleet gebrekkig is.

Inderdaad :

Een vliegtuig verouderd sneller dan het normaal verslijt en de normale sleet zou dus moeten gerekend worden over jaren en niet over uren vliegens. Wij stellen vijf jaar voor als tijdperk waarna een nieuw vliegtuig zou moeten vernieuwd worden; daarenboven zouden de huidige vliegtuigen einde 1930 van ambtswege moeten kunnen vernieuwd worden.

Een vliegtuig is onderhevig aan des te meer ongevallen en kan des te meer herstellingen en herzieningen noodzaken als het meer vliegt; de vroegtijdige sleet zou dus moeten worden gerekend over uren vliegens en niet bepaald worden welke ook de exploitaties wezen.

Een nieuwe tekst werd opgemaakt in het ontwerp van wijzigingen aan de statuten.

K. — Een grondige studie van de begroting der uitgaven voor de lijn Antwerpen-Beira, 26 maal per jaar heen

retour et le tronçon Paris-Bruxelles 52 fois par an aller et retour, nous a amenés à une estimation de : *39 millions de francs*, y compris la rémunération du capital engagé et les charges obligatoires.

Il est extrêmement difficile d'évaluer les recettes qui consisteront surtout en surtaxes de lettres et courrier postal.

Nous avons cependant les données suivantes :

En 1927, le courrier postal première catégorie (lettres et cartes postales) dans le sens Belgique-Congo, s'est élevé à 45,000 kilos et à un peu plus de 35,000 dans le sens Congo-Belgique. La progression depuis 1924 est d'environ 10,000 kilos par an. On peut donc estimer, sans grande crainte de se tromper, que ce fret sera de 60,000 kilos et 50,000 kilos en 1930.

La surtaxe pour le Congo belge, sans être fixée d'une façon précise, sera de l'ordre d'idées de *5 francs* les 10 grammes.

Il est certain qu'une partie du courrier seulement sera confiée à l'avion et que le poids diminuera par suite de l'emploi de papier et d'enveloppe plus légers.

Mais on constate toujours que l'accélération du transport et la plus grande fréquence de l'échange de lettres en augmentent le nombre.

Nous pouvons donc estimer qu'au bout de très peu de temps, la moitié du courrier sera transporté par avion et prendre les chiffres de 30,000 et 25,000 kilos, soit un total de 55 tonnes dans les deux sens. Il faut y ajouter le courrier français pour l'Afrique centrale et Madagascar, le courrier portugais pour l'Angola et le Mozambique, du courrier anglais pour la Nigérie, le transport de l'or et des diamants du Congo en Belgique, enfin du courrier de deuxième catégorie. Nous avons des données moins précises sur le fret ainsi transporté. Des évaluations modestes estiment que le poids en atteindra aussi, au bout de peu de temps, 55,000 kilos. Le nombre de tonnes à transporter au total serait de 110. La recette totale pourrait donc être de l'ordre de *55 millions*, soit environ *28 millions de francs* pour l'exploitation belge.

On peut dire qu'au bout de quelques années la ligne paiera ses frais et sera rentable.

Il n'en est pas moins vrai que pendant les premières années il y aura un déficit certain difficile à évaluer. Pour ne pas avoir de mécomptes nous proposons le système suivant :

En 1930 il est difficile de fixer une date approximative pour l'ouverture de la ligne. Nous la supposons réalisée pour le 1^{er} juillet :

	Dépenses	Recettes	Subsides
1930	20 millions	3 millions	17 millions
1931	39 »	12 »	27 »
1932	39 »	14 »	25 »
1933	39 »	16 »	23 »

et ainsi de suite jusqu'en 1937, par augmentation de recettes de *deux millions de francs par an*.

Le total des dépenses s'établirait donc à *deux cent nonante trois millions de francs* et les recettes à *cent vingt-*

en terug af te leggen, en het lijvak Parijs-Brussel, 52 maal per jaar heen en terug, heeft ons gebracht tot een raming van : *39 miljoen frank*, met inbegrip van de vergoeding voor het aanlegkapitaal en de obligatoire lasten.

Het is uiterst moeilijk de ontvangsten te ramen welke vooral zullen bestaan in opgeld voor brieven en brievenmalen.

Wij bezitten evenwel volgende gegevens :

In 1927 werden 45,000 kilogram brieven en postkaarten (post, eerste categorie), in de richting België-Congo, en iets meer dan 35,000 kilogram, in de richting Congo-België vervoerd. Sinds 1924 vermeerderd die vracht met ongeveer 10,000 kilogram per jaar. Zonder gevaar voor eenige vergissing kan men schatten dat zij onderscheidenlijk 60,000 kilogram en 50,000 kilogram in 1930 zal bedragen.

Het opgeld voor Belgisch Congo, zonder nauwkeurig bepaald te zijn, zal nagenoeg *5 frank* per 10 gram bedragen.

Het lijdt geen twijfel dat een deel van de post alleen door middel van vliegtuigen zal vervoerd worden en dat het gewicht er van zal verminderen door het gebruik van lichter papier en lichtere omslagen.

Men stelt evenwel steeds vast dat een sneller vervoer en een grootere verkeersgelegenheid van brieven het getal hiervan doet vermeerderen.

Wij mogen dus schatten dat, na zeer korten tijd, de helft van de post per vliegtuig zal vervoerd worden en de vracht 30,000 en 25,000 kilogram zal bedragen, dus 55 ton in de beide richtingen samen. Hierbij dient gevoegd de Fransche post voor Midden-Afrika en Madagascar, de Portugeesche post voor Angola en Mozambique, de Engelsche post voor Nigeria, het vervoer van goud en diamanten van Congo naar België en, ten slotte, de post van tweede categorie. Wij bezitten minder nauwkeurige gegevens over de aldus vervoerde vracht. Uit bescheiden ramingen blijkt dat het gewicht hiervan, na korten tijd, eveneens 55,000 kilogram zal bereiken. Het in 't geheel te vervoeren getal tonnen zou 110 bedragen. De gezamenlijke ontvangst zou dus *55 miljoen frank* kunnen bedragen, zegge ongeveer *28 miljoen frank* voor de Belgische exploitatie.

Gezegd kan worden dat de lijn, na enkele jaren, haar kosten zal dekken en rendeerend zal werken.

Het is echter niet minder waar dat er gedurende de eerste jaren een zeker deel, moeilijk te schatten, te kort zal zijn. Om misrekening te voorkomen, stellen wij volgend stelsel voor.

Het is moeilijk bij benadering te bepalen op welken datum de lijn in 1930 zal opengesteld worden. Nemen wij aan : 1 Juli.

	Uitgaven.	Ontvangsten.	Toelagen
1930	20 miljoen	3 miljoen	17 miljoen
1931	39 »	12 »	27 »
1932	39 »	14 »	25 »
1933	39 »	16 »	23 »

en zo voort, tot in 1937, met verhooging van de ontvangsten met *twee miljoen frank* per jaar.

Het totaal der uitgaven zou dus zijn *tweehonderd drie en negentia miljoen frank* en dat der ontvangsten *honderd*

neuf millions de francs, ce qui donnerait un déficit de cent soixante-quatre millions de francs. Il est certain que ce chiffre constitue un maximum qui ne sera pas atteint.

La charge ne serait donc en moyenne que de 164/8 = *vingt millions et demi* par année, amortissement des charges obligatoires compris, à supporter à parts égales par l'Etat et la Colonie.

Le capital-actions serait augmenté de 10.000.000, dont 5 millions à souscrire par l'Etat et la Colonie, chacun intervenant pour la moitié.

La liquidation des subsides se fera comme pour l'exploitation en Europe, c'est-à-dire par prévisions de douzièmes. Les Ministres des Chemins de Fer, Postes, Télégraphes et Aéronautique, et des Colonies fixeront, de commun accord, dans le courant de novembre, le subside pour l'année suivante en tenant compte des résultats acquis. Un redressement sera opéré à la fin de l'année où on pourra estimer et contrôler les dépenses réelles et les recettes effectuées pour la ligne.

Dès que la ligne sera en bénéfice, c'est-à-dire dès que les recettes dépasseront les dépenses et ce sans subside de l'Etat et de la Colonie, 50 p. c. de l'excédent seront retournés par parts égales à l'Etat et à la Colonie jusqu'à concurrence des subsides accordés depuis le fonctionnement de la ligne 50 p. c. resteront acquis à la Société.

Ci-joint un projet de modifications aux statuts de la Sabena résultant des nouvelles modalités d'exploitation de la Société.

MODIFICATIONS AUX STATUTS.

ART. 5 (*ancien*). — **Le libeller comme suit :**

Lors de la constitution de la Société, le 23 mai 1923, le capital social a été fixé à six (6) millions de francs représenté par douze mille actions privilégiées de cinq cents (500) francs chacune. Il existait en outre vingt-quatre mille actions de dividende sans désignation de valeur.

L'assemblée générale des actionnaires, réunie le 16 novembre 1927 a porté le capital à dix (10) millions de francs, représenté par vingt mille actions privilégiées de cinq cents (500) francs chacune. Le nombre d'actions de dividende a été porté de vingt-quatre mille à trente-deux mille.

L'assemblée générale des actionnaires, réunie le 1929 a porté le capital à vingt (20) millions de francs, représenté par quarante mille actions privilégiées de cinq cents (500) francs chacune. Le nombre d'actions de dividende a été porté de trente-deux mille à cinquante-deux mille.

Les actions privilégiées remboursées ou amorties seront remplacées par des actions de jouissance qui auront les mêmes droits et avantages que les actions privilégiées, sauf que le premier dividende de six pour cent ne leur sera pas attribué.

negen en twintig miljoen frank, wat een tekort zou geven van honderd vier en zestig miljoen frank. Voorzeker is dit cijfer een maximum dat niet zal bereikt worden.

Gemiddeld zou de last dus niet meer bedragen dan 164/8 = *een en twintig en een half miljoen* per jaar, aflossing van de obligatoire lasten inbegrepen, welk bedrag bij gelijke deelen door den Staat en de Kolonie zou gedragen worden.

Het aandelenkapitaal zou verhoogd worden met 10 miljoen frank, waarop de Staat en de Kolonie elk voor 2,500,000 frank zouden inschrijven.

De toelagen worden vereffend als voor de exploitatie in Europa, wil zeggen, bij voorschotten van een twaalfde. De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafie, Telefonen en Luchtvaart, en de Minister van Koloniën bepalen in den loop van November, in gemeen overleg, het bedrag van de toelage voor het volgend jaar met in achtneming van de verkregen inkomsten. Op het einde van het jaar wordt een afrekening opgemaakt, waarbij de werkelijke uitgaven en de voor de lijn geïnde ontvangsten kunnen geraamd en gecontroleerd worden.

Zoodra de lijn winst zal opleveren, wil zeggen, zoodra de ontvangsten de uitgaven zullen overtreffen, dit zonder toelage van Staat of Kolonie, zullen 50 t. h. van het overschot bij gelijke deelen aan den Staat en de Kolonie uitgekeerd worden tot (de sedert de openstelling van de lijn toegekende toelage terug betaald zullen zijn, terwijl 50 t. h. ten goede komen aan de maatschappij.

Hierbij gaat een ontwerp van wijzigingen in de statuten van de S. A. B. E. N. A., welke voortvloeien uit de nieuwe exploitatiewijzen van de maatschappij.

WIJZIGINGEN IN DE STATUTEN.

Vroeger ART. 5. — **Dient gelezen als volgt :**

Lors de la constitution de la Société, le 23 mai 1923, le capital social a été fixé à six (6) millions de francs représenté par douze mille actions privilégiées de cinq cents (500) francs chacune. Il existait en outre vingt-quatre mille actions de dividende sans désignation de valeur.

L'assemblée générale des actionnaires, réunie le 16 novembre 1927 a porté le capital à dix (10) millions de francs, représenté par vingt mille actions privilégiées de cinq cents (500) francs chacune. Le nombre d'actions de dividende a été porté de vingt-quatre mille à trente-deux mille.

L'assemblée générale des actionnaires, réunie le 1929 a porté le capital à vingt (20) millions de francs, représenté par quarante mille actions privilégiées de cinq cents (500) francs chacune. Le nombre d'actions de dividende a été porté de trente-deux mille à cinquante-deux mille.

Les actions privilégiées remboursées ou amorties seront remplacées par des actions de jouissance qui auront les mêmes droits et avantages que les actions privilégiées, sauf que le premier dividende de six pour cent ne leur sera pas attribué.

ART. 6 (ancien). *Alinéa 5.* — **Le supprimer :**

ART. 7 (ancien). — **Le libeller comme suit :**

Les douze mille actions privilégiées primitives ont été souscrites en espèces et ensuite entièrement libérées par les trois fondateurs suivants :

- a) L'Etat belge, représenté par M. le Ministre de la Défense Nationale : cinq mille huit cents actions;
- b) La Colonie, représentée par M. le Ministre des Colonies : deux cents actions;
- c) La Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens : six mille actions.

Douze mille actions de dividende ont été attribuées, titre pour titre aux souscripteurs de ces actions privilégiées.

En 1927, quatre mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces et ensuite entièrement libérées par la Colonie qui a reçu quatre mille actions de dividende; quatre mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces et ensuite entièrement libérées par la Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens qui a reçu quatre mille actions de dividende.

En 1929, cinq mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces par l'Etat belge qui a reçu cinq mille actions de dividende; cinq mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces par la Colonie qui a reçu cinq mille actions de dividende; dix mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces par la Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens qui a reçu dix mille actions de dividende.

Sur chacune de ces dernières vingt mille actions privilégiées, il a été fait, pour compte et au profit de la Société, ce déclaré et reconnu par les comparants, un versement de quarante pour cent, soit ensemble la somme de quatre (4) millions de francs.

Les versements ultérieurs à effectuer sur ces actions seront déterminés par le Conseil d'Administration qui en fixera l'époque et le montant.

L'actionnaire qui, après un préavis de quinze jours, signifié par lettre recommandée, sera en retard de satisfaire à cette obligation, devra verser à la Société les intérêts calculés à six pour cent l'an à dater du jour de l'exigibilité du versement.

Le Conseil d'Administration pourra, en outre, après un second avis resté sans résultat pendant un mois, prononcer la déchéance de l'actionnaire et faire vendre ses titres en Bourse, sans préjudice au droit de lui réclamer le restant dû et des dommages-intérêts éventuels.

Le Conseil d'Administration peut autoriser les actionnaires à libérer leurs titres par anticipation. Dans ce cas, il détermine les conditions auxquelles les versements anticipatifs sont admis.

Au cas où l'Etat belge et la Colonie cesseraient d'être actionnaires par la réalisation de la totalité des actions qui leur sont attribuées, toutes les dispositions des présents statuts dérogeant au droit commun en matière de société anonyme, seront caduques.

ART. 10 (ancien). — **Après le cinquième alinéa ajouter :**

- c) La Société pourra émettre, avec l'autorisation des Ministres des Finances et des Colonies, des obligations

Vroeger ART. 6. — *5° lid.* — **Doorhalen.**

Vroeger ART. 7. — **Dient gelezen als volgt :**

Les douze mille actions privilégiées primitives ont été souscrites en espèces et ensuite entièrement libérées par les trois fondateurs suivants :

- a) L'Etat belge, représenté par M. le Ministre de la Défense Nationale : cinq mille huit cents actions;
- b) La Colonie, représentée par M. le Ministre des Colonies : deux cents actions;
- c) La Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens : six mille actions.

Douze mille actions de dividende ont été attribuées, titre pour titre aux souscripteurs de ces actions privilégiées.

En 1927, quatre mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces et ensuite entièrement libérées par la Colonie qui a reçu quatre mille actions de dividende; quatre mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces et ensuite entièrement libérées par la Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens qui a reçu quatre mille actions de dividende.

En 1929, cinq mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces par l'Etat belge qui a reçu cinq mille actions de dividende; cinq mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces par la Colonie qui a reçu cinq mille actions de dividende; dix mille actions privilégiées ont été souscrites en espèces par la Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens qui a reçu dix mille actions de dividende.

Sur chacune de ces dernières vingt mille actions privilégiées, il a été fait, pour compte et au profit de la Société, ce déclaré et reconnu par les comparants, un versement de quarante pour cent, soit ensemble la somme de quatre (4) millions de francs.

Les versements ultérieurs à effectuer sur ces actions seront déterminés par le Conseil d'Administration qui en fixera l'époque et le montant.

L'actionnaire qui, après un préavis de quinze jours, signifié par lettre recommandée, sera en retard de satisfaire à cette obligation, devra verser à la Société les intérêts calculés à six pour cent l'an à dater du jour de l'exigibilité du versement.

Le Conseil d'Administration pourra, en outre, après un second avis resté sans résultat pendant un mois, prononcer la déchéance de l'actionnaire et faire vendre ses titres en Bourse, sans préjudice au droit de lui réclamer le restant dû et des dommages-intérêts éventuels.

Le Conseil d'Administration peut autoriser les actionnaires à libérer leurs titres par anticipation. Dans ce cas, il détermine les conditions auxquelles les versements anticipatifs sont admis.

Au cas où l'Etat belge et la Colonie cesseraient d'être actionnaires par la réalisation de la totalité des actions qui leur sont attribuées, toutes les dispositions des présents statuts dérogeant au droit commun en matière de société anonyme, seront caduques.

Vroeger ART. 10. — **Na het vijfde lid, invoegen :**

- c) La Société pourra émettre, avec l'autorisation des Ministres des Finances et des Colonies, des obligations

hypothécaires ou autres, dont les services d'intérêt et de remboursement seront garantis solidairement par l'Etat et la Colonie, intervenant chacun pour la moitié du capital de ces obligations.

Le produit de l'émission des obligations faisant l'objet de cette garantie sera réservé à l'acquisition des appareils à propulsion aérienne, nécessaires à la liaison Belgique-Congo, ainsi que des approvisionnements initiaux habituels en pièces de rechange pour ces appareils.

ART. 10 (ancien). **Intituler les littéras :**

c) d) e) respectivement d) e) f).

ART. 33 (ancien). — **Le libeller comme suit :**

A. — *Exploitations au Congo.*

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 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-sept 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 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 exploita-

hypothécaires ou autres, dont les services d'intérêt et de remboursement seront garantis solidairement par l'Etat et la Colonie, intervenant chacun pour la moitié du capital de ces obligations.

Le produit de l'émission des obligations faisant l'objet de cette garantie sera réservé à l'acquisition des appareils à propulsion aérienne, nécessaires à la liaison Belgique-Congo, ainsi que des approvisionnements initiaux habituels en pièces de rechange pour ces appareils.

Vroeger ART. 10. — **De littera's :**

c), d), e) worden onderscheidenlijk littera's d), e), f).

Vroeger ART. 33. — **Dient gelezen als volgt :**

A. — *Exploitations au Congo.*

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 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-sept 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 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 exploita-

tions, ainsi qu'une rémunération de six pour cent l'an (6 p. c.) 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 l'an (6 p. c.) 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 couvert 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.

Les prescriptions des alinéas précédents du présent article ne s'appliquent pas aux transports effectués sur le territoire de la Colonie pour l'exploitation de la liaison aérienne Belgique-Congo.

B. — Exploitations d'Europe.

L'Etat, représenté par M. le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, alloue à la Société, pour les exercices sociaux mil neuf cent vingt-neuf à mil neuf cent trente-sept inclusivement, un subside global dont le total ne pourra dépasser *deux cent trente-quatre (234) millions de francs*, y compris les charges obligatoires incombant à l'Etat par application de l'article 10, littéra a, 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 et pour l'exercice suivant, sur la base du programme d'exploitation diurne et nocturne proposé par la Société et approuvé par lui, le subside total accordé par l'Etat pour cet exercice en fonction du prix de revient de la tonne-kilomètre mise à la disposition des chargeurs, ce subside étant calculé en vue de couvrir, outre les charges obligatoires, le déficit par tonne-kilomètre de transport, compte étant tenu des résultats des exercices précédents et du plan d'ensemble de la période de neuf années de mil neuf cent vingt-neuf à mil neuf cent trent-sept inclusivement. Pour l'exercice mil neuf cent vingt-neuf, ce subside sera exceptionnellement fixé au plus tard le 1^{er} juillet.

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.

Par dérogation à l'article 20 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat, le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique est autorisé à payer à la Société, mensuellement et par anticipation, à titre de provision, une somme représentant le douzième du subside fixé pour l'année, conformément au deuxième alinéa du littéra B du présent article.

On procédera, en fin d'exercice, à un redressement. Des sommes qui auront été versées par l'Etat en excédent sur

tions, ainsi qu'une rémunération de six pour cent l'an (6 p. c.) 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 l'an (6 p. c.) 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 couvert 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.

Les prescriptions des alinéas précédents du présent article ne s'appliquent pas aux transports effectués sur le territoire de la Colonie pour l'exploitation de la liaison aérienne Belgique-Congo.

B. — Exploitations d'Europe.

L'Etat, représenté par M. le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, alloue à la Société, pour les exercices sociaux mil neuf cent vingt-neuf à mil neuf cent trente-sept inclusivement, un subside global dont le total ne pourra dépasser *deux cent trente-quatre (234) millions de francs*, y compris les charges obligatoires incombant à l'Etat par application de l'article 10, littéra a, 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 et pour l'exercice suivant, sur la base du programme d'exploitation diurne et nocturne proposé par la Société et approuvé par lui, le subside total accordé par l'Etat pour cet exercice en fonction du prix de revient de la tonne-kilomètre mise à la disposition des chargeurs, ce subside étant calculé en vue de couvrir, outre les charges obligatoires, le déficit par tonne-kilomètre de transport, compte étant tenu des résultats des exercices précédents et du plan d'ensemble de la période de neuf années de mil neuf cent vingt-neuf à mil neuf cent trent-sept inclusivement. Pour l'exercice mil neuf cent vingt-neuf, ce subside sera exceptionnellement fixé au plus tard le 1^{er} juillet.

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.

Par dérogation à l'article 20 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat, le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique est autorisé à payer à la Société, mensuellement et par anticipation, à titre de provision, une somme représentant le douzième du subside fixé pour l'année, conformément au deuxième alinéa du littéra B du présent article.

On procédera, en fin d'exercice, à un redressement. Des sommes qui auront été versées par l'Etat en excédent sur

celles dues pour les tonnes-kilomètres réellement mises à la disposition des chargeurs, on déduira une rémunération de six (6) pour cent l'an de la partie du capital investi dans les exploitations d'Europe. Jusqu'en mil neuf cent trente-deux inclusivement, le solde sera considéré comme versé à valoir sur le subside accordé pour l'exercice suivant.

A partir de mil neuf cent trente-trois, ce solde sera partagé comme suit, entre l'Etat et la Société :

Un tiers sera immédiatement remboursé à l'Etat ;

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.

Du montant définitif des versements faits par l'Etat pour chaque exercice, il sera déduit :

Les frais de renouvellement du matériel volant ;

Le déficit d'exploitation du service postal nocturne ;

Les sommes remboursées à l'Etat en vertu du septième alinéa du littéra B du présent article ;

Les frais des emprunts garantis par l'Etat conformément à l'article 10 (frais d'émission, d'intérêt et d'amortissement), ces frais d'emprunt étant préalablement réduits du montant des intérêts obtenus en banque sur la partie non-utilisée du produit des emprunts.

Le surplus sera porté en totalité au bilan, à titre de simple écriture d'ordre, sous la rubrique « Compte statutaire Etat ». Ce compte sera amorti au moyen des bénéfices ultérieurs comme il est dit à l'article 34.

Les frais de renouvellement dont la déduction est prévue à l'alinéa 11 du littéra B du présent article seront fixés forfaitairement, avant le commencement de chaque exercice social et pour cet exercice, par le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, après avis d'une commission comprenant deux délégués de l'Etat et un délégué de la Société, sur la base des formules suivantes :

a) pour les besoins du renouvellement d'avions complets pour cause d'usure normale, une quotité *a* pour cent du prix d'achat de l'avion correspondant et de son stock initial de rechanges par année de service de l'avion ;

b) pour les besoins des renouvellements prématurés nécessités par une cause quelconque : accident, révision, etc. une quotité *b* pour cent par heure de vol effectué de la valeur d'achat de l'ensemble du matériel volant acquis au moyen du produit des émissions d'obligations dont il est question à l'article 10, déduction faite de la valeur du stock de rechanges acquis au moyen de ce produit.

C. — Liaison aérienne Belgique-Congo.

Chaque année, au mois de novembre, le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et le Ministre des Colonies détermineront, pour la liaison aérienne Belgique-Congo, de commun accord, le subside accordé pour l'exercice suivant en tenant compte des résultats des exercices précédents et y compris les charges obligatoires. Ce subside incombera par parts égales à l'Etat et à la Colonie.

celles dues pour les tonnes-kilomètres réellement mises à la disposition des chargeurs, on déduira une rémunération de six (6) pour cent l'an de la partie du capital investi dans les exploitations d'Europe. Jusqu'en mil neuf cent trente-deux inclusivement, le solde sera considéré comme versé à valoir sur le subside accordé pour l'exercice suivant.

A partir de mil neuf cent trente-trois, ce solde sera partagé comme suit, entre l'Etat et la Société :

Un tiers sera immédiatement remboursé à l'Etat ;

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.

Du montant définitif des versements faits par l'Etat pour chaque exercice, il sera déduit :

Les frais de renouvellement du matériel volant ;

Le déficit d'exploitation du service postal nocturne ;

Les sommes remboursées à l'Etat en vertu du septième alinéa du littéra B du présent article ;

Les frais des emprunts garantis par l'Etat conformément à l'article 10 (frais d'émission, d'intérêt et d'amortissement), ces frais d'emprunt étant préalablement réduits du montant des intérêts obtenus en banque sur la partie non-utilisée du produit des emprunts.

Le surplus sera porté en totalité au bilan, à titre de simple écriture d'ordre, sous la rubrique « Compte statutaire Etat ». Ce compte sera amorti au moyen des bénéfices ultérieurs comme il est dit à l'article 34.

Les frais de renouvellement dont la déduction est prévue à l'alinéa 11 du littéra B du présent article seront fixés forfaitairement, avant le commencement de chaque exercice social et pour cet exercice, par le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, après avis d'une commission comprenant deux délégués de l'Etat et un délégué de la Société, sur la base des formules suivantes :

a) pour les besoins du renouvellement d'avions complets pour cause d'usure normale, une quotité *a* pour cent du prix d'achat de l'avion correspondant et de son stock initial de rechanges par année de service de l'avion ;

b) pour les besoins des renouvellements prématurés nécessités par une cause quelconque : accident, révision, etc. une quotité *b* pour cent par heure de vol effectué de la valeur d'achat de l'ensemble du matériel volant acquis au moyen du produit des émissions d'obligations dont il est question à l'article 10, déduction faite de la valeur du stock de rechanges acquis au moyen de ce produit.

C. — Liaison aérienne Belgique-Congo.

Chaque année, au mois de novembre, le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et le Ministre des Colonies détermineront, pour la liaison aérienne Belgique-Congo, de commun accord, le subside accordé pour l'exercice suivant en tenant compte des résultats des exercices précédents et y compris les charges obligatoires. Ce subside incombera par parts égales à l'Etat et à la Colonie.

Par dérogation à l'article 20 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat, le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et le Ministre des Colonies sont autorisés à payer à la Société, mensuellement et par anticipation, à titre de provision, une somme représentant le douzième du subside fixé pour l'année, conformément à l'alinéa précédent du présent article.

Un redressement sera opéré à la fin de l'année et le déficit réel sera fixé en tenant compte des dépenses réellement effectuées et des recettes perçues. Les sommes reçues en trop seront restituées par parts égales à l'Etat et à la Colonie.

Pour les exercices sociaux où l'exploitation de la ligne laisserait un bénéfice, la moitié de celui-ci sera attribuée par parts égales à l'Etat et à la Colonie, jusqu'à concurrence des subsides accordés pour la liaison aérienne Belgique-Congo depuis l'origine, le restant restera acquis à la Société comme prime de bonne exploitation.

D. — Dispositions générales.

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

Les subsides annuels devant être consacrés uniquement aux exploitations correspondantes de la Société (Europe, Colonie, liaison aérienne Belgique-Congo), il sera établi par la Société une comptabilité distincte pour chacune de 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 mises à la disposition des chargeurs.

En mil neuf cent vingt-sept, les Chambres ont fixé les limites de l'intervention financière de l'Etat 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 transport aérien belges ou autres.

En mil neuf cent vingt-neuf, ces bases ont été modifiées et remplacées par de nouvelles prévisions pour une période s'étendant jusqu'en mil neuf cent trente-sept inclusivement. Dans le courant du premier semestre mil neuf cent trente-sept, de nouvelles dispositions seront prises en se basant sur les résultats acquis.

ART. 34 (ancien). — Alinéa 4 :

Supprimer la fin de l'alinéa à partir des mots :

« Ce premier dividende sera récupérable ».

Par dérogation à l'article 20 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat, le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et le Ministre des Colonies sont autorisés à payer à la Société, mensuellement et par anticipation, à titre de provision, une somme représentant le douzième du subside fixé pour l'année, conformément à l'alinéa précédent du présent article.

Un redressement sera opéré à la fin de l'année et le déficit réel sera fixé en tenant compte des dépenses réellement effectuées et des recettes perçues. Les sommes reçues en trop seront restituées par parts égales à l'Etat et à la Colonie.

Pour les exercices sociaux où l'exploitation de la ligne laisserait un bénéfice, la moitié de celui-ci sera attribuée par parts égales à l'Etat et à la Colonie, jusqu'à concurrence des subsides accordés pour la liaison aérienne Belgique-Congo depuis l'origine, le restant restera acquis à la Société comme prime de bonne exploitation.

D. — Dispositions générales.

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

Les subsides annuels devant être consacrés uniquement aux exploitations correspondantes de la Société (Europe, Colonie, liaison aérienne Belgique-Congo), il sera établi par la Société une comptabilité distincte pour chacune de 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 mises à la disposition des chargeurs.

En mil neuf cent vingt-sept, les Chambres ont fixé les limites de l'intervention financière de l'Etat 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 transport aérien belges ou autres.

En mil neuf cent vingt-neuf, ces bases ont été modifiées et remplacées par de nouvelles prévisions pour une période s'étendant jusqu'en mil neuf cent trente-sept inclusivement. Dans le courant du premier semestre mil neuf cent trente-sept, de nouvelles dispositions seront prises en se basant sur les résultats acquis.

Vroeger Art. 34. — *Vierde lid.*

Het laatste deel van het lid doorhalen, te beginnen met de woorden :

« Ce premier dividende sera récupérable ».

ART. 36 (*ancien*). — *Alinéa premier* :

Après « Etat », ajouter « et la Colonie ».

ART. 37 (*ancien*). — *Le libeller comme suit* :

Dans le cas de dissolution anticipative prévu par le 1° de l'article 36, les actionnaires autres que l'Etat et la Colonie pourront exiger que ceux-ci reprennent tout l'avoir et toutes les charges de la Société, y compris les frais de la liquidation, la répartition entre l'Etat et la Colonie étant faite proportionnellement à leur quote-part respective dans le capital. Dans ce cas, l'Etat et la Colonie rembourseront le montant libéré non-amorti des actions privilégiées majoré de l'intérêt à six pour cent l'an (6 p. c.) depuis la date du dernier bilan.

ART. 38 (*ancien*). — *Première phrase* :

Après « Etat belge », ajouter chaque fois « et la Colonie ».

PROJET DE LOI

ALBERT, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT !

Vu la loi du 26 avril 1923 autorisant le Gouvernement à participer à la formation de la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne et approuvant les statuts de cette Société;

Vu la loi du 16 août 1927 autorisant la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne à augmenter son capital et à modifier ses statuts;

Considérant la nécessité de développer les lignes aériennes belges sur le Continent;

Considérant qu'il y a lieu de réunir la Belgique et la Colonie par une liaison aérienne;

Considérant la nécessité d'augmenter le capital de la Société pour les besoins de la liaison entre la Belgique et la Colonie;

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

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Premier Ministre, Ministre des Colonies, Notre Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et Notre Ministre des Finances, sont chargés de présenter en Notre Nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Vroeger ART. 36. — *Eerste lid*.

Achter « Etat », invoegen « et la Colonie ».

Vroeger ART. 37. — *Dient gelezen als volgt* :

Dans le cas de dissolution anticipative prévu par le 1° de l'article 36, les actionnaires autres que l'Etat et la Colonie pourront exiger que ceux-ci reprennent tout l'avoir et toutes les charges de la Société, y compris les frais de la liquidation, la répartition entre l'Etat et la Colonie étant faite proportionnellement à leur quote-part respective dans le capital. Dans ce cas, l'Etat et la Colonie rembourseront le montant libéré non-amorti des actions privilégiées majoré de l'intérêt à six pour cent l'an (6 p. c.) depuis la date du dernier bilan.

Vroeger ART. 38. — *Eerste volzin*.

Achter « Etat belge », telkens invoegen « et la Colonie ».

WETSONTWERP

ALBERT, KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Gezien de wet van 26 April 1923, waarbij de Regeering gemachtigd is om deel te nemen in de oprichting van de Belgische Naanlooze Vennootschap ter exploitatie van het Luchtverkeer en de statuten van die vennootschap zijn goedgekeurd;

Gezien de wet van 16 Augustus 1927, waarbij de Belgische Naanlooze Vennootschap ter exploitatie van het Luchtverkeer gemachtigd is om haar kapitaal te verhoogen en haar statuten te wijzigen;

Overwegende dat het noodig is de Belgische luchtlijnen op het vasteland uit te breiden;

Overwegende dat tusschen België en de Kolonie een luchtverbinding dient tot stand gebracht;

Overwegende dat het noodig is het kapitaal van de maatschappij te verhoogen voor de behoeften van de verbinding tusschen België en de Kolonie;

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

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Eerste Minister, Minister van Koloniën, Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, en Onze Minister van Financiën zijn er mee belast in Onzen Naam bij de Wetgevende Kamers volgend ontwerp van wet in te dienen :

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 du 13 octobre 1926 et à la loi du 16 août 1927, les nouvelles modifications énoncées dans le texte ci-annexé.

ART. 2.

La Société est autorisée à porter son capital social de dix (10) à vingt (20) millions de francs par l'émission de vingt mille actions privilégiées nouvelles de cinq cents (500) francs chacune et à créer vingt mille (20,000) actions de dividende nouvelles sans désignation de valeur, attribuées titre pour titre aux souscripteurs des actions privilégiées nouvelles.

ART. 3.

L'Etat et la Colonie sont autorisés à souscrire chacun le quart de l'augmentation de 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'Etat que par la Colonie.

ART. 4.

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 au budget du Ministère des Chemins de Fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique et du Ministère des Colonies, chacun pour ce qui les concerne.

Donné à Bruxelles, le 18 mars 1929.

Le Premier Ministre, Ministre des Colonies,

HENRI JASPAR.

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

MAURICE LIPPENS.

Le Ministre des Finances,

M. HOUTART.

ARTIKEL EEN.

De Belgische Naamlooze Vennootschap ter exploitatie van het Luchtverkeer is er toe gemachtigd de in bijgaanden tekst opgegeven nieuwe wijzigingen aan te brengen in haar statuten, zooals deze bij de wet van 26 April 1923 goedgekeurd en overeenkomstig het Koninklijk besluit van 13 Oktober 1926 en de wet van 16 Augustus 1927 gewijzigd zijn.

ART. 2.

De vennootschap is er toe gemachtigd haar maatschappelijk kapitaal, door uitgifte van *twintig duizend* nieuwe bevoorrechte aandelen van *vijfhonderd (500) frank* elk, van *tien (10)* op *twintig (20) miljoen frank* te brengen en *twintig duizend (20,000)* nieuwe dividendaandelen zonder aanwijzing van waarde uit te geven; deze laatste aandelen zullen titel voor titel toegekend worden aan de inschrijvers van de nieuwe bevoorrechte aandelen.

ART. 3.

De Staat en de Kolonie zijn er toe gemachtigd elk voor een vierde van de bij *artikel 2* voorziene kapitaalverhoging in te schrijven door, bij toepassing van *artikel 8* van de statuten der 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.

De kredieten die, overeenkomstig de gewijzigde statuten, ter beschikking moeten gesteld worden van de Belgische Naamlooze Vennootschap ter exploitatie van het Luchtverkeer, worden ingeschreven op de begroefing van het Ministerie van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart en van het Ministerie van Koloniën, elk voor zoover het hen aangaat.

Gegeven te Brussel, den 18^e Maart 1929.

De Eerste Minister, Minister van Koloniën,

HENRI JASPAR.

*De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,*

MAURICE LIPPENS.

De Minister van Financiën,

M. HOUTART.