

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

30 JUIN 1997

PROJET DE LOI

**visant à rationaliser la gestion
de l'aéroport de Bruxelles-National**

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi que le gouvernement a l'honneur de soumettre à votre approbation vise à autoriser le Roi à prendre les mesures nécessaires en vue, d'une part, de réunifier la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National et, d'autre part, de confier à une entité autonome de droit public le contrôle de l'espace aérien civil de notre pays.

Il convient tout d'abord de rappeler que la Régie des voies aériennes (la « R.V.A. »), organisme parastatal de type A, a été constituée en vertu d'un arrêté-loi du 20 novembre 1946. Elle a pour objet « de construire, d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les aéroports et leurs dépendances, ainsi que d'assurer la sécurité de la navigation aérienne ».

Afin de permettre à la R.V.A. d'exécuter cette mission légale de manière efficace et de limiter les dépenses d'investissement à charge du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, l'arrêté royal n° 425 du 1er août 1986 a prévu que, moyennant autorisation par arrêté royal, la R.V.A. peut associer d'autres entités à la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des installations aéroportuaires. Ainsi, le 11 décembre 1987 a été constituée la société anonyme Brussels Airport Terminal Com-

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

30 JUNI 1997

WETSONTWERP

**tot rationalisering van het beheer
van de luchthaven Brussel-Nationaal**

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het wetsontwerp dat de Regering de eer heeft U ter goedkeuring voor te leggen, beoogt de Koning toe te staan om de nodige maatregelen te treffen teneinde, enerzijds, terug eenheid te brengen in het bestuur van de luchthaven Brussel-Nationaal en, anderzijds, de controle van het burgerlijk luchtruim van ons land aan een autonome entiteit van publiek recht toe te vertrouwen.

Allereerst dient er aan te worden herinnerd dat de Regie der Luchtwegen (de « R.L.W. »), een parastataal organisme van categorie A, krachtens een besluitwet van 20 november 1946 werd opgericht. Zij heeft als doel : « de luchthavens en dezer aanhorigheden te bouwen, in te richten, te onderhouden en te exploiteren, alsmede de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren ».

Teneinde de R.L.W. in staat te stellen deze wettelijke opdracht op een doeltreffende manier uit te voeren en de investeringsuitgaven ten laste van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur te beperken, werd in het koninklijk besluit n° 425 van 1 augustus 1986 bepaald dat, mits machtiging bij koninklijk besluit, de R.L.W. andere entiteiten mag betrekken bij de bouw, de inrichting, het onderhoud en de exploitatie van de luchthaveninstallaties. Aldus werd op 11 december 1987 de naamloze vennoot-

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

pany (la « B.A.T.C. ») afin de permettre le financement des extensions et de la modernisation de l'aérogare de Bruxelles-National ainsi que la gestion et l'exploitation commerciale du bâtiment passagers et des parkings pour les voitures.

Le capital de la B.A.T.C., d'un montant de 2.000.025.000 de francs, est représenté par 800.010 actions sans désignation de valeur nominale, détenues à raison de 47,50% par la R.V.A. et de 52,50% par un ensemble d'investisseurs privés du secteur bancaire et des assurances.

Au moment de la constitution, la R.V.A. a fait apport à la B.A.T.C. de son activité se rapportant aux passagers dans l'aérogare. Pour que la B.A.T.C. puisse exécuter les obligations liées à cet apport, elle a également obtenu, par arrêté royal du 10 décembre 1987, le droit de percevoir les redevances d'embarquement et celles dues pour l'utilisation des passerelles à l'usage des passagers.

Etant donné que la R.V.A. disposait du personnel nécessaire pour exécuter les tâches déléguées à la B.A.T.C., ces activités ont été effectuées par des agents de la R.V.A. dans le cadre d'un contrat de louage de services conclu le 11 décembre 1987 entre la R.V.A. et la B.A.T.C. Conformément au statut de la R.V.A., ces membres du personnel ont conservé leur qualité d'agent statutaire de la R.V.A.

Progressivement, la B.A.T.C. a organisé ses propres structures et il est apparu que la dualité d'acteurs posait problème quant à une gestion optimale de l'aéroport.

Dès lors, l'idée de retrouver une unicité de gestion de l'aéroport s'est de plus en plus imposée et chacun est conscient aujourd'hui qu'elle est indispensable pour assurer un développement optimal de notre aéroport national dans le contexte actuel de concurrence internationale.

Une analyse du fonctionnement des aéroports les plus performants chez nos voisins montre qu'ils sont tous fondamentalement organisés sur base de trois intervenants :

- l'exploitant de l'aéroport;
- le contrôle aérien;
- la régulation.

Nous envisageons de transposer ce schéma dans notre pays en regroupant au sein de la B.A.T.C. les activités liées à l'exploitation de l'aéroport et en conservant au sein de la R.V.A. l'activité de contrôle aérien.

Afin d'assurer un développement harmonieux des deux entités sans porter préjudice à leur autonomie de gestion, nous proposerions de créer un comité de régulation et de coordination qui réunirait leurs représentants et ceux de l'Administration de l'Aéronautique sous l'égide du ministre des Transports.

schap Brussels Airport Terminal Company (« B.A.T.C. ») opgericht, teneinde de financiering van de uitbreidingen en de modernisering van het luchthavengebouw van Brussel-Nationaal, alsook het beheer en de commerciële exploitatie van het passagiersgebouw en de parkeergarages voor voertuigen, mogelijk te maken.

Het kapitaal van B.A.T.C., ten bedrage van 2.000.025.000 frank, wordt vertegenwoordigd door 800.010 aandelen zonder nominale waarde, die voor 47,50% in handen zijn van de R.L.W. en voor 52,50% van een groep privé-investeerders uit de bank- en verzekeringssector.

Bij de oprichting heeft de R.L.W. bij B.A.T.C. haar passagiersactiviteiten in het luchthavengebouw ingebracht. Opdat B.A.T.C. haar verplichtingen verbonden aan deze inbreng zou kunnen nakomen, heeft zij bij koninklijk besluit van 10 december 1987 eveneens het recht verkregen om de inschepingsrechten en de rechten verschuldigd voor het gebruik van de passagiersloopbruggen, te innen.

Aangezien de R.L.W. over het nodige personeel beschikte voor de uitvoering van de aan B.A.T.C. opgedragen taken, werden deze activiteiten uitgevoerd door personeelsleden van de R.L.W. in het kader van een dienstverleningsovereenkomst, die op 11 december 1987 tussen de R.L.W. en B.A.T.C. werd gesloten. Overeenkomstig het statuut van de R.L.W., hebben deze personeelsleden hun hoedanigheid van statutair personeelslid behouden.

Geleidelijk aan heeft B.A.T.C. haar eigen structuren georganiseerd en is gebleken dat de dualiteit van de operatoren een optimaal beheer van de luchthaven in de weg stond.

Vandaar dat het idee van een herstel van eenheid in het beheer van de luchthaven steeds meer veld heeft gewonnen, en thans is iedereen er zich van bewust dat deze beheerseenheid onmisbaar is voor een optimale ontwikkeling van onze nationale luchthaven in de huidige context van internationale concurrentie.

Een analyse van de werking van de meest performante luchthavens bij onze burens toont aan dat zij alle fundamenteel georganiseerd zijn volgens drie polen :

- de exploitant van de luchthaven;
- de luchtverkeersleiding;
- de regulering.

Wij zijn voornemens dit schema in ons land toe te passen door de activiteiten verbonden aan de luchthavenexploitatie te hergroeperen binnen B.A.T.C. en door de activiteit van de luchtverkeersleiding te behouden binnen de R.L.W.

Teneinde een harmonieuze ontwikkeling van beide entiteiten te waarborgen zonder afbreuk te doen aan hun beheersautonomie, zouden wij voorstellen een coördinatie- en reguleringscomité op te richten, waarin hun vertegenwoordigers en deze van het Bestuur van de Luchtvaart zouden worden samengebracht onder het voorzitterschap van de Minister van Vervoer.

Le présent projet envisage de transformer la B.A.T.C. en entreprise publique autonome ayant la forme d'une société anonyme de droit public à laquelle serait apportée la branche d'activité « exploitation aéroportuaire » de la R.V.A., afin de regrouper au sein d'une même entité l'ensemble de la gestion aéroportuaire de Bruxelles-National.

Dans l'esprit du protocole d'accord conclu entre les actionnaires de la B.A.T.C. le 7 décembre 1987, la possibilité est prévue pour les actionnaires privés de la B.A.T.C. qui le souhaitent de vendre tout ou partie des actions et/ou des obligations convertibles qu'ils détiennent. Il convient de préciser les modalités de cette opération et notamment celles qui ont trait à la détermination de la valeur des titres concernés.

Par ailleurs, le projet prévoit également la transformation en entreprise publique autonome de la R.V.A., réduite à sa branche d'activité « contrôle aérien ».

Les mesures prises en vertu de la présente loi seront soumises à confirmation législative et le Gouvernement veillera à ce que les réformes en question n'entrent pas en leur phase définitive avant cette confirmation.

La mise au point du dispositif juridique devant permettre la réalisation du présent modèle conduit à aborder un certain nombre de questions :

- l'adaptation de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;
- l'affectation des biens de la R.V.A.;
- le transfert du personnel;
- le règlement des obligations en matière de pensions;
- l'ouverture du capital de la B.A.T.C., à l'issue de sa transformation à des sociétés commerciales jusqu'à concurrence de 49,9%;
- l'organisation de consultations en vue de coordonner les activités des deux entités.

Il sera nécessaire d'adapter certaines dispositions de la loi du 21 mars 1991 précitée pour permettre la transformation des deux entités visées en entreprises publiques autonomes et pour tenir compte des conditions d'exploitation qui leur sont propres.

Les biens, droits et obligations de la R.V.A. devront être clairement répartis entre l'activité de contrôle aérien, l'activité d'exploitation aéroportuaire et l'Etat pour le solde.

Le personnel statutaire de la R.V.A. devra être réparti entre les deux entités sur base de son secteur d'activité au sein de la R.V.A., dans le respect de ses droits en matière de sécurité d'emploi, de rémunération et de pensions. La charge des pensions de la R.V.A., tant des agents en activité que des retraités, devra également être réglée.

Le gouvernement a l'intention de céder à des actionnaires privés des titres revenant aux pouvoirs publics après la transformation de la B.A.T.C. et

Het voorliggend ontwerp beoogt B.A.T.C. om te vormen tot een autonoom overheidsbedrijf in de vorm van een naamloze vennootschap van publiek recht, waarin de bedrijfstak « luchthavenexploitatie » van de R.L.W. zou worden ingebracht, teneinde het volledige luchthavenbeheer van Brussel-Nationaal binnen eenzelfde entiteit samen te brengen.

In de geest van het protocolakkoord dat op 7 december 1987 tussen de aandeelhouders van B.A.T.C. werd gesloten, wordt aan de privé-aandeelhouders van B.A.T.C. die dit wensen, de mogelijkheid geboden om hun aandelen en/of converteerbare obligaties waarvan zij houder zijn, volledig of gedeeltelijk te verkopen. De modaliteiten van deze verrichting dienen nader te worden bepaald, inzonderheid deze welke betrekking hebben op de waardebepaling van de betrokken effecten.

Bovendien voorziet het ontwerp eveneens in de omvorming van de R.L.W. tot een autonoom overheidsbedrijf, gereduceerd tot de bedrijfstak « luchtverkeersleiding ».

De maatregelen genomen op grond van deze wet zullen onderworpen zijn aan wettelijke bekrachtiging en de Regering erop zal toezien dat de betrokken hervormingen niet in definitieve fase treden vóór deze bekrachtiging.

De uitwerking van de juridische regeling ter verwezenlijking van dit model, stelt bepaalde kwesties aan de orde :

- de aanpassing van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;
- de bestemming van de goederen van de R.L.W.;
- de overdracht van het personeel;
- de regeling van de verplichtingen inzake pensioenen;
- de openstelling voor handelsvennootschappen van maximum 49,9% van het kapitaal van B.A.T.C. na de omvorming ervan;
- het organiseren van overleg met het oog op de coördinatie van de activiteiten van beide entiteiten.

Het zal nodig zijn sommige bepalingen van voornoemde wet van 21 maart 1991 aan te passen, om beide entiteiten tot autonome overheidsbedrijven te kunnen omvormen en om rekening te houden met de exploitatievoorwaarden die hun eigen zijn.

De goederen, rechten en verplichtingen van de R.L.W. dienen op duidelijke wijze te worden verdeeld onder de activiteit luchtverkeersleiding, de activiteit luchthavenexploitatie, en de Staat voor wat overblijft.

Het statutair personeel van de R.L.W. dient op basis van zijn activiteitssector binnen de R.L.W. onder beide entiteiten te worden verdeeld, met inachtneming van zijn rechten inzake werkzekerheid, bezoldiging en pensioen. De pensioenlast van de R.L.W., zowel van de personeelsleden in dienst als van die op rust, dient eveneens te worden geregeld.

De Regering neemt zich voor om de effecten die aan de overheid toekomen na de omvorming van B.A.T.C. en de inbreng van de bedrijfstak «luchtha-

l'apport de la branche d'activité « exploitation aéroportuaire » de la R.V.A., à concurrence de ce qui excède 50% des actions plus une. La mise sur le marché des titres s'effectuera selon une procédure de mise en concurrence menée avec le concours d'une banque d'affaires.

Le prix offert ne pourra pas être inférieur au prix de l'action de la B.A.T.C. résultant de l'évaluation faite pour l'exercice du droit de sortie des actionnaires privés de cette société. Outre le droit de participer à cette procédure, les actionnaires privés de la B.A.T.C. disposeront du droit d'acquérir ces titres au prix résultant de l'évaluation précitée dans l'hypothèse où ladite procédure ne permettrait pas d'obtenir un prix supérieur.

Enfin, le développement harmonieux et optimal des deux entités impliquera l'organisation de procédures de concertation et une coordination sous l'égide du ministre des Transports.

Le présent projet a été adapté pour tenir compte des remarques formulées par le Conseil d'Etat. Ces adaptations concernent :

- l'intitulé;
- la confirmation par la loi des arrêtés pris en exécution du présent projet;
- l'établissement d'un plafond pour les amendes administratives.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Cet article décrit les objectifs des réformes envisagées et prévoit de déléguer au Roi les pouvoirs nécessaires à leur mise en oeuvre.

Le point 1° vise les mesures que le Roi serait habilité à prendre en vue de réaliser une meilleure division des tâches entre la B.A.T.C. et la R.V.A., inspirée de l'exemple des aéroports voisins les plus performants. L'organisation actuelle de ces activités est peu efficace et est source de conflits de compétence entre ces deux entités qui nuisent à une gestion cohérente de l'aéroport de Bruxelles-National. La répartition proposée est décrite aux articles 3 et 4 du présent projet.

Le point 2° vise les pouvoirs qui seraient conférés au Roi en ce qui concerne la répartition des biens dont la R.V.A. est actuellement propriétaire. Conformément à la division des activités envisagée au point 1° ci-avant, il est prévu que la R.V.A. conserverait la propriété des biens affectés à l'activité de contrôle du trafic aérien. Un ensemble de biens affectés à l'exploitation de l'aéroport serait transféré à la B.A.T.C.

venexploitatie» van de R.L.W., voor het gedeelte boven 50% van de aandelen plus één, aan de privé-aandeelhouders over te dragen. Het op de markt brengen van effecten zal verlopen volgens een competitieve procedure met medewerking van een zakenbank.

De geboden prijs mag niet lager zijn dan de prijs van het aandeel van B.A.T.C. die voortvloeit uit de waardebeoordeling gedaan voor de uitoefening van het uitstaprecht van de privé-aandeelhouders van deze vennootschap. Naast het recht om aan deze procedure deel te nemen, zullen de privé-aandeelhouders van B.A.T.C. het recht hebben om deze effecten te verwerven tegen de prijs die uit de voornoemde waardebeoordeling voortvloeit, in de veronderstelling dat in de vermelde procedure geen hogere prijs kan worden bekomen.

Tenslotte zal de harmonieuze en optimale ontwikkeling van beide entiteiten de organisatie van overlegprocedures en coördinatie vergen, onder leiding van de Minister van Vervoer.

Dit ontwerp werd aangepast om rekening te houden met de door de Raad van State geformuleerde opmerkingen. Deze aanpassingen betreffen :

- het opschrift;
- de bekrachtiging bij de wet van de in uitvoering van dit ontwerp vastgestelde besluiten;
- de vaststelling van een plafond voor de administratieve geldboeten.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Dit artikel beschrijft de doelstellingen van de beoogde hervormingen en voorziet in de opdracht aan de Koning van de bevoegdheden die nodig zijn voor de uitwerking daarvan.

Punt 1° heeft betrekking op de maatregelen die de Koning gemachtigd zou zijn te treffen met het oog op een betere taakverdeling tussen B.A.T.C. en de R.L.W., geïnspireerd op het voorbeeld van de meest performante naburige luchthavens. De huidige organisatie van deze activiteiten is weinig doeltreffend en bron van een aantal bevoegdheidsconflicten tussen deze beide entiteiten die een coherent beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal in de weg staan. De voorgestelde verdeling wordt in de artikelen 3 en 4 van het voorliggend ontwerp beschreven.

Punt 2° heeft betrekking op de bevoegdheden die aan de Koning zouden worden toegekend inzake de verdeling van de goederen waarvan de R.L.W. thans eigenaar is. Overeenkomstig de in punt 1° hierboven beoogde taakverdeling wordt bepaald dat de R.L.W. de eigendom van de goederen bestemd voor de activiteit luchtverkeersleiding zou behouden. Een samenstel van goederen bestemd voor de luchthavenexploitatie

Certains actifs de la R.V.A. seraient transférés à l'Etat, qui en conserverait la propriété.

Un arrêté royal qui serait pris en exécution du présent projet organiserait la procédure suivant laquelle le contenu précis de ces différentes catégories de biens serait déterminé.

Afin de préserver une séparation nette entre les activités de contrôle aérien et les activités d'exploitation de l'aéroport, nous envisageons que la participation de la R.V.A. dans la B.A.T.C. soit transférée à l'Etat ou à un holding public désigné par celui-ci (tel que la Société fédérale de Participations).

Des biens de la R.V.A. affectés à l'exploitation de l'aéroport pourraient de même être transférés à l'Etat, avant une possible cession à la B.A.T.C. par la voie d'un apport au capital de celle-ci suite à sa transformation en société anonyme de droit public.

L'évaluation de cet apport serait effectuée par des experts réviseurs, selon la procédure à établir par le Roi. Il nous paraît approprié de prévoir que cette évaluation serait effectuée sur la base des mêmes critères, mutatis mutandis, que ceux qui seraient fixés en vue de la valorisation des actions de la B.A.T.C. dans le cadre du droit de vente visé à l'article 5 du présent projet.

Le point 3° envisage la transformation de la B.A.T.C. et de la R.V.A., sans interruption de la continuité de leur personnalité juridique, en société anonyme de droit public et entreprise publique autonome, respectivement, régies par la loi du 21 mars 1991 précitée.

La faculté accordée au Roi de modifier cette dernière loi pour tenir compte de conditions d'exploitation propres aux deux nouvelles entreprises publiques autonomes, comporte notamment la possibilité de modifier l'article 39 par exemple en ce qui concerne l'attribution de voix et de mandats lorsque des personnes autres que des autorités publiques participent au capital.

Le Roi serait habilité, dans ce cadre, à organiser le processus de négociation du contrat de gestion qui serait conclu, le cas échéant, entre, d'une part, l'Etat et la R.V.A. et, d'autre part, l'Etat et la B.A.T.C. La modification des statuts de la B.A.T.C. en vue de son éventuelle transformation en société anonyme de droit public devrait également être prévue. Afin d'optimiser le déroulement de ces opérations et de favoriser le dialogue entre l'Etat et les organes existants des entités concernées, il est envisagé de prévoir la création de structures de négociation au sein même de ces entités.

Le point 4° donne pouvoir au Roi d'organiser le transfert des membres du personnel de la R.V.A. nécessaires pour permettre à la B.A.T.C. d'exercer les activités élargies qui lui seraient dévolues dans le

tatie zou aan B.A.T.C. worden overgedragen. Sommige activa van de R.L.W. zouden aan de Staat worden overgedragen, die hen in eigendom zou behouden.

Een koninklijk besluit genomen ter uitvoering van het voorliggend ontwerp zou de procedure organiseren, volgens welke de precieze samenstelling van deze verschillende categorieën van goederen zou worden bepaald.

Teneinde een duidelijke scheiding te behouden tussen de activiteiten van luchtverkeersleiding en de activiteiten van luchthavenexploitatie zijn wij voornemens de participatie van de R.L.W. in B.A.T.C. over te dragen aan de Staat of aan een door de Staat aangeduide publieke holding (zoals de Federale Participatiemaatschappij).

Goederen van de R.L.W. bestemd voor de luchthavenexploitatie zouden ook aan de Staat kunnen worden overgedragen, voorafgaandelijk aan een mogelijke overdracht aan B.A.T.C. via inbreng in haar kapitaal na haar omvorming tot naamloze vennootschap van publiek recht.

Deze inbreng zou door experten-revisoren worden gewaardeerd volgens een door de Koning te bepalen procedure. Het lijkt ons gepast vooraf te bepalen dat deze waardering mutatis mutandis zou geschieden aan de hand van dezelfde criteria als deze welke zouden zijn vastgelegd met het oog op de waardebeoordeling van de B.A.T.C.-aandelen in het kader van het in artikel 5 van dit ontwerp bedoelde verkooprecht.

Punt 3° beoogt de omvorming van B.A.T.C. en de R.L.W., zonder onderbreking van de continuïteit van hun rechtspersoonlijkheid, tot, respectievelijk, naamloze vennootschap van publiek recht en autonoom overheidsbedrijf, beheerst door voornoemde wet van 21 maart 1991.

De aan de Koning toegekende bevoegdheid om deze laatste wet te wijzigen teneinde rekening te houden met de exploitatievoorwaarden eigen aan de twee nieuwe autonome overheidsbedrijven, houdt inzonderheid de mogelijkheid in om artikel 39 te wijzigen, bijvoorbeeld inzake de toekenning van stemmen en mandaten wanneer personen andere dan overheden in het kapitaal participeren.

De Koning zou in dit kader worden gemachtigd om het onderhandelingsproces van het beheerscontract te organiseren dat, in voorkomend geval, tussen de Staat en de R.L.W. enerzijds en de Staat en B.A.T.C. anderzijds zou worden gesloten. De wijziging van de statuten van B.A.T.C. met het oog op haar eventuele omvorming tot naamloze vennootschap van publiek recht zou eveneens moeten worden voorzien. Teneinde het verloop van deze verrichtingen te optimaliseren en de dialoog tussen de Staat en de bestaande organen van de betrokken entiteiten te bevorderen, wordt overwogen om de onderhandelingsstructuren binnen deze entiteiten te creëren.

Punt 4° verleent aan de Koning de bevoegdheid om de overdracht van de personeelsleden van de R.L.W. te organiseren, opdat B.A.T.C. de verruimde activiteiten die haar in het kader van de voorgestelde

cadre de la réforme proposée. Il s'agirait principalement des membres du personnel de la R.V.A. affectés aux services en charge de l'exploitation de l'aéroport et de certains membres du personnel relevant des services centraux de la R.V.A.

Ce transfert n'interviendrait, le cas échéant, qu'après la transformation de la B.A.T.C. en société anonyme de droit public soumise à la loi du 21 mars 1991 précitée, de sorte que le statut du personnel et le statut syndical des personnes transférées pourraient être établis en application des dispositions prévues à cet effet par cette loi. Dans l'intervalle, le Roi prendrait toutes mesures nécessaires pour assurer le maintien des droits existants du personnel concerné et la parfaite continuité de leur statut.

Le point 5° concerne la délégation des pouvoirs nécessaires au Roi en vue d'organiser la répartition de la charge des pensions de retraite des membres du personnel de la R.V.A. eu égard au transfert visé au point 4° ci-avant.

Les pensions de retraite des membres du personnel qui auraient été transférés à la B.A.T.C. seraient mises à charge de celle-ci, de même que les pensions en cours des anciens membres du personnel de la branche d'activité « exploitation aéroportuaire » de la R.V.A. Les obligations qui résulteraient pour la B.A.T.C. de cette répartition seraient évaluées dans le cadre de l'expertise de l'apport de la branche d'activité en question.

Le régime des pensions du personnel statutaire de la B.A.T.C. serait régi par l'arrêté royal n° 117 du 27 février 1935 établissant le statut des pensions du personnel des établissements publics autonomes et des régions institués par l'Etat. Les réserves nécessaires à la couverture de ces charges de pension seraient progressivement constituées en dehors de l'entreprise par des versements de celle-ci. A cet effet, la B.A.T.C. pourrait être habilitée à créer un fonds de pension autonome chargé de la gestion du patrimoine nécessaire pour faire face à ses obligations pour le paiement des pensions concernées. Ce fonds serait constitué, le cas échéant, sans préjudice de la responsabilité finale de la B.A.T.C. quant au paiement de ces pensions.

En ce qui concerne la R.V.A., le gouvernement envisage de l'affilier au pool des parastataux régi par la loi du 28 avril 1958 relative à la pension des membres du personnel de certains organismes d'intérêt public et de leurs ayants droit.

Le point 6° concerne la possibilité d'instituer des organes destinés à assurer la coordination entre la R.V.A. et la B.A.T.C. et à étudier régulièrement les questions d'intérêt commun relatives au fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National.

hervorming ten deel vallen, zou kunnen uitoefenen. Het zou hier voornamelijk gaan om de personeelsleden van de R.L.W. tewerkgesteld in de diensten belast met de luchthavenexploitatie en om bepaalde personeelsleden die afhangen van de centrale diensten van de R.L.W.

Deze overdracht zou, in voorkomend geval, pas geschieden na de omvorming van B.A.T.C. tot naamloze vennootschap van publiek recht onderworpen aan voornoemde wet van 21 maart 1991, zodanig dat het personeelsstatuut en het syndicaal statuut van de overgedragen personeelsleden zouden kunnen worden vastgelegd overeenkomstig de daartoe door deze wet voorziene bepalingen. In de tussentijd zou de Koning alle nodige maatregelen treffen om het behoud van de bestaande rechten van de betrokken personeelsleden en de perfecte continuïteit van hun statuut te waarborgen.

Punt 5° betreft de opdracht van de nodige bevoegdheden aan de Koning tot regeling van de verdeling van de kost van de rustpensioenen van de personeelsleden van de R.L.W. gelet op de overdracht bedoeld in punt 4°.

De rustpensioenen van de personeelsleden die zouden zijn overgedragen aan B.A.T.C., zouden te haren laste komen, alsook de lopende pensioenen van de vroegere personeelsleden van de bedrijfstak « luchthavenexploitatie » van de R.L.W. De voor B.A.T.C. uit deze verdeling voortvloeiende verplichtingen zouden worden begroot in het kader van de waardering van de inbreng van de betrokken bedrijfstak.

Het pensioenstelsel van het statutair personeel van B.A.T.C. zou worden geregeld door het koninklijk besluit nr. 117 van 27 februari 1935 tot vaststelling van het statuut der pensioenen van het personeel der zelfstandige openbare inrichtingen en der regioën ingesteld door de Staat. De reserves die nodig zijn om deze pensioenlast te dekken, zouden progressief worden opgebouwd buiten de onderneming door storting van harentwege. Te dien einde zou B.A.T.C. gemachtigd kunnen worden om een autonoom pensioenfonds op te richten belast met het beheer van het patrimonium nodig om de verplichtingen inzake de betaling van de betrokken pensioenen te kunnen nakomen. Dit fonds zou, in voorkomend geval, worden opgericht zonder afbreuk te doen aan de uiteindelijke verantwoordelijkheid van B.A.T.C. voor de betaling van deze pensioenen.

Wat de R.L.W. betreft, is de Regering voornemens haar op te nemen in de pool van de parastatale instellingen, geregeld door de wet van 28 april 1958 betreffende het pensioen van het personeel van zekere organismen van openbaar nut alsmede van hun rechthebbenden.

Punt 6° betreft de mogelijkheid tot oprichting van organen om de coördinatie tussen de R.L.W. en B.A.T.C. te verzekeren en om regelmatig de vraagstukken van gemeenschappelijk belang met betrekking tot de werking van de luchthaven Brussel-Nationaal te bestuderen.

Nous proposerions de créer un comité de coordination où la R.V.A., la B.A.T.C. et l'Administration de l'Aéronautique seraient représentées. Nous proposerions également de constituer un comité consultatif compétent en ce qui concerne les questions afférentes au fonctionnement de l'aéroport et aux effets externes de celui-ci, dont la composition et le fonctionnement seraient réglés par le Roi.

La réalisation effective des réformes envisagées requiert l'adoption d'une loi de confirmation. En effet, le gouvernement veillera à ce que les mesures prises en vertu de la présente loi ne produisent pas d'effets irréversibles préalablement à cette confirmation législative.

Art 3 et 4

Ces articles décrivent d'abord la répartition proposée des activités entre la R.V.A. et la B.A.T.C., qui nous semble la plus rationnelle. Le schéma envisagé est fondé sur une analyse approfondie du mode de fonctionnement des aéroports les plus performants au sein de la Communauté européenne.

Ces articles exposent ensuite les missions de service public que la R.V.A. et la B.A.T.C. seraient amenées à exercer suite à leur transformation en entreprise publique autonome et société anonyme de droit public, respectivement.

Art. 5

Cet article vise les mesures nécessaires à la mise en oeuvre d'un droit de sortie en faveur des actionnaires privés de la B.A.T.C.

Dans le cadre d'une éventuelle transformation de la B.A.T.C. en société anonyme de droit public, il serait équitable d'offrir une telle faculté aux actionnaires privés. Le gouvernement espère toutefois fermement que ces actionnaires décident, le cas échéant, de conserver leur participation dans la B.A.T.C. et de rencontrer les défis soulevés par l'élargissement de ses activités aux côtés des pouvoirs publics.

Le § 1^{er} reprend, pour la valorisation de ce droit de vente, la méthode de la valeur intrinsèque prévue à ce même effet par le protocole d'accord précité conclu entre les actionnaires de la B.A.T.C. Le projet prévoit une valorisation distincte du goodwill de la B.A.T.C., selon une formule de rente abrégée du goodwill.

Les obligations convertibles subordonnées émises par la B.A.T.C. pourraient, quant à elles, être cédées à leur valeur nominale augmentée des intérêts courus, c'est-à-dire la formule prévue par le protocole d'accord précité.

Wij zouden voorstellen een coördinatiecomité op te richten waarin de R.L.W., B.A.T.C. en het Bestuur van de Luchtvaart vertegenwoordigd zouden zijn. Wij zouden eveneens voorstellen een raadgevend comité op te richten dat bevoegd zou zijn voor de vraagstukken betreffende de werking van de luchthaven en de externe effecten daarvan. De samenstelling en de werking ervan zouden door de Koning worden geregeld.

Voor de daadwerkelijke verwezenlijking van de beoogde hervormingen is een bekrachtigingswet vereist. De Regering zal er inderdaad op toezien dat de krachtens deze wet getroffen maatregelen geen onomkeerbare gevolgen teweegbrengen vóór deze wetelijke bekrachtiging.

Art 3 en 4

Deze artikelen beschrijven eerst de voorgestelde verdeling van activiteiten tussen de R.L.W. en B.A.T.C., welke ons het meest rationeel lijkt. Het beoogde schema is gebaseerd op een grondige analyse van de werking van de meest performante luchthavens in de Europese Gemeenschap.

Deze artikelen bepalen vervolgens de opdrachten van openbare dienst die de R.L.W. en B.A.T.C. zouden dienen uit te voeren na hun omvorming tot autonoom overheidsbedrijf respectievelijk naamloze vennootschap van publiek recht.

Art. 5

Dit artikel heeft betrekking op de maatregelen die nodig zijn voor de uitwerking van een uitstaprecht ten gunste van de privé-aandeelhouders van B.A.T.C.

In het kader van een eventuele omvorming van B.A.T.C. tot naamloze vennootschap van publiek recht zou het billijk zijn aan de privé-aandeelhouders een dergelijke mogelijkheid te bieden. De Regering hoopt echter ten eerste dat deze aandeelhouders in voorkomend geval zouden beslissen hun deelneming in B.A.T.C. te behouden en aan de zijde van de overheid uitdagingen tegemoet te treden gesteld door de verruiming van de activiteiten van B.A.T.C.

§ 1 herneemt voor de waardebepaling i.v.m. dit verkooprecht de methode van de intrinsieke waarde die daartoe is bepaald in voornoemd protocolakkoord dat tussen de aandeelhouders van B.A.T.C. werd gesloten. Het ontwerp voorziet in een afzonderlijke waardebepaling van de goodwill van B.A.T.C. volgens een formule van ingekorte rente van de goodwill.

De achtergestelde converteerbare obligaties uitgegeven door B.A.T.C. zouden kunnen worden overgedragen tegen hun nominale waarde verhoogd met de gelopen rente, zijnde de in voornoemd protocolakkoord bepaalde formule.

Le § 2 prévoit que la valorisation de la valeur intrinsèque de la B.A.T.C. et de son goodwill serait effectuée par des experts réviseurs. Cette disposition donne pouvoir au Roi de déterminer la procédure d'expertise et les critères qui devraient être appliqués à cette fin.

Selon les conditions d'émission des obligations convertibles, arrêtées le 7 juin 1993 par l'assemblée générale extraordinaire de la B.A.T.C., la société peut en tout temps procéder au remboursement anticipé de ces obligations à partir du 30 juin 1998. Dans ce cas, les obligataires ont la faculté de préalablement convertir leurs obligations en actions, conformément à l'article 101septies des lois coordonnées sur les sociétés commerciales. Il pourrait s'avérer souhaitable que le remboursement anticipé et la faculté de conversion y associée puissent être avancés de quelques mois afin d'éviter que le nombre d'actions de la B.A.T.C. change encore en plein processus de réorganisation, ce qui compliquerait les différents calculs et évaluations. Le deuxième alinéa du § 2 donne ce pouvoir au Roi.

Art. 6

Cet article prévoit de donner à l'Etat (ou au holding public en question) la faculté de céder les actions de la B.A.T.C. qu'il aurait acquises suite aux opérations envisagées par le présent projet de la loi (cession des actions existantes appartenant à la R.V.A., apport de la branche d'activité aéroportuaire à la B.A.T.C. et droit de sortie des actionnaires privés de celle-ci), pour autant qu'il conserve avec l'entité de droit public qu'il peut désigner à cette fin au moins 50% des actions de la B.A.T.C. plus une action et que le prix de cession ne soit pas inférieur au prix par action établi pour le droit de sortie des actionnaires privés. Nous espérons que l'exercice de ce droit permette à l'Etat de réaliser une recette nette dans le cadre de la réforme envisagée.

Les modalités d'exercice de ce droit de mise en vente seront précisées. Il sera tenu compte à cet effet de l'intérêt pour la B.A.T.C. d'un actionnariat stable et d'une gestion cohérente. On pourrait d'ailleurs envisager à cet effet la possibilité de conclure une nouvelle convention entre actionnaires.

Ainsi, l'Etat pourrait rétrocéder une partie des titres à un ou plusieurs partenaires industriels ou commerciaux et/ou offrir tout ou partie des titres à des investisseurs institutionnels. Ce dernier scénario nécessiterait une mise en concurrence des candidats selon un procédé à étudier. Dans ce scénario, il semblerait raisonnable de donner, à conditions égales, la

De § 2 bepaalt dat de bepaling van de intrinsieke waarde van B.A.T.C. en van haar goodwill door experts-revisoren zou geschieden. Deze bepaling verleent aan de Koning de bevoegdheid tot vaststelling van de expertiseprocedure en de criteria die te dien einde zouden moeten worden toegepast.

Volgens de uitgiftevoorwaarden van de converteerbare obligaties, op 7 juni 1993 vastgesteld door de buitengewone algemene vergadering van B.A.T.C., mag de vennootschap vanaf 30 juni 1998 te allen tijde overgaan tot de vervroegde terugbetaling van de obligaties. In dit geval hebben de obligatiehouders de mogelijkheid om vooraf hun obligaties in aandelen te converteren, overeenkomstig artikel 101septies van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. Het zou wenselijk kunnen blijken dat de vervroegde terugbetaling en de daaraan verbonden conversiemogelijkheid enige maanden naar voren kunnen worden geschoven om te vermijden dat het aantal aandelen van B.A.T.C. nog verandert in volle reorganisatieproces, hetgeen de verschillende berekeningen en waardebepalingen zou bemoeilijken. Het tweede lid van § 2 verleent daartoe de bevoegdheid aan de Koning.

Art. 6

Dit artikel bepaalt dat aan de Staat (of aan de betrokken overheidsholding) de mogelijkheid wordt geboden om de aandelen van B.A.T.C. door te verkopen, die hij zou hebben verworven ingevolge verrichtingen beoogd in het voorliggend wetsontwerp (overdracht van de bestaande aandelen die aan de R.L.W. toebehoren, inbreng van de luchthavenactiviteit in B.A.T.C. en uitstaprecht van de privé-aandeelhouders van B.A.T.C.), voor zover hij, en het publiekrechtelijk lichaam dat hij daartoe aanwijzen kan ten minste 50% van de B.A.T.C.-aandelen van plus één aandeel behoudt en de overdrachtprijs niet lager is dan de prijs per aandeel vastgesteld voor het uitstaprecht van de privé-aandeelhouders. Wij hopen dat de Staat door de uitoefening van dit recht een nettoontvangst zal kunnen verwezenlijken in het kader van de beoogde hervorming.

De modaliteiten van de uitoefening van dit verkooprecht zullen nader worden bepaald. Hierbij zal worden rekening gehouden met het belang dat B.A.T.C. heeft bij een stabiel aandeelhouderschap en een coherent beheer. Overigens zou kunnen worden overwogen om een nieuwe aandeelhoudersovereenkomst te sluiten.

Aldus zou de Staat een gedeelte van de effecten kunnen doorverkopen aan één of meerdere industriële of commerciële partners en/of alle of een deel van de aandelen kunnen aanbieden aan institutionele investeerders. In dit laatste scenario zou het nodig zijn de kandidaten in concurrentie te stellen volgens een nog te bestuderen procédé. In dit scenario komt

préférence aux actionnaires privés existants qui n'auraient pas exercé le droit de sortie prévu ci-dessus et de prévoir qu'à défaut d'achat par des tiers à un prix au moins égal au prix minimum susvisé, les actions concernées seraient offertes à ce même prix aux actionnaires existants.

Art. 7 et 8

Ces articles contiennent les dispositions usuelles dans les lois qui confèrent au Roi des pouvoirs de même nature que ceux qui Lui sont conférés par le présent projet.

*
* *

Voici, Mesdames, Messieurs, la portée du projet de loi que le gouvernement soumet à votre approbation

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre de l'Economie et
des Télécommunications,*

E. DI RUPO

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre des Finances et
du Commerce extérieur,*

Ph. MAYSTADT

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre du Budget,*

H. VAN ROMPUY

*Le Ministre de la Santé publique et
des Pensions,*

M. COLLA

het redelijk voor om bij gelijke voorwaarden de voorkeur te geven aan de bestaande privé-aandeelhouders die het bovenvermeld uitstaprecht niet zouden hebben uitgeoefend, en om te bepalen dat bij gebreke van aankoop door derden tegen een prijs ten minste gelijk aan de voornoemde minimumprijs, de betrokken aandelen tegen dezelfde prijs aan de bestaande aandeelhouders zouden worden aangeboden.

Art. 7 en 8

Deze artikelen bevatten de bepalingen die gebruikelijk zijn in wetten die de Koning bevoegdheden toekennen van dezelfde aard als deze die Hem worden toegekend door dit ontwerp.

*
* *

Dit is, Dames en Heren, de draagwijdte van het wetsontwerp dat de Regering U ter goedkeuring voorlegt.

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Economie en
Telecommunicatie,*

E. DI RUPO

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Financiën
en Buitenlandse Handel,*

Ph. MAYSTADT

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Begroting,*

H. VAN ROMPUY

*De Minister van Volksgezondheid
en Pensioenen,*

M. COLLA

Le Ministre des Transports,

M. DAERDEN

Le Ministre de la Fonction publique,

A. FLAHAUT

De Minister van Vervoer,

M. DAERDEN

De Minister van Ambtenarenzaken,

A. FLAHAUT

AVANT-PROJET DE LOI
soumis à l'avis du Conseil d'Etat

**Avant-projet de loi visant à organiser l'unicité de
gestion de l'aéroport de Bruxelles-National**

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Afin de rationaliser et de moderniser les structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National et d'assurer que les tâches de service public y afférentes puissent être accomplies de manière efficace, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue :

1° de réorganiser les activités existantes de la Régie des voies aériennes, dénommée ci-après la « R.V.A. », et de la société anonyme « Brussels Airport Terminal Company », dénommée ci-après la « B.A.T.C. », conformément à la division des responsabilités énoncée aux articles 3 et 4;

2° d'opérer le transfert à l'Etat des biens, droits et obligations de la R.V.A. qui ne sont pas affectés à l'exercice des activités visées à l'article 3, ainsi que l'apport à la B.A.T.C. de biens, droits et obligations qui se rapportent à des activités visées à l'article 4;

3° de transformer la R.V.A. en entreprise publique autonome régie par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, et la B.A.T.C. en entreprise publique autonome ayant la forme de société anonyme de droit public régie par la même loi, et d'adapter les dispositions de cette loi aux conditions d'exploitation qui leur sont propres;

4° de régler le transfert à la B.A.T.C. des membres du personnel de la R.V.A. qui sont affectés aux services en charge d'activités visées à l'article 4 et d'un nombre approprié de membres du personnel relevant des services généraux de la R.V.A., sans préjudice des droits des agents transférés en ce qui concerne la sécurité d'emploi, la rémunération et la pension;

5° de régler les obligations respectives de la R.V.A. et de la B.A.T.C. relatives à la charge des pensions de retraite des agents visés au 4° et des agents de la R.V.A., mis à la retraite avant la date du transfert visé au 4°, qui étaient affectés aux services en charge d'activités visées à l'article 4;

6° d'instituer des organes ou procédures de consultation pour coordonner les actions de la R.V.A. et de la B.A.T.C. et étudier des questions d'intérêt commun relatives au fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National.

VOORONTWERP VAN WET
voorgelegd aan de Raad van State

**Voorontwerp van wet tot inrichting van eenheid
van bestuur van de luchthaven Brussel-Nationaal**

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Teneinde de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal te rationaliseren en te moderniseren en te verzekeren dat de betreffende taken van openbare dienst op doeltreffende wijze kunnen worden vervuld, kan de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, alle nuttige maatregelen treffen om :

1° de bestaande activiteiten van de Regie der Luchtwezen, hierna genoemd de « R.L.W. », en van de naamloze vennootschap « Brussels Airport Terminal Company », hierna genoemd « B.A.T.C. », te herschikken overeenkomstig de verdeling van verantwoordelijkheden bepaald in de artikelen 3 en 4;

2° de overdracht te verwezenlijken aan de Staat van de goederen, rechten en verplichtingen van de R.L.W. die niet bestemd zijn voor de uitoefening van de activiteiten bedoeld in artikel 3, alsook de inbreng in B.A.T.C. van goederen, rechten en verplichtingen die betrekking hebben op de activiteiten bedoeld in artikel 4;

3° de R.L.W. om te vormen tot een autonoom overheidsbedrijf geregeld door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en B.A.T.C. tot een autonoom overheidsbedrijf met de rechtsvorm van naamloze vennootschap van publiek recht geregeld door dezelfde wet, en de bepalingen van deze wet aan te passen aan de uitbatingsvoorwaarden die hun eigen zijn;

4° de overdracht te regelen aan B.A.T.C. van de personeelsleden van de R.L.W. die zijn geaffecteerd aan de diensten belast met de activiteiten bedoeld in artikel 4 en van een passend aantal personeelsleden die van de algemene diensten van de R.L.W. afhangen, onverminderd de rechten van de overgedragen personeelsleden wat de vastheid van betrekking, de bezoldiging en het pensioen betreft;

5° de respectieve verplichtingen van de R.L.W. en B.A.T.C. te regelen inzake de last der rustpensioenen van de personeelsleden bedoeld in 4° en van de personeelsleden van de R.L.W., gepensioneerd vóór de datum van overdracht bedoeld in 4°, die waren geaffecteerd aan de diensten belast met activiteiten bedoeld in artikel 4;

6° organen of procedures van overleg in te richten om de activiteiten van de R.L.W. en B.A.T.C. te coördineren en de vraagstukken van gemeenschappelijk belang betreffende de werking van de luchthaven Brussel-Nationaal te bestuderen.

Art. 3

§ 1^{er}. Dès son classement parmi les entreprises publiques autonomes, la R.V.A. aura pour objet :

1° d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'Etat belge est responsable en vertu du Traité de l'Aviation civile internationale du 7 décembre 1944, notamment son annexe 2, approuvé par la loi du 30 avril 1947, ou en vertu de tout autre accord international;

2° d'assurer à l'aéroport de Bruxelles-National le contrôle des mouvements des aéronefs en approche, à l'atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation, ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic, et de continuer à assurer la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 avec les Régions;

3° de fournir aux services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci;

4° de fournir des informations météorologiques pour la navigation aérienne, ainsi que des services de télécommunications ou autres services liés aux activités visées aux 1° et 2°.

§ 2. Les activités visées au § 1^{er}, 1° à 3°, constitueront des missions de service public.

Art. 4

§ 1^{er}. Dès son classement parmi les entreprises publiques autonomes, la B.A.T.C. aura pour objet :

1° la gestion, par des méthodes industrielles et commerciales, de l'ensemble des activités de l'aéroport de Bruxelles-National, à l'exclusion des activités visées à l'article 3, § 2, et de toutes tâches de police générale et d'inspection aéronautique;

2° la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et l'exploitation des installations au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances, en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons.

§ 2. Parmi les activités visées au § 1^{er}, les activités suivantes constitueront des missions de service public :

1° l'accueil, l'embarquement, le débarquement et le transfert des passagers et de leurs bagages à l'aéroport de Bruxelles-National;

2° l'exercice d'activités d'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité au sol à l'aéroport de Bruxelles-National et dans ses dépendances, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique;

3° les activités visées au § 1^{er}, 2°, pour autant qu'elles se rapportent à des installations au sol nécessaires à l'atterrissage, au stationnement et au décollage des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National ou pour autant qu'elles se rapportent aux activités visées au 1°.

Art. 5

§ 1^{er}. Préalablement à la mise à exécution des réformes visées à l'article 2, les actionnaires privés de la B.A.T.C.

Art. 3

§ 1. Vanaf haar indeling bij de autonome overheidsbedrijven zal de R.L.W. tot doel hebben om :

1° de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat verantwoordelijk is krachtens het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart van 7 december 1944, inzonderheid bijlage 2, goedgekeurd bij wet van 30 april 1947, of krachtens elk ander internationaal akkoord;

2° op de luchthaven Brussel-Nationaal de controle te verzekeren van de bewegingen van de luchtvaartuigen bij de nadering, de landing, de opstijging en op de landings- en rolbanen, alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms, en verder te blijven instaan voor de veiligheid van het luchtverkeer op de gewestelijke openbare luchthavens en luchtvaartterreinen overeenkomstig het samenwerkingssakkoord dat op 30 november 1989 met de Gewesten werd gesloten;

3° aan de politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectie-diensten inlichtingen te verschaffen betreffende de luchtvaartuigen, hun besturing, hun bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan;

4° weerkundige inlichtingen verschaffen voor de luchtvaart, alsook telecommunicatiediensten of andere diensten te verstrekken die verband houden met de activiteiten bedoeld in 1° en 2°.

§ 2. De activiteiten bedoeld in § 1, 1° tot 3°, zijn taken van openbare dienst.

Art. 4

§ 1. Vanaf haar indeling bij de autonome overheidsbedrijven zal B.A.T.C. tot doel hebben :

1° het beheer, volgens industriële- en commerciële methoden, van het geheel der activiteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal, met uitsluiting van de activiteiten bedoeld in artikel 3, § 2, en van alle taken van algemene politie en luchtvaartinspectie;

2° het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen en uitbaten van de grondinstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en haar aanhorigheden, met inbegrip van de parkeerterreinen voor voertuigen, de toegangswegen, de banen en de aprons.

§ 2. Van de activiteiten bedoeld in § 1, zijn de volgende activiteiten taken van openbare dienst :

1° het ontvangen, inschepen, ontschepen en overbrengen van passagiers en hun bagage op de luchthaven Brussel-Nationaal;

2° het uitoefenen van activiteiten van luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid op de grond op de luchthaven Brussel-Nationaal en haar aanhorigheden, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchtvaartinspectie;

3° de activiteiten bedoeld in § 1, 2°, voor zover zij betrekking hebben op grondinstallaties nodig voor het landen, stationeren en opstijgen van luchtvaartuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal of voor zover zij betrekking hebben op de activiteiten bedoeld in 1°.

Art. 5

Vóór de tenuitvoerlegging van de hervormingen bedoeld in artikel 2, zullen de privé-aandeelhouders van B.A.T.C.

auront le droit de vendre les titres suivants à l'Etat ou à l'entité de droit public que celui-ci déléguera à cet effet :

1° tout ou partie de leurs actions de la B.A.T.C., à un prix correspondant à la valeur intrinsèque de celles-ci, majorée de la valeur du goodwill de la B.A.T.C. déterminée selon une formule de rente abrégée de goodwill, tel que ce prix sera établi par une expertise indépendante;

2° tout ou partie de leurs obligations convertibles subordonnées de la B.A.T.C., à un prix égal à la valeur nominale de celles-ci, augmentée des intérêts courus depuis la dernière échéance jusqu'à la date de paiement du prix.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités de l'exercice du droit de vente visé au §1er, de l'évaluation des valeurs visées au §1er, 1°, et de l'expertise y afférente. A cette fin, Il peut conférer à un ou plusieurs experts, membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises, les pouvoirs définis à l'article 64sexies, alinéas 1^{er} à 3, des lois coordonnées sur les sociétés commerciales à l'égard de la B.A.T.C.

Art. 6

§ 1^{er}. L'Etat ou l'entité de droit public en question pourra céder les actions de la B.A.T.C. acquises suite aux opérations visées aux articles 2, 2°, et 5, § 1^{er}, 1°, aux actionnaires privés de la B.A.T.C. qui n'auront pas exercé le droit de vente visé à l'article 5 ou à des tiers, pour autant que :

1° la participation directe de l'Etat ou des autorités publiques relevant de celui-ci dans le capital de la B.A.T.C. ne descende pas en dessous de 50 pour cent des actions plus une action;

2° le prix de la cession ne soit pas inférieur au prix par action établi en vertu de l'article 5, § 1^{er}, 1°.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités des cessions visées au § 1^{er} ainsi que les circonstances dans lesquelles un droit de préférence est accordé aux actionnaires privés existants de la B.A.T.C.

Art. 7

§ 1^{er}. Les arrêtés pris en vertu de la présente loi peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

§ 2. Le Roi peut assurer l'application des dispositions prises en vertu de la présente loi par des sanctions civiles, administratives et pénales. Les sanctions pénales ne pourront excéder une peine d'emprisonnement de six mois et une amende de 100.000 francs. Le Livre premier du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, est applicable aux infractions aux dispositions en question.

§ 3. Sans préjudice de l'article 3bis, § 2, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, l'autorité requérante peut, dans le cadre des mesures prises en application de la présente loi, abréger, en fonction de l'urgence, les délais des avis requis par des dispositions légales ou réglementaires.

het recht hebben om volgende effecten te verkopen aan de Staat of aan de entiteit van publiek recht die deze daartoe zal aanduiden :

1° alle of een deel van hun aandelen van B.A.T.C., tegen een prijs overeenstemmend met de intrinsieke waarde van deze aandelen, verhoogd met de waarde van de goodwill van B.A.T.C. bepaald volgens een formule van verkorte goodwillrente, zoals deze prijs door een onafhankelijke expertise zal worden vastgesteld;

2° alle of een deel van hun achtergestelde converteerbare obligaties van B.A.T.C., tegen een prijs gelijk aan hun nominale waarde verhoogd met de gelopen interest sedert de laatste betaaldatum tot de datum van betaling van de prijs.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de nadere regels voor de uitoefening van het verkooprecht bedoeld in §1, voor de bepaling van de waarden bedoeld in §1, 1°, en voor de betreffende expertise. Te dien einde kan Hij aan een of meerdere deskundigen, die lid zijn van het Instituut der Bedrijfsrevisoren, ten aanzien van B.A.T.C. de bevoegdheden toekennen bepaald in artikel 64sexies, leden 1 tot 3, van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

Art. 6

§ 1. De Staat of de betrokken entiteit van publiek recht kan de aandelen van B.A.T.C. verworven ingevolge de verrichtingen bedoeld in de artikelen 2, 2°, en 5, § 1, 1°, overdragen aan de privé-aandeelhouders van B.A.T.C. die het verkooprecht bedoeld in artikel 5 niet hebben uitgeoefend, of aan derden, voor zover :

1° de rechtstreekse deelneming van de Staat of van de openbare overheden die van hem afhangen, in het kapitaal van B.A.T.C. niet daalt beneden 50 procent van de aandelen plus één aandeel;

2° de prijs bij de overdracht niet lager is dan de prijs per aandeel vastgesteld krachtens artikel 5, § 1, 1°.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de nadere regels voor de overdrachten bedoeld in § 1, alsook de gevallen waarin een voorkeurrecht aan de bestaande privé-aandeelhouders van B.A.T.C. wordt verleend.

Art. 7

§ 1. De besluiten genomen krachtens deze wet kunnen de van kracht zijnde wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen.

§ 2. De Koning kan de toepassing van de krachtens deze wet genomen bepalingen verzekeren door burgerlijke, administratieve en strafsancities op te leggen. De strafsancities mogen een gevangenisstraf van zes maanden en een boete van 100.000 frank niet overschrijden. Het Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, is van toepassing op de overtredingen van de betrokken bepalingen.

§ 3. Onverminderd artikel 3bis, § 2, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, kan de verzoekende overheid in het kader van de maatregelen genomen met toepassing van deze wet, in functie van de dringendheid, de termijnen verkorten van de wettelijk of réglementair vereiste adviezen.

Art. 8

§ 1^{er}. Les pouvoirs accordés au Roi par la présente loi expirent le 30 juin 1998.

§ 2. Après le 30 juin 1998, les arrêtés pris en vertu de la présente loi ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par une loi.

Art. 8

§ 1. De bevoegdheden verleend aan de Koning door deze wet vervallen op 30 juni 1998.

§ 2. Na 30 juni 1998 kunnen de besluiten genomen krachtens deze wet niet dan bij een wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisie par le Ministre des Transports, le 26 mai 1997, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un avant-projet de loi « visant à organiser l'unicité de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National », a donné le 2 juin 1997 l'avis suivant :

Conformément à l'article 84, alinéa 2, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, la section de législation s'est limitée aux observations ci-après.

OBSERVATION GENERALE

La loi en projet tend à confier au Roi des compétences qui excèdent celle qu'implique l'« exécution des lois » au sens de l'article 108 de la Constitution.

Elle Lui confère, en effet, de véritables pouvoirs spéciaux : elle L'habilite à exercer la fonction législative puisque, comme le précise l'article 7, § 1^{er}, en projet, elle Le charge de « modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur »; par ailleurs, dans le commentaire consacré dans l'exposé des motifs aux articles 7 et 8, il est indiqué que ce sont bien des pouvoirs spéciaux que l'on entend attribuer au Roi.

Si l'objet de l'habilitation est circonscrit, à savoir la transformation de la Régie des Voies aériennes et de la société anonyme « Brussels Airport Terminal Company » en entreprises publiques autonomes, s'il s'agit de prendre les mesures nécessaires pour que ces deux entreprises puissent exercer leurs missions telles qu'elles sont définies aux articles 3 et 4 de l'avant-projet et si la durée de l'habilitation est limitée à environ un an, il reste que les dispositions législatives que le Roi sera autorisé à modifier, à compléter, à remplacer ou à abroger ne sont pas précisées. C'est, en effet, de manière tout à fait générale et indéfinie que le Roi sera autorisé à exercer cette compétence; on observe, notamment, que l'article 2, 3°, permet au Roi d'adapter les dispositions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme des entreprises publiques autonomes aux conditions d'exploitation qui sont propres aux deux nouvelles entreprises à créer, de sorte que l'étendue des dérogations au régime commun des entreprises publiques autonomes, que le Roi pourra prévoir, sera pratiquement illimitée.

En raison du nombre potentiellement important des dispositions légales que le Roi sera amené à modifier, compléter, remplacer ou abroger et eu égard à l'indétermination de cette compétence législative, il s'impose, comme il est d'usage dans les lois attribuant des pouvoirs spéciaux au Roi, de prévoir que les arrêtés que le Roi prendra et qui auront un tel objet devront être confirmés par la loi.

OBSERVATIONS PARTICULIERES

Intitulé

Il est proposé d'écrire :

« Projet de loi visant à rationaliser la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National ».

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 26 mei 1997 door de Minister van Vervoer verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet tot « inrichting van eenheid van bestuur van de luchthaven Brussel-Nationaal », heeft op 2 juni 1997 het volgende advies gegeven :

Overeenkomstig artikel 84, tweede lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, heeft de afdeling wetgeving zich beperkt tot de volgende opmerkingen.

ALGEMENE OPMERKING

De ontworpen wet strekt ertoe de Koning bevoegdheden toe te vertrouwen die ruimer zijn dan de « uitvoering van de wetten », in de zin van artikel 108 van de Grondwet.

Bij die ontworpen wet worden immers echte bijzondere machten aan de Koning verleend : zo wordt Hij erdoor gemachtigd om wetgevend op te treden, aangezien Hem, zoals in het ontworpen artikel 7, § 1, wordt vermeld, wordt opgedragen « de van kracht zijnde wettelijke bepalingen (te) wijzigen, aan (te) vullen, (te) vervangen of op (te) heffen ». Bovendien wordt in de memorie van toelichting, in de commentaar bij de artikelen 7 en 8, aangegeven dat het werkelijk de bedoeling is de Koning bijzondere machten te verlenen.

Hoewel het doel van de machtiging omschreven wordt, namelijk de Regie der Luchtwegen en de naamloze vennootschap « Brussels Airport Terminal Company » tot autonome overheidsbedrijven omvormen, ofschoon het de bedoeling is de nodige maatregelen te treffen opdat die twee ondernemingen hun taken kunnen vervullen zoals die in de artikelen 3 en 4 van het voorontwerp zijn vastgesteld, alhoewel de machtiging slechts ongeveer een jaar geldig is, worden de wettelijke bepalingen die de Koning zal mogen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen niet gepreciseerd. De Koning wordt immers volkomen algemeen en zonder enige omschrijving gemachtigd om die bevoegdheid uit te oefenen. Zo valt onder meer op te merken dat de Koning bij artikel 2, 3°, gemachtigd wordt om de bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, aan te passen aan de exploitatievoorwaarden van de twee, nieuw op te richten ondernemingen, zodat Hij nagenoeg onbeperkt van de gemeenrechtelijke regeling inzake autonome overheidsbedrijven zal kunnen afwijken.

Aangezien de Koning een potentieel aanzienlijk aantal wetsbepalingen zal hebben te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen en die wetgevende bevoegdheid niet wordt omschreven, moet, zoals gebruikelijk is in wetten waarbij bijzondere machten aan de Koning worden opgedragen, worden bepaald dat de besluiten die de Koning vaststelt en een zodanig doel hebben, bij wet moeten worden bekrachtigd.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Opschrift

Voorgesteld wordt te schrijven :

« Ontwerp van wet tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal ».

Arrêté de présentation

Le préambule sera omis dans cet arrêté.

Art. 2

Au 2°, il y a une discordance entre le texte français, où il est écrit « ... se rapportent à des activités... » et le texte néerlandais, qui énonce : « ... de activiteiten... ».

Art. 7

On fixera également le montant maximum des amendes administratives.

OBSERVATIONS FINALES

Certaines dispositions du texte néerlandais sont, tantôt susceptibles d'amélioration, tantôt mal rédigées. A titre d'exemple, des observations à ce sujet sont faites dans la version néerlandaise du présent avis.

Indieningsbesluit

De aanhef van dit besluit moet vervallen.

Art. 2

Er is een discrepantie tussen de Nederlandse tekst, waar sprake is van « de activiteiten », en de Franse tekst, die het heeft over « se rapportent à des activités ».

Art. 7

Ook het maximumbedrag van de administratieve geldboeten moet worden vastgesteld.

SLOTOPMERKINGEN

Verscheidene bepalingen van de Nederlandse tekst zijn nu eens voor verbetering vatbaar, dan weer slecht gesteld. Bij wijze van voorbeeld worden de volgende opmerkingen gemaakt.

In artikel 2, 1°, schrijf men « hierna te noemen » in plaats van « hierna genoemd ».

In artikel 2, 2°, schrijf men « te zorgen voor de overdracht, aan de Staat, van de goederen... alsook voor de inbreng... ».

In artikel 2, 3°, schrijf men « exploitatievoorwaarden » in plaats van « uitbatingvoorwaarden ».

Artikel 2, 4°, kan beter als volgt worden gesteld :

« 4° de overgang naar B.A.T.C. te regelen van de personeelsleden van de R.L.W. die bestemd zijn voor de diensten die belast zijn met activiteiten genoemd in artikel 4 en van een passend aantal personeelsleden die tot de algemene diensten van de R.L.W. behoren, onverminderd de rechten van de overgegangene personeelsleden inzake vastheid van betrekking, bezoldiging en pensioen; ».

In artikel 2, 5°, schrijf men « overgang » in plaats van « overdracht » en « die werkzaam waren in diensten belast met activiteiten genoemd in artikel 4 » in plaats van « die waren geaffecteerd aan de diensten belast met activiteiten bedoeld in artikel 4 ».

In artikel 2, 6°, schrijf men « in te voeren » in plaats van « in te richten » en « vraagstukken » in plaats van « de vraagstukken ».

In artikel 3 schrijf men « tot doel hebben » in plaats van « tot doel hebben om ».

In artikel 3, 1°, schrijf men « de veiligheid van het luchtverkeer waarborgen » in plaats van « de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren » en « enig ander » in plaats van « elk ander ».

In artikel 3, 2°, schrijf men « de bewegingen van de luchtvaartuigen controleren bij... » in plaats van « de controle te verzekeren van de bewegingen van de luchtvaartuigen bij... ». Voorts schrijf men « en de veiligheid van het luchtverkeer te blijven waarborgen » in plaats van « en verder te blijven instaan voor de veiligheid van het luchtverkeer », alsook « is gesloten » in plaats van « werd gesloten ».

In artikel 3, 3°, schrijf men « inlichtingen verschaffen » in plaats van « inlichtingen te verschaffen », « de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan » in plaats van « de luchtvaartuigen, hun besturing, hun bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan ».

In artikel 4, § 1, 2°, schrijve men « exploiteren » in plaats van « uitbaten ». Voorts schrijve men in hetzelfde onderdeel « de aanhorigheden ervan » in plaats van « haar aanhorigheden ». Dezelfde opmerking geldt voor artikel 4, § 2, 2°. In artikel 4, § 2, 1°, schrijve men respectievelijk « laten instappen » en « laten uitstappen » in plaats van « inschepen » en « ontschepen ».

In de inleidende zin van artikel 5, § 1, schrijve men « publiekrechtelijk lichaam » in plaats van « entiteit van publiek recht ». Dezelfde opmerking geldt voor de inleidende zin van artikel 6, § 1. Voorts schrijve men in artikel 5, § 1, « aanwijzen » in plaats van « aanduiden ».

In artikel 5, § 1, 1°, schrijve men « B.A.T.C.-aandelen » in plaats van « aandelen van B.A.T.C. ». In 2° van dezelfde paragraaf schrijve men « B.A.T.C.-obligaties » in plaats van « obligaties van B.A.T.C. », « de nominale waarde ervan » in plaats van « hun nominale waarde » en « de interest gelopen... » in plaats van « de gelopen interest... ».

In artikel 5, § 2, schrijve men « één of meer » in plaats van « één of meerdere » en « eerste tot derde lid » in plaats van « leden 1 tot 3 ».

In artikel 6, § 1, 1°, schrijve men « onder hem ressorteren » in plaats van « van hem afhangen ».

In artikel 7, § 1, schrijve men « De besluiten die krachtens deze wet worden vastgesteld » in plaats van « De besluiten genomen krachtens deze wet ».

In paragraaf 2 van dat artikel schrijve men « vastgestelde » in plaats van « genomen », « waarborgen » in plaats van « verzekeren », « strafrechtelijke sancties » in plaats van « strafsancities » en « Boek I van het Strafwetboek » in plaats van « Het Boek I van het Strafwetboek ».

In artikel 7, § 3, schrijve men « naar gelang van de dringende noodzakelijkheid » in plaats van « in functie van de dringendheid ».

Artikel 8 kan beter als volgt worden gesteld :

« De bevoegdheden die bij deze wet aan de Koning worden opgedragen, vervallen op 30 juni 1998.

Na 30 juni 1998 kunnen de besluiten die krachtens deze wet worden vastgesteld, alleen bij wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven. ».

Tenslotte wordt erop gewezen dat in de wet- en regelgeving wordt gewerkt met de onvoltooid tegenwoordige tijd, niet met de onvoltooid toekomstige tijd. Deze opmerking geldt onder meer voor de artikelen 3, 4 en 5.

La chambre était composée de :

MM. :

C.-L. CLOSSET, *président de chambre*;

C. WETTINCK,
P. LIENARDY, *conseillers d'Etat*;

F. DELPEREE,
J. VAN COMPERNOLLE, *assesseurs de la section de législation*;

Mme :

M. PROOST, *greffier*.

Le rapport a été présenté par M. L. DETROUX, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. C. AMELYNCK, référendaire adjoint.

De kamer was samengesteld uit :

HH. :

C.-L. CLOSSET, *kamervoorzitter*;

C. WETTINCK,
P. LIENARDY, *staatsraden*;

F. DELPEREE,
J. VAN COMPERNOLLE, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

M. PROOST, *griffier*.

Het verslag werd uitgebracht door de heer L. DETROUX, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer C. AMELYNCK, adjunct-referendaris.

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

Le Greffier,

M. PROOST

Le Président,

C.-L. CLOSSET

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIENARDY.

De Griffier,

M. PROOST

De Voorzitter,

C.-L. CLOSSET

PROJET DE LOI

ALBERT II, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie et des Télécommunications, de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances et du Commerce extérieur, de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget, de Notre Ministre de la Santé publique et des Pensions, de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre de la Fonction publique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie et des Télécommunications, Notre Vice-Premier Ministre et Ministre des Finances et du Commerce extérieur, Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget, Notre Ministre de la Santé publique et des Pensions, Notre Ministre des Transports et Notre Ministre de la Fonction publique sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Afin de rationaliser et de moderniser les structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National et d'assurer que les tâches de service public y afférentes puissent être accomplies de manière efficace, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue :

1° de réorganiser les activités existantes de la Régie des voies aériennes, dénommée ci-après la « R.V.A. », et de la société anonyme « Brussels Airport Terminal Company », dénommée ci-après la « B.A.T.C. », conformément à la division des responsabilités énoncée aux articles 3 et 4;

2° d'opérer le transfert à l'Etat des biens, droits et obligations de la R.V.A. qui ne sont pas affectés à l'exercice des activités visées à l'article 3, ainsi que l'apport à la B.A.T.C. de biens, droits et obligations qui se rapportent à des activités visées à l'article 4;

WETSONTWERP

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Economie en Telecommunicatie, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën en Buitenlandse Handel, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting, Onze Minister van Volksgezondheid en Pensioenen, Onze Minister van Vervoer en Onze Minister van Ambtenarenzaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Economie en Telecommunicatie, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Financiën en Buitenlandse Handel, Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting, Onze Minister van Volksgezondheid en Pensioenen, Onze Minister van Vervoer en Onze Minister van Ambtenarenzaken zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Teneinde de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal te rationaliseren en te moderniseren en te verzekeren dat de betreffende taken van openbare dienst op doeltreffende wijze kunnen worden vervuld, kan de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, alle nuttige maatregelen treffen om :

1° de bestaande activiteiten van de Regie der Luchtwegen, hierna te noemen de « R.L.W. », en van de naamloze vennootschap « Brussels Airport Terminal Company », hierna te noemen « B.A.T.C. », te herschikken overeenkomstig de verdeling van verantwoordelijkheden bepaald in de artikelen 3 en 4;

2° te zorgen voor de overdracht, aan de Staat, van de goederen, rechten en verplichtingen van de R.L.W. die niet bestemd zijn voor de uitoefening van de activiteiten genoemd in artikel 3, alsook voor de inbreng in B.A.T.C. van goederen, rechten en verplichtingen die betrekking hebben op activiteiten genoemd in artikel 4;

3° de transformer la R.V.A. en entreprise publique autonome régie par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, et la B.A.T.C. en entreprise publique autonome ayant la forme de société anonyme de droit public régie par la même loi, et d'adapter les dispositions de cette loi aux conditions d'exploitation qui leur sont propres;

4° de régler le transfert à la B.A.T.C. des membres du personnel de la R.V.A. qui sont affectés aux services en charge d'activités visées à l'article 4 et d'un nombre approprié de membres du personnel relevant des services généraux de la R.V.A., sans préjudice des droits des agents transférés en ce qui concerne la sécurité d'emploi, la rémunération et la pension;

5° de régler les obligations respectives de la R.V.A. et de la B.A.T.C. relatives à la charge des pensions de retraite des agents visés au 4° et des agents de la R.V.A., mis à la retraite avant la date du transfert visé au 4°, qui étaient affectés aux services en charge d'activités visées à l'article 4;

6° d'instituer des organes ou procédures de consultation pour coordonner les actions de la R.V.A. et de la B.A.T.C. et étudier des questions d'intérêt commun relatives au fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National.

Art. 3

§ 1^{er}. Dès son classement parmi les entreprises publiques autonomes, la R.V.A. a pour objet :

1° d'assurer la sécurité de la navigation aérienne dans les espaces aériens dont l'Etat belge est responsable en vertu du Traité de l'Aviation civile internationale du 7 décembre 1944, notamment son annexe 2, approuvé par la loi du 30 avril 1947, ou en vertu de tout autre accord international;

2° d'assurer à l'aéroport de Bruxelles-National le contrôle des mouvements des aéronefs en approche, à l'atterrissage, au décollage et sur les pistes et les voies de circulation, ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic, et de continuer à assurer la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics régionaux conformément à l'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 avec les Régions;

3° de fournir aux services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire des informations relatives aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci;

4° de fournir des informations météorologiques pour la navigation aérienne, ainsi que des services de télécommunications ou autres services liés aux activités visées aux 1° et 2°.

§ 2. Les activités visées au § 1^{er}, 1° à 3°, constituent des missions de service public.

3° de R.L.W. om te vormen tot een autonoom overheidsbedrijf geregeld door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, en B.A.T.C. tot een autonoom overheidsbedrijf met de rechtsvorm van naamloze vennootschap van publiek recht geregeld door dezelfde wet, en de bepalingen van deze wet aan te passen aan de exploitatievoorwaarden die hun eigen zijn;

4° de overgang naar B.A.T.C. te regelen van de personeelsleden van de R.L.W. die bestemd zijn voor de diensten die belast zijn met activiteiten genoemd in artikel 4 en van een passend aantal personeelsleden die tot de algemene diensten van de R.L.W. behoren, onverminderd de rechten van de overgegangene personeelsleden inzake vastheid van betrekking, bezoldiging en pensioen;

5° de respectieve verplichtingen van de R.L.W. en B.A.T.C. te regelen inzake de last der rustpensioenen van de personeelsleden bedoeld in 4° en van de personeelsleden van de R.L.W., gepensioneerd vóór de datum van overgang bedoeld in 4°, die werkzaam waren in diensten belast met activiteiten genoemd in artikel 4;

6° organen of procedures van overleg in te voeren om de activiteiten van de R.L.W. en B.A.T.C. te coördineren en vraagstukken van gemeenschappelijk belang betreffende de werking van de luchthaven Brussel-Nationaal te bestuderen.

Art. 3

§ 1. Vanaf haar indeling bij de autonome overheidsbedrijven heeft de R.L.W. tot doel :

1° de veiligheid van de luchtverkeer waarborgen in het luchtruim waarvoor de Belgische Staat verantwoordelijk is krachtens het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart van 7 december 1944, inzonderheid bijlage 2, goedgekeurd bij wet van 30 april 1947, of krachtens enig ander internationaal akkoord;

2° op de luchthaven Brussel-Nationaal de bewegingen van de luchtvaartuigen controleren bij de nadering, de landing, het opstijgen en op de landings- en rolbanen, alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms, en de veiligheid van het luchtverkeer blijven waarborgen op de gewestelijke openbare luchthavens en luchtvaartterreinen overeenkomstig het samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 met de Gewesten is gesloten;

3° aan de politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectie-diensten inlichtingen verschaffen betreffende de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan;

4° weerkundige inlichtingen verschaffen voor de luchtvaart, alsook telecommunicatiediensten of andere diensten verstrekken die verband houden met de activiteiten genoemd in 1° en 2°.

§ 2. De activiteiten genoemd in § 1, 1° tot 3°, zijn taken van openbare dienst.

Art. 4

§ 1^{er}. Dès son classement parmi les entreprises publiques autonomes, la B.A.T.C. a pour objet :

1° la gestion, par des méthodes industrielles et commerciales, de l'ensemble des activités de l'aéroport de Bruxelles-National, à l'exclusion des activités visées à l'article 3, § 2, et de toutes tâches de police générale et d'inspection aéronautique;

2° la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et l'exploitation des installations au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances, en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons.

§ 2. Parmi les activités visées au § 1^{er}, les activités suivantes constituent des missions de service public :

1° l'accueil, l'embarquement, le débarquement et le transfert des passagers et de leurs bagages à l'aéroport de Bruxelles-National;

2° l'exercice d'activités d'inspection aéroportuaire et le maintien de la sécurité au sol à l'aéroport de Bruxelles-National et dans ses dépendances, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique;

3° les activités visées au § 1^{er}, 2°, pour autant qu'elles se rapportent à des installations au sol nécessaires à l'atterrissage, au stationnement et au décollage des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National ou pour autant qu'elles se rapportent aux activités visées au 1°.

Art. 5

§ 1^{er}. Préalablement à la mise à exécution des réformes visées à l'article 2, les actionnaires privés de la B.A.T.C. ont le droit de vendre les titres suivants à l'Etat ou à l'entité de droit public que celui-ci délègue à cet effet :

1° tout ou partie de leurs actions de la B.A.T.C., à un prix correspondant à la valeur intrinsèque de celles-ci, majorée de la valeur du goodwill de la B.A.T.C. déterminée selon une formule de rente abrégée de goodwill, tel que ce prix sera établi par une expertise indépendante;

2° tout ou partie de leurs obligations convertibles subordonnées de la B.A.T.C., à un prix égal à la valeur nominale de celles-ci, augmentée des intérêts courus depuis la dernière échéance jusqu'à la date de paiement du prix.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités de l'exercice du droit de vente visé au § 1^{er}, de l'évaluation des valeurs visées au § 1^{er}, 1°, et de l'expertise y afférente. A cette fin, Il peut conférer à un ou plusieurs experts, membres de l'Institut des Réviseurs d'Entreprises, les pouvoirs définis à l'article 64^{sexies}, alinéas 1^{er} à 3,

Art. 4

§ 1. Vanaf haar indeling bij de autonome overheidsbedrijven heeft B.A.T.C. tot doel :

1° het beheer, volgens industriële- en commerciële methoden, van het geheel der activiteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal, met uitsluiting van de activiteiten bedoeld in artikel 3, § 2, en van alle taken van algemene politie en luchtvaartinspectie;

2° het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen en exploiteren van de grondinstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan, met inbegrip van de parkeerterreinen voor voertuigen, de toegangswegen, de banen en de aprons.

§ 2. Van de activiteiten genoemd in § 1 zijn de volgende activiteiten taken van openbare dienst :

1° het ontvangen, laten instappen, laten uitstappen en overbrengen van passagiers en hun bagage op de luchthaven Brussel-Nationaal;

2° het uitoefenen van activiteiten van luchthaveninspectie en het handhaven van de veiligheid op de grond op de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchtvaartinspectie;

3° de activiteiten genoemd in § 1, 2°, voor zover zij betrekking hebben op grondinstallaties nodig voor het landen, stationeren en opstijgen van luchtvaartuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal of voor zover zij betrekking hebben op de activiteiten genoemd in 1°.

Art. 5

§ 1. Vóór de tenuitvoerlegging van de hervormingen bedoeld in artikel 2, hebben de privé-aandeelhouders van B.A.T.C. het recht om volgende effecten te verkopen aan de Staat of aan het publiekrechtelijk lichaam dat deze daartoe aanwijst :

1° alle of een deel van hun B.A.T.C.-aandelen, tegen een prijs overeenstemmend met de intrinsieke waarde van deze aandelen, verhoogd met de waarde van de goodwill van B.A.T.C. bepaald volgens een formule van verkorte goodwillrente, zoals deze prijs door een onafhankelijke expertise zal worden vastgesteld;

2° alle of een deel van hun achtergestelde converteerbare B.A.T.C.-obligaties, tegen een prijs gelijk aan de nominale waarde ervan verhoogd met de interest gelopen sedert de laatste betaaldatum tot de datum van betaling van de prijs.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de nadere regels voor de uitoefening van het verkooprecht bedoeld in § 1, voor de bepaling van de waarden bedoeld in § 1, 1°, en voor de betreffende expertise. Te dien einde kan Hij aan één of meer deskundigen, die lid zijn van het Instituut der Bedrijfsrevisoren, ten aanzien van B.A.T.C. de be-

des lois coordonnées sur les sociétés commerciales à l'égard de la B.A.T.C.

Le Roi peut également, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, prévoir que, préalablement à la mise en exécution des réformes visées à l'article 2 et sans préjudice de l'article 101^{septies} des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, la B.A.T.C. procédera au remboursement anticipé des obligations visées au § 1^{er}, 2^o, aux conditions financières prévues à cet effet dans les conditions d'émission arrêtées par l'assemblée générale extraordinaire du 7 juin 1993 et selon les autres modalités fixées par le Roi.

Art. 6

§ 1^{er}. L'Etat ou l'entité de droit public en question peut céder les actions de la B.A.T.C. acquises suite aux opérations visées aux articles 2, 2^o, et 5, § 1^{er}, 1^o, aux actionnaires privés de la B.A.T.C. qui n'auront pas exercé le droit de vente visé à l'article 5 ou à des tiers, pour autant que :

1^o la participation directe de l'Etat ou des autorités publiques relevant de celui-ci dans le capital de la B.A.T.C. ne descende pas en dessous de 50 pour cent des actions plus une action;

2^o le prix de la cession ne soit pas inférieur au prix par action établi en vertu de l'article 5, § 1^{er}, 1^o.

§ 2. Le Roi détermine, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, les modalités des cessions visées au § 1^{er} ainsi que les circonstances dans lesquelles un droit de préférence est accordé aux actionnaires privés existants de la B.A.T.C.

Art. 7

§ 1^{er}. Les arrêtés pris en vertu de la présente loi peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

§ 2. Le Roi peut assurer l'application des dispositions prises en vertu de la présente loi par des sanctions civiles, administratives et pénales.

Les sanctions pénales ne peuvent excéder une peine d'emprisonnement de six mois et une amende de 100.000 francs. Le Livre premier du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, est applicable aux infractions aux dispositions en question.

Les amendes administratives ne peuvent excéder les montants prévus dans la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à certaines lois sociales.

voegdheden toekennen bepaald in artikel 64^{sexies}, eerste tot derde lid, van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen.

Tevens kan de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, bepalen dat, vóór de tenuitvoerlegging van de hervormingen bedoeld in artikel 2 en onverminderd artikel 101^{septies} van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, B.A.T.C. zal overgaan tot de vervroegde terugbetaling van de obligaties bedoeld in § 1, 2^o, tegen de financiële voorwaarden te dien einde bepaald in de uitgiftevoorwaarden vastgesteld door de buitengewone algemene vergadering van 7 juni 1993 en volgens de andere nadere regels bepaald door de Koning.

Art. 6

§ 1. De Staat of het betrokken publiekrechtelijk lichaam kan de aandelen van B.A.T.C. verworven ingevolge de verrichtingen bedoeld in de artikelen 2, 2^o, en 5, § 1, 1^o, overdragen aan de privé-aandeelhouders van B.A.T.C. die het verkooprecht bedoeld in artikel 5 niet hebben uitgeoefend, of aan derden, voor zover :

1^o de rechtstreekse deelneming van de Staat of van de openbare overheden die onder hem ressorteren, in het kapitaal van B.A.T.C. niet daalt beneden 50 procent van de aandelen plus één aandeel;

2^o de prijs bij de overdracht niet lager is dan de prijs per aandeel vastgesteld krachtens artikel 5, § 1, 1^o.

§ 2. De Koning bepaalt, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de nadere regels voor de overdrachten bedoeld in § 1, alsook de gevallen waarin een voorkeurrecht aan de bestaande privé-aandeelhouders van B.A.T.C. wordt verleend.

Art. 7

§ 1. De besluiten die krachtens deze wet worden vastgesteld, kunnen de van kracht zijnde wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen.

§ 2. De Koning kan de toepassing van de krachtens deze wet vastgestelde bepalingen waarborgen door burgerlijke, administratieve en strafrechtelijke sancties op te leggen.

De strafrechtelijke sancties mogen een gevangenisstraf van zes maanden en een boete van 100.000 frank niet overschrijden. Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van Hoofdstuk VII en artikel 85, is van toepassing op de overtredingen van de betrokken bepalingen.

De administratieve geldboeten mogen de bedragen bepaald in de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten, niet overschrijden.

§ 3. Sans préjudice de l'article 3bis, § 2, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, l'autorité requérante peut, dans le cadre des mesures prises en application de la présente loi, abréger, en fonction de l'urgence, les délais des avis requis par des dispositions légales ou réglementaires.

Art. 8

§ 1^{er}. Les pouvoirs accordés au Roi par la présente loi expirent le 30 septembre 1998.

§ 2. Les arrêtés pris en vertu de la présente loi cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les six mois de leur date d'entrée en vigueur. La confirmation rétroagit à cette dernière date.

§ 3. Après le 30 septembre 1998, les arrêtés pris en vertu de la présente loi et confirmés conformément au § 2 ne peuvent être modifiés, complétés, remplacés ou abrogés que par une loi.

Donné à Fenffe, le 27 juin 1997.

ALBERT

PAR LE ROI :

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre de l'Economie et des Télécommunications,*

E. DI RUPO

*Le Vice-Premier Ministre et
Ministre des Finances et du Commerce extérieur,*

Ph. MAYSTADT

Le Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget,

H. VAN ROMPUY

§ 3. Onverminderd artikel 3bis, § 2, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, kan de verzoekende overheid in het kader van de maatregelen genomen met toepassing van deze wet, naargelang van de dringende noodzakelijkheid, de termijnen verkorten van de wettelijk of réglementair vereiste adviezen.

Art. 8

§ 1. De bevoegdheden die bij deze wet aan de Koning worden opgedragen, vervallen op 30 september 1998.

§ 2. De besluiten die krachtens deze wet worden vastgesteld, houden op uitwerking te hebben indien zij niet bij wet zijn bekrachtigd binnen de zes maanden na de datum van hun inwerkingtreding. De bekrachtiging werkt terug tot deze laatste datum.

§ 3. Na 30 september 1998 kunnen de besluiten die krachtens deze wet zijn vastgesteld en zijn bekrachtigd overeenkomstig § 2, alleen bij een wet worden gewijzigd, aangevuld, vervangen of opgeheven.

Gegeven te Fenffe, 27 juni 1997.

ALBERT

VAN KONINGSWEGE :

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Economie en Telecommunicatie,*

E. DI RUPO

*De Vice-Eerste Minister en
Minister van Financiën en Buitenlandse Handel,*

Ph. MAYSTADT

De Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting,

H. VAN ROMPUY

Le Ministre de la Santé publique et des Pensions,

M. COLLA

De Minister van Volksgezondheid en Pensioenen,

M. COLLA

Le Ministre des Transports,

M. DAERDEN

De Minister van Vervoer,

M. DAERDEN

Le Ministre de la Fonction publique,

A. FLAHAUT

De Minister van Ambtenarenzaken,

A. FLAHAUT