

- 1097 / 7 - 96 / 97

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997-1998 (*)

17 OKTOBER 1997

WETSONTWERP

tot rationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jozef VAN EETVELT**

DAMES EN HEREN,

Dit wetsontwerp werd op 2, 8 en 9 juli en 2 oktober 1997 door uw commissie besproken.

(1) Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Schellens.

A. — Vaste leden :

C.V.P. H. Ansoms, Mevr. Pieters
(T.), HH. Van Eetvelt,
Vermeulen.
P.S. HH. Grosjean, Moock, Tous-
saint.
V.L.D. HH. Huts, Taelman, Van
Aperen.
S.P. HH. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- HH. Vandenhaute, Waut-
F.D.F. hier.
P.S.C. Mevr. Cahay-André.
Vl. H. Geraerts.
Blok
Agalev/H. Vanoost.
Ecolo

B. — Plaatsvervangers :

HH. Brouns, Didden, Ghesquière,
Lenssens, Vanpoucke.
HH. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
HH. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
HH. Cuyt, Roose, Verstraeten.
HH. Hotermans, Moerman, Reyn-
ders.
HH. Fournaux, Gehlen.
HH. Huysentruyt, Spinnewyn.
Mevr. Schüttringer, H. Van Dien-
deren.

C. — Niet-stemgerechtigd lid :

V.U. H. Olaerts.

Zie :

- 1097 - 96 / 97 :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Addendum.
- N° 3 tot 6 : Amendementen.

Zie ook :

- N° 8 : Tekst aangenomen door de commissie.

(*) Vierde zitting van de 49° zittingsperiode.

- 1097 / 7 - 96 / 97

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997-1998 (*)

17 OCTOBRE 1997

PROJET DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. **Jozef VAN EETVELT**

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi a été examiné par votre commission les 2, 8 et 9 juillet et 2 octobre 1997.

(1) Composition de la commission :

Président : M. Schellens.

A. — Titulaires :

C.V.P. M. Ansoms, Mme Pieters
(T.), MM. Van Eetvelt,
Vermeulen.
P.S. MM. Grosjean, Moock,
Toussaint.
V.L.D. MM. Huts, Taelman, Van
Aperen.
S.P. MM. Bartholomeeussen,
Schellens.
P.R.L.- MM. Vandenhaute, Waut-
F.D.F. hier.
P.S.C. Mme Cahay-André.
Vl. M. Geraerts.
Blok
Agalev/M. Vanoost.
Ecolo

B. — Suppléants :

MM. Brouns, Didden, Ghesquière,
Lenssens, Vanpoucke.
MM. Canon, Demotte, Meureau,
Minne.
MM. Cortois, De Croo, Lahaye,
Smets.
MM. Cuyt, Roose, Verstraeten.
MM. Hotermans, Moerman, Reyn-
ders.
MM. Fournaux, Gehlen.
MM. Huysentruyt, Spinnewyn.
Mme Schüttringer, M. Van Dien-
deren.

C. — Membre sans voix délibérative :

V.U. M. Olaerts.

Voir :

- 1097 - 96 / 97 :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Addendum.
- N° 3 à 6 : Amendements.

Voir aussi :

- N° 8 : Texte adopté par la commission.

(*) Quatrième session de la 49° législature.

Op grond van artikel 80 van de Grondwet heeft de regering bij de indiening van het wetsontwerp de spoedbehandeling gevraagd.

Krachtens artikel 40*bis* van het Reglement wordt « bedoelde urgentie als verworven beschouwd zonder dat de Kamer zich moet uitspreken ».

Nadat de overlegcommissie tijdens haar vergadering van 30 juni 1997 heeft beslist haar beslissing uit te stellen (Stuk Kamer n° 82/19), heeft zij op 15 oktober 1997 — dus nadat de bespreking van het ontwerp door de commissie was afgesloten — de evocatietermijn op 5 dagen en de onderzoekstermijn op 30 dagen vastgesteld (Stuk Kamer n° 82/20).

I. — INLEIDING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

De Regie der Luchtwegen (RLW), een parastatale instelling van het type A, werd op 20 november 1946 opgericht met een dubbel doel : enerzijds de veiligheid van de luchtvaart waarborgen en anderzijds luchthavens bouwen en exploiteren.

Op 11 december 1987 heeft de RLW samen met verscheidene grote banken, krediet- en verzekeringsinstellingen, de NV Brussels Airport Terminal Company (BATC) opgericht met een kapitaal van 2 000 025 000 frank dat voor 47,50 % in handen is van de RLW en voor 52,50 % in handen van haar privé-partners.

Bij die gelegenheid heeft de RLW bij de BATC haar passagiersactiviteiten in de luchthavengebouwen van Brussel-Nationaal ingebracht.

Aangezien de RLW voor de uitvoering van de aan de BATC toevertrouwde taken over het vereiste personeel beschikte, werden deze activiteiten verricht door ambtenaren en beambten van de RLW in het raam van een dienstverleningsovereenkomst.

De BATC had ook als opdracht in Zaventem een nieuw luchthavengebouw op te trekken; dat werd in december 1994 in gebruik genomen. Te dien einde verkreeg zij van de RLW het recht van opstal over de noodzakelijke oppervlakte.

De bouw ervan leidde in 1992-1993 tot zware financiële moeilijkheden die onder andere drie belangrijke maatregelen rechtvaardigden :

- de indienstneming van de heer Pierre Klees als directeur-generaal;

- het aangaan van een converteerbare obligatielening van 2 000 025 000 frank ten belope van 48,53 % door de RLW en 51,47 % door haar privé-partners;

- de verbintenis vanwege de overheid om de passagierstaks uitsluitend ten behoeve van de BATC te verhogen (die heffing bedraagt thans 530 frank, waarvan 62 frank voor de RLW en 468 frank voor de BATC).

Mettertijd werd het steeds duidelijker dat het samengaan van beide bij de luchthavenexploitatie be-

Conformément à l'article 80 de la Constitution, le gouvernement a demandé l'urgence lors du dépôt de projet de loi.

En vertu de l'article 40*bis* du Règlement, celle-ci « est considérée comme acquise sans que la Chambre ait à se prononcer ».

Après avoir décidé, lors de sa réunion du 30 juin 1997, de reporter la décision (Doc. Chambre n° 82/19), la commission de concertation, le 15 octobre suivant — soit après la fin de l'examen du projet par la commission —, a fixé le délai d'évocation à 5 jours et le délai d'examen à 30 jours (Doc. Chambre n° 82/20).

I. — EXPOSE INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

La Régie des Voies Aériennes (RVA), organisme parastatal de type A, a été constituée le 20 novembre 1946 avec un double objet : d'une part, assurer la sécurité de la navigation aérienne et, d'autre part, construire et exploiter les aéroports.

Le 11 décembre 1987, la RVA a constitué avec plusieurs grandes banques et institutions de crédit et d'assurances la SA Brussels Airport Terminal Company (BATC), au capital de 2 000 025 000 francs, détenu à raison de 47,50 % par la RVA et de 52,50 % par ses partenaires privés.

A cette occasion, la RVA a fait apport à BATC de son activité se rapportant aux passagers dans l'aérogare de Bruxelles-National.

Etant donné que la RVA disposait du personnel nécessaire pour exécuter les tâches confiées à la BATC, ces activités ont été effectuées par des fonctionnaires et agents de la RVA dans le cadre d'un contrat de louage de services.

La BATC avait aussi pour mission de construire une nouvelle aérogare à Bruxelles-National, qui a été inaugurée en décembre 1994. Elle s'est vu octroyer à cette fin par la RVA un droit de superficie sur les terrains nécessaires.

Cette construction a connu une crise financière grave en 1992-1993, qui a justifié, entre autres, trois mesures importantes :

- l'engagement de M. Pierre Klees en qualité de directeur général;

- la souscription d'un emprunt obligataire convertible de 2 000 025 000 francs à concurrence de 48,53 % par la RVA et 51,47 % par ses partenaires privés;

- l'engagement de la part des pouvoirs publics d'augmenter la taxe passagers au profit exclusif de BATC (taxe qui s'élève aujourd'hui à 530 francs, dont 62 francs pour la RVA et 468 francs pour BATC).

Au fil du temps, il est apparu de façon de plus en plus évidente que la cohabitation de deux acteurs au

trokken partijen alleen maar op een permanente conflictsituatie kon uitdraaien.

Zo werden problemen vastgesteld in verband met het hiërarchisch gezag over het personeel van de Regie dat voor rekening van de BATC opdrachten uitvoert, met de opsplitsing van de bevoegdheden en het aandeel in de verantwoordelijkheden.

Deze functiestoornissen belemmeren uiteraard de optimale exploitatie van het economisch potentieel van onze nationale luchthaven.

Een analyse van de werking van de luchthavens in onze buurlanden toont aan dat zij alle fundamenteel georganiseerd zijn op basis van drie factoren :

- de exploitant van de luchthaven;
- de luchtverkeersleiding;
- de regulering (in de ruime zin van het woord).

Vanaf dat ogenblik was het de bedoeling deze driedelige structuur ook in ons land in te voeren. Dat geeft het volgende schema :

De verschillende activiteiten met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal zullen gegroepeerd worden binnen de BATC waarvan de benaming, gelet op de uitbreiding van haar maatschappelijk doel, BIAC (Brussels International Airport Company) wordt. BIAC wordt een naamloze vennootschap van publiek recht volgens het BELGACOM-model. De BIAC zal van de RLW de activiteit « luchthavenexploitatie » overnemen.

De veiligheid van de luchtvaart blijft de bevoegdheid van de RLW, die wordt omgevormd tot een autonoom overheidsbedrijf en Belgocontrol zal heten.

Naast de technische regulering, uitgevoerd door het Bestuur van de Luchtvaart, moet de economische regulering worden georganiseerd. Die functie zal worden vervuld door de oprichting van een specifiek orgaan, met name het Coördinatie- en Reguleringcomité (CRC), dat moet zorgen voor de coördinatie tussen de verschillende interveniënten (minister van vervoer, Bestuur van de Luchtvaart, BIAC, Belgocontrol, Adviescomité van de luchthaven). Het CRC, zonder eigen personeel, zal als opdracht hebben :

- op verzoek van een van de partijen of van de minister, op te treden als verzoeningsinstantie bij geschillen of spanningen tussen BIAC en Belgocontrol;
- de partijen te adviseren omtrent de evolutie van de concurrentiepositie van de nationale luchthaven alsook wat de capaciteit ervan betreft;
- een gemotiveerd advies uit te brengen omtrent elk verzoek tot verhoging van de luchtvaartheffingen en -tarieven uitgaande van Belgocontrol of BIAC.

Het ontwerp houdt, meer in het bijzonder wat BIAC betreft, uiteraard in dat er overleg plaatsvindt met de privé-sector die thans 52,50 % van het kapitaal van BATC in handen heeft. De regering vindt het belangrijk dat de huidige partners hun samen-

niveau de l'exploitation de l'aéroport ne pouvait que déboucher sur une situation conflictuelle permanente.

Ainsi, à titre d'exemple, on a relevé des problèmes en matière d'autorité hiérarchique sur le personnel de la Régie effectuant des prestations pour le compte de BATC, en matière de répartition des compétences et en matière de partage de responsabilités.

Ces dysfonctionnements constituent évidemment des obstacles à une exploitation performante du potentiel économique que représente notre aéroport national.

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

- l'exploitant de l'aéroport;
- le contrôle aérien;
- la régulation (au sens large).

La réflexion a dès lors consisté à transposer cette structure tripolaire à notre pays, ce qui amène à présenter le schéma suivant :

Les diverses activités relatives à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National seront rassemblées au sein de BATC, dont la dénomination deviendra BIAC (Brussels International Airport Company) en raison de l'extension de son objet social. Concrètement, BIAC, qui prendra la forme de SA de droit public selon le modèle de BELGACOM, absorbera la branche d'activité « exploitation aéroportuaire » de la RVA.

La sécurité de la navigation aérienne restera de la compétence de la RVA, qui sera transformée en entreprise publique autonome et prendra le nom de Belgocontrol.

À côté de la régulation technique assurée par l'Administration de l'Aéronautique, il s'impose d'organiser la régulation économique. Cette dernière fonction sera assurée par la mise en place d'un organe spécifique appelé Comité de régulation et de coordination (CRC), susceptible d'assurer la coordination entre les différents intervenants (ministre des Transports, Administration de l'Aéronautique, BIAC, Belgocontrol, Comité consultatif de l'aéroport). Le CRC, qui n'aura pas de personnel propre, aura pour missions :

- d'intervenir comme instance de conciliation en cas de différend ou de tension entre BIAC et Belgocontrol, à la demande d'une des parties ou du ministre;
- de conseiller les parties au sujet de l'évolution de la position concurrentielle de l'aéroport national ainsi qu'en matière de capacité;
- de remettre un avis motivé sur toute demande de hausse des tarifs et redevances aéronautiques émanant de Belgocontrol ou de BIAC.

Le projet, et plus particulièrement pour ce qui concerne BIAC, implique bien entendu une négociation avec le secteur privé actuellement détenteur de 52,50 % du capital de BATC. Il est important de souligner la volonté du gouvernement de voir les

werking met de Staat voor het beheer van onze nationale luchthaven voortzetten.

De regering wenst bijgevolg dat alles in het werk wordt gesteld om een overeenkomst na te streven die rekening houdt met het algemeen belang en die de door de protocols van aandeelhouders gewaarborgde rechten in acht neemt.

De uitwerking van het project is onmogelijk zonder in te gaan op drie fundamentele vragen :

- wie doet wat ?
- wat wordt het statuut van het personeel ?
- hoe evalueren ?

De verdeling van de taken tussen BIAC en Belgocontrol werd onderzocht naar analogie van wat er bij onze meest performante buurlanden gebeurt, steeds met de bedoeling de wrijvingszones tussen beide entiteiten zoveel mogelijk te beperken. Het is op grond hiervan dat de respectieve maatschappelijke doelen werden vastgelegd die zijn opgenomen in het wetsontwerp.

Bij de overplaatsing van het huidige vaste personeel van de RLW zullen de rechten ervan inzake werkzekerheid, verloning en pensioen moeten worden gerespecteerd. Terzake is de keuze van een juridische vorm voor beide entiteiten die refereert aan de wet van 21 maart 1991, niet zonder belang.

Tot slot vereisen de aspecten gekoppeld aan de evaluatie van zowel BATC als van de bedrijfstak « luchthavenexploitatie » van de RLW een zo neutraal en objectief mogelijke formule. Twee bedrijfsrevisoren, de ene aangewezen door BATC en de andere door de RLW, zullen een gemeenschappelijk verslag opstellen waarbij hun eventuele verschilpunten duidelijk naar voor komen.

Een derde revisor, aangewezen door de Commissie voor het Bank- en Financiewezen, zal optreden als scheidsrechter en de evaluatie van beide entiteiten vastleggen.

De complexiteit van de tenuitvoerlegging van dit project rechtvaardigt ten volle de gekozen juridische techniek :

- eerst de machtigingswet, die het parlement in staat stelt zich uit te spreken over het doel en de krachtlijnen van de vooropgestelde operatie en de Koning machtigt nadere regels te bepalen door de vigerende wettelijke bepalingen indien nodig te wijzigen, aan te vullen, te vervangen of op te heffen;
- vervolgens een koninklijk besluit dat zich beter leent voor overleg of het vaststellen van procedures, zoals bijvoorbeeld voor de evaluatieregels of de spreading van het personeel;
- ten slotte een bekrachtigingswet, waarbij de regering erover waakt dat geen enkele maatregel vooraf onomkeerbare gevolgen heeft.

Dat is in het kort het model om de eenheid in het beheer van onze nationale luchthaven te herstellen. Het zal een optimale exploitatie mogelijk maken met drie doelen voor ogen :

partenaires actuels poursuivre leur collaboration avec l'Etat dans la gestion de notre aéroport national.

Le gouvernement souhaite dès lors que tout soit mis en œuvre pour rechercher un accord sur une base conforme à l'intérêt général et dans le respect des droits garantis par les protocoles d'actionnaires.

La réalisation du projet passe inévitablement par la formulation d'une réponse à trois questions fondamentales :

- qui fera quoi ?
- quel sera le statut du personnel ?
- comment évaluer ?

La répartition des tâches entre BIAC et Belgocontrol a été étudiée par référence à ce qui se fait chez nos voisins les plus performants, avec le souci permanent de limiter autant que possible les zones de frictions entre les deux entités. C'est sur cette base qu'ont été définis les objets sociaux respectifs repris dans le projet de loi.

Le personnel de la RVA actuellement sous statut devra être transféré dans le respect de ses droits en matière de sécurité d'emploi, de rémunération et de pension. Les formes juridiques choisies pour les deux entités par référence à la loi du 21 mars 1991 ne sont évidemment pas sans importance à cet égard.

Enfin, les aspects liés aux évaluations tant de BATC que de la branche d'activité « exploitation aéroportuaire » de la RVA exigent d'imaginer une formule qui soit neutre et la plus objective possible. Deux réviseurs d'entreprises, l'un désigné par BATC et l'autre par la RVA, rédigeront un rapport commun en faisant apparaître clairement leurs divergences éventuelles.

Un troisième réviseur, désigné par la Commission bancaire et financière, arbitrera et arrêtera la double évaluation.

La complexité liée à la réalisation d'un tel projet justifie pleinement le recours à la technique juridique choisie :

- d'abord la loi d'habilitation, qui permet au Parlement de se prononcer sur l'objectif et les grandes lignes de l'opération envisagée et donne habilitation au Roi pour en établir les modalités en modifiant, complétant, remplaçant ou abrogeant s'il échet, les dispositions légales en vigueur;
- ensuite un arrêté royal, qui se prête mieux à la négociation ou la définition de procédures, comme par exemple celle des règles d'évaluation ou de la répartition du personnel;
- enfin, une loi de confirmation, le gouvernement veillant à ce qu'aucune mesure ne produise préalablement d'effets irréversibles.

Voilà, en synthèse, le modèle imaginé pour réaliser la réunification de la gestion de notre aéroport national et en rendre possible une exploitation performante qui permette d'atteindre trois objectifs :

— voor de passagiers een gepast beleid voeren inzake dienstverlening en opvang — de gewone passagiers zowel als VIP's — dat onze luchthaven bij de beste van Europa rangschikt;

— een coherent commercieel beleid waarborgen voor alle diensten van de luchthaven en optreden als enige gesprekspartner voor de luchtvaartmaatschappijen;

— een optimale exploitatie waarborgen van de infrastructuur, waarbij zoveel mogelijk met de milieu-aspecten rekening wordt gehouden.

II. — ALGEMENE BESPREKING

1. Algemene opmerkingen — Het beheersmodel van de luchthaven

De heer Vandenhaute ziet in het wetsontwerp een poging om een privaatrechtelijke naamloze vennootschap — met name BATC — de bepalingen op te leggen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de autonome overheidsbedrijven (die wet beperkt het aantal autonome overheidsbedrijven tot vier, met name de RLW, de NMBS, DE POST en BELGACOM). Met de ter uitvoering van de ontworpen wet genomen volmachtbesluiten wil de regering dus een bedrijf uit de privé-sector nationaliseren teneinde het om te vormen tot een autonoom overheidsbedrijf.

De spreker ziet niet in hoe de bestaande activiteiten van een naamloze vennootschap die niet aan het publiek recht is onderworpen, bij wet zouden kunnen worden gereorganiseerd. Overeenkomstig de artikelen 165 en volgende van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen kan alleen een buitengewone algemene vergadering de beslissing nemen BATC een andere rechtsvorm te geven (zie ook de opmerkingen van dezelfde spreker onder punt 2 verderop).

Voorts stelt de spreker vast dat er heel wat onduidelijkheid heerst over de opdrachten van de twee vennootschappen in kwestie (zie punt 4 verderop). Verder stipt hij aan dat het wetsontwerp de benamingen RLW en BATC behoudt, terwijl de minister het heeft over BELGOCONTROL en BIAC.

De heer De Croo herinnert aan het economisch belang van de luchthaven Brussel-Nationaal en de uitbreidingsmogelijkheden ervan. Vervolgens schetst hij de ontwikkeling van de luchthaven. Volgens hem is de economische groei die de luchthaven ongeveer tien jaar geleden kende, het resultaat van een reorganisatie die op de volgende drie pijlers berust: de verbetering van de luchtverkeersleiding door de ingebruikname van CANAC (mede gefinancierd door het innen van de « en route »-heffingen), de ontwikkeling van de infrastructuur rond de luchthaven (die ontwikkeling heeft geleid tot de groei van een economisch belangrijke sector, met name die van de koeriersdiensten) en tot slot de uitbreiding van de gebouwen zelf van de luchthaven door de oprichting van BATC. Dankzij de oprichting van die vennoot-

— mettre en place une véritable politique de service et d'accueil des passagers — ordinaires ou hôtes de marque — qui place notre aéroport au top niveau sur le plan européen;

— assurer une politique commerciale cohérente pour l'ensemble des services de l'aéroport et constituer un interlocuteur unique pour les compagnies aériennes;

— réaliser une exploitation optimale des infrastructures dans le respect le plus large possible des impératifs environnementaux.

II. — DISCUSSION GENERALE

1. Observations générales — Le modèle de gestion de l'aéroport

M. Vandenhaute constate que le projet de loi tend à imposer à une société anonyme de droit privé — en l'occurrence, BATC — les dispositions de la loi du 21 mars 1991, laquelle concerne les entreprises publiques autonomes (par ailleurs limitativement désignées dans la loi comme étant la RVA, la SNCB, LA POSTE et BELGACOM). Les arrêtés de pouvoirs spéciaux, pris en exécution de la loi en projet, devront donc nationaliser une entreprise privée afin de la transformer en entreprise publique autonome.

L'intervenant voit mal comment une loi pourrait réorganiser les activités existantes d'une société anonyme qui n'est pas soumise au droit public. Si BATC doit être transformée en une autre forme de société, c'est à une assemblée générale extraordinaire qu'il appartient d'en décider, conformément aux articles 165 et suivants des lois coordonnées sur les sociétés commerciales (voir également les observations du même auteur au point 2 ci-après).

L'intervenant constate par ailleurs qu'une grande imprécision subsiste en ce qui concerne les missions des deux sociétés concernées (voir le point 4 ci-après). Il relève en outre que le projet de loi maintient les appellations RVA et BATC, alors que le ministre parle pour sa part de BELGOCONTROL et de BIAC.

M. De Croo, après avoir rappelé l'importance économique de l'aéroport de Bruxelles National et son potentiel d'expansion, retrace l'historique du développement de l'aéroport. Il estime que le décollage économique de l'aéroport il y a une dizaine d'années a été rendu possible par une réorganisation reposant sur trois piliers: l'amélioration du contrôle aérien, via la mise en place de CANAC (dont une des sources de financement a été la perception des redevances « en route »); le développement des infrastructures autour de l'aéroport, ce qui a permis la croissance d'un secteur d'activités économiquement important, celui du courrier express; enfin, l'extension des bâtiments mêmes de l'aéroport, par la création de la BATC. La constitution de cette société a permis de recourir à un financement extra-budgétaire pour

schap werden voor de bouw van de nodige infrastructuur financiële middelen ingebracht die niet in de begroting waren opgenomen. Op 7 december 1987 hebben de minister van Verkeerswezen (optredend als vertegenwoordiger van de RLW) en de verschillende BATC-aandeelhouders uit de privé-sector een 30 jaar durend protocolakkoord gesloten. Op die manier kreeg de aldus opgerichte vennootschap bestaans- en inkomstenzekerheid.

Sindsdien is de in 1987 aangenomen optie ongewijzigd gebleven : de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven heeft het privé-karakter van de opdrachten van BATC in geen enkel opzicht veranderd. De spreker staft zijn bewering door te verwijzen naar de parlementaire voorbereiding van die wet. Zo heeft de minister tijdens de bespreking van artikel 171 door de Kamercommissie voor de Infrastructuur het volgende verklaard : « *BATC wordt een dochtermaatschappij van de Nationale Maatschappij der Luchtwegen (NMLW).*

Die dochter is evenwel niet betrokken bij opdrachten van openbare diensten. In feite wordt het statuut van de BATC niet gewijzigd (...). De minister bevestigt nog dat op de BATC geen regeling in verband met de taalkaders noch het statuut van het Rijkspersoneel van toepassing is. » (Verslag van de heren Bosmans en Perdieu, Stuk n° 1287/10-89/90, blz. 206-207).

Sindsdien hebben zowel de rechtbank die uitspraak in kort geding doet als de Raad van State bevestigd dat voor BATC het privaat recht geldt en dus niet onderworpen is aan de wetgeving inzake de autonome overheidsbedrijven. Dat blijkt trouwens ook uit de procedures die BATC heeft moeten volgen om een bouwvergunning te krijgen.

De spreker is bijgevolg van oordeel dat het nieuwe, door de huidige regering voorgestelde beheersmodel van de luchthaven heel wat gevaren inhoudt (zie punt 3 verderop).

Voorts is hetzelfde lid het oneens met de stelling als zou er in Europa een nationaliseringsproces van de luchthavens aan de gang zijn. Volgens hem zijn de meeste Europese luchthavens integendeel in handen van de privé-sector. Hij betwist dan ook dat een hernationalisering van de luchthaven Brussel-Nationaal een goede zaak zou zijn.

De spreker wijst ook op de eventuele juridische risico's verbonden aan de onnauwkeurigheid van de door de regering voorgestelde formule. Zal de tot BIAC omgevormde BATC al dan niet onderworpen zijn aan de wetgeving die van toepassing is op openbare aanbestedingen ? Komt er een taalstatuut voor de BIAC ? Zullen de beslissingen van de BIAC kunnen worden aangevochten voor de Raad van State ? (zie ook punt 6 verderop).

Verder vraagt de spreker zich af hoe de eigendomsoverdracht zal verlopen. Welke maatregelen heeft de regering genomen inzake registratie- en BTW-rechten ? (zie ook punt 3 verderop).

De spreker besluit dat — in overeenstemming met de verbintenissen aangegaan voor een periode

construire les infrastructures nécessaires. Pour créer BATC, un protocole d'accord a été conclu le 7 décembre 1987, entre le ministre des Communications, représentant la RVA, et les différents actionnaires privés de BATC. Ce protocole d'accord a été conclu pour une durée de trente ans, de manière à garantir à la société ainsi créée une sécurité d'existence et des recettes.

Depuis lors, rien n'est venu infléchir l'option adoptée en 1987 : la loi du 21 mars 1991 créant les entreprises publiques autonomes n'a en rien modifié le caractère privé des missions de la BATC. Le membre en prend pour preuve les travaux préparatoires de cette loi. Ainsi, lors de l'examen par la commission de l'infrastructure de la Chambre de l'article 171, le ministre a déclaré que « *la BATC devient une filiale de la Société nationale des voies aériennes (SNVA).*

Cette filiale n'est cependant pas associée à des missions de service public. En fait, le statut de BATC n'est pas modifié (...). Le ministre confirme encore que la BATC n'est pas soumise aux cadres linguistiques ni au statut du personnel de l'Etat » (Rapport de MM. Bosmans et Perdieu, Doc. n° 1287/10-89/90, pp. 206-207).

Depuis lors, le fait que la BATC ressortit au droit privé et n'est donc pas concernée par la législation régissant les entreprises publiques autonomes a encore été confirmé, tant par le tribunal des référés que par le Conseil d'Etat, ainsi que par les procédures auxquelles a dû se soumettre BATC pour obtenir un permis de bâtir.

L'intervenant juge dès lors que le nouveau modèle de gestion de l'aéroport proposé par le gouvernement actuel porte de nombreux dangers (voir le point 3 ci-après).

Le même membre conteste par ailleurs l'assertion selon laquelle on assisterait actuellement à un processus de nationalisation des aéroports en Europe. Il estime au contraire que la plupart des aéroports européens bénéficient d'une gestion privée et conteste qu'une renationalisation de l'aéroport de Bruxelles-National constitue un choix de gestion judicieux.

L'intervenant attire par ailleurs l'attention sur les risques juridiques susceptibles de découler de l'imprécision de la formule proposée par le gouvernement. Ainsi, BATC, une fois devenue BIAC, sera-t-elle ou non soumise à la législation sur les marchés publics ? Sera-t-elle assujettie à un statut linguistique ? Les décisions prises au sein du BIAC pourront-elles être contestées devant le Conseil d'Etat ? (voir également le point 6 ci-après).

En ce qui concerne le transfert de propriété, qu'est-il prévu en matière de droit d'enregistrement et de TVA ? (voir également le point 3 ci-après).

L'intervenant conclut qu'il est impératif de respecter le caractère de droit privé de BATC — conformé-

van 30 jaar jegens de aandeelhouders uit de privé-sector — niet mag worden geraakt aan de privaatrechtelijke aspecten van BATC en dat de wetten op de handelsvennootschappen moeten worden nageleefd.

Bijgevolg moet het wetsontwerp grondig worden aangepast.

De heer Vanoost herinnert aan het antwoord van de minister op de interpellaties van hemzelf en van de heer Vandenhautte (interpellaties van 3 juni 1997) omtrent het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal; zo heeft de minister gezegd dat de toestand binnen de luchthaven als een endemische conflict situatie kan worden beschouwd. De spreker is het er dan ook mee eens dat die situatie moet worden verholpen.

Dat neemt echter niet weg dat hij bedenkingen heeft bij de economische logica van bepaalde bedrijven die in de luchthavensector actief zijn, en dan meer bepaald de koeriersdiensten. Hij heeft eveneens bezwaar tegen de voortzetting van de ongebreidelde ontwikkeling van de luchthaven, omdat de beperkte oppervlakte van het Belgische achterland een dergelijke ontwikkeling niet rechtvaardigt.

Voorts komt het hem voor dat om louter ideologische redenen noch privatisering, noch nationalisering mag primeren. Wat telt, is dat er resultaten worden geboekt. De huidige gebouwen zijn echter te duur en kunnen onvoldoende worden aangepast, terwijl het niet vast staat dat de huidige groei zich zal doorzetten (zie ook de punten 2, 5 en 8 verderop).

De heer Van Eetvelt is van oordeel dat de dualiteit van het huidige beheer van de luchthaven problemen veroorzaakt; hij is het er dan ook mee eens dat aan een oplossing moet worden gewerkt. Niettemin denkt hij dat zulks in de praktijk moeilijk zal zijn (zie ook de punten 4, 5 en 6 verderop).

Mevrouw Cahay-André meent dat een machtingswet gepaard moet gaan met de belofte dat het parlement de teksten van de op grond van die wet genomen besluiten zal kunnen behandelen (zie ook de punten 4 en 6 verderop).

Volgens *de heer Bartholomeeussen* zijn de huidige knelpunten een logisch gevolg van de splitsing van het beheer van de luchthaven tussen de BATC en de RLW. Het ontwerp van de huidige regering is dan ook een welkome ruggensteun voor al wie pleit voor de eenheid van beheer, zoals die bestaat op de buitenlandse luchthavens.

Voor het overige vindt de spreker het logisch dat, naar het voorbeeld van Schiphol of Frankfurt, de overheidssector meerderheidsaandeelhouder wordt van de toekomstige structuur BIAC (zie ook de punten 5 en 7 verderop).

Tot slot verzet *de heer Geraerts* zich tegen de handhaving van de naam « Brussel-Nationaal ».

Naar aanleiding van al deze opmerkingen wijst *de minister* erop dat ook al hebben bepaalde sprekers op alternatieve modellen gewezen, eigenlijk niemand gekant is tegen de voornaamste doelstelling die de

ment aux engagements pris pour trente ans à l'égard des actionnaires privés — et de respecter la législation sur les sociétés commerciales.

En tout état de cause, le projet de loi devra être considérablement amendé.

M. Vanoost rappelle que, selon les termes employés par le ministre lors de sa réponse aux interpellations sur la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National développées par lui-même et par M. Vandenhautte le 3 juin 1997, la situation au sein de l'aéroport peut être qualifiée « d'endémiquement conflictuelle ». Il ne conteste dès lors pas la nécessité de remédier à cet état de fait.

L'intervenant se montre par contre réticent vis-à-vis de la logique économique développée par certains des opérateurs du secteur aéroportuaire, plus particulièrement par les sociétés de courrier express. Il juge également contestable la poursuite du développement forcené de l'aéroport, dès lors que ce développement ne se trouve pas justifié par la taille réduite du hinterland belge.

Il lui paraît par ailleurs que ni la privatisation, ni la nationalisation ne doivent être prônées dans une logique purement idéologique. Seule compte l'obligation de résultat. Or, les bâtiments actuels sont à la fois trop coûteux et insuffisamment adaptables, alors qu'il n'apparaît pas certain que la croissance actuelle va se poursuivre (voir également les points 2, 5 et 8 ci-après).

M. Van Eetvelt juge que la dualité de la gestion actuelle de l'aéroport est source de problèmes et il approuve dès lors la recherche d'une solution. Il estime toutefois celle-ci difficile à mettre en place dans la pratique (voir également les points 4, 5 et 6 ci-après).

Mme Cahay-André estime que le recours à une loi d'habilitation doit s'accompagner de la promesse que les textes des arrêtés pris sur la base de cette loi pourront être examinés par le parlement (voir également les points 4 et 6 ci-après).

M. Bartholomeeussen est d'avis que la scission de la gestion de l'aéroport entre la BATC et la Régie des voies aériennes ne pouvait qu'être source de problèmes. Le projet de l'actuel gouvernement constitue dès lors une adhésion bienvenue à l'unicité de gestion qui prévaut dans les aéroports étrangers.

L'intervenant juge par ailleurs logique que le secteur public soit majoritaire dans l'actionnariat de la future BIAC, à l'image de la situation existant à Schiphol ou à Francfort (voir également les points 5 et 7 ci-après).

Enfin, *M. Geraerts* s'insurge contre le maintien de l'appellation « Bruxelles-National ».

A la suite de ces différentes observations, *le ministre* répond que, même si des modèles alternatifs ont été évoqués par certains intervenants, l'objet principal du projet, c'est-à-dire le rétablissement de l'unicité

regering met dit wetsontwerp nastreeft, met name het herstel van de beheerseenheid. Zonder dat herstel kunnen er geen betere resultaten worden geboekt, gelet op de concrete situatie waarin de nationale luchthaven verkeert.

De minister onderstreept dat het voorgestelde model het mogelijk maakt een significante inbreng van de particuliere sector (onder meer op het vlak van het management) te koppelen aan het gebruik van de infrastructuur van de Staat (waarvan de waarde zeker niet te onderschatten valt). Hij is er volkomen van overtuigd dat dit model het enige is waarmee — rekening houdend met de financiële beperkingen van de Staat en van zijn partners — de beheerseenheid in de praktijk kan worden hersteld. Alleen dat model houdt rekening met het algemeen belang en met het belang van de gebruikers zonder dat aan operationele continuïteit wordt ingeboet.

De heer De Croo verwondert er zich over dat de minister het heeft over beheerseenheid. Volgens de spreker is er absoluut geen sprake van dat het ontwerp die eenheid herstelt, aangezien het beheer van de luchthaven voortaan in handen komt van niet minder dan drie organen. Bij een eventuele conflict-situatie zijn geen duidelijke krijtlijnen getrokken.

Voorts merkt hij op dat de RLW bevoegd blijft voor het beheer van de regionale luchthavens.

De heer Reynders merkt op dat nergens meer wordt verwezen naar de Nationale Maatschappij der Luchtwegen (NMLW), die moest worden opgericht op grond van de wet van 21 maart 1991.

Hij vraagt zich af het ontwerp niet zou moeten bepalen wat met die maatschappij zal gebeuren, want bij gebrek aan duidelijke afspraken daarover zullen niet minder dan drie autonome overheidsbedrijven naast elkaar actief zijn in de luchthavensector.

Voorts vestigt de spreker de aandacht op de toekomst van de luchthaven Brussel-Nationaal.

De splitsing van de luchthavencontrole en het bestuur kan een positieve zaak zijn; toch rijzen vragen omtrent de bestuurders. Is de in het ontwerp voorgestelde formule definitief en leidt ze bijgevolg tot een nationalisering van de luchthaven, of betreft het hier alleen een overgangsfase, waarna op zoek zal worden gegaan naar specialisten op het vlak van het luchthavenbeheer (de formule die voor de Londense luchthavens werd uitgewerkt) ?

De minister antwoordt dat de ontwikkeling van de luchthaven centraal staat.

Bijgevolg is een dynamisch management noodzakelijk.

Wat de NMLW betreft, stipt hij aan dat ze zal worden opgeheven bij een besluit tot wijziging van de wet van 21 maart 1991; dat besluit zal worden vastgesteld op grond van de door het ontworpen artikel 2, 3°, verleende machtiging.

té de gestion, ne lui paraît guère contesté. Il estime que, dans les circonstances concrètes que connaît l'aéroport de Bruxelles-National, l'amélioration de la performance passe nécessairement par le rétablissement de cette unité.

Le ministre souligne que le modèle proposé permet de combiner un apport significatif du secteur privé, entre autres sur le plan du management, avec l'utilisation d'infrastructures, d'une valeur considérable, détenues par le secteur public. Il a l'intime conviction que ce modèle est le seul, qui, dans la réalité pratique, puisse aboutir à cette unicité de gestion, compte tenu des contraintes financières de l'Etat et de ses partenaires, dans le respect de l'intérêt collectif et de l'intérêt des usagers et avec le maintien de la continuité opérationnelle.

M. De Croo s'étonne que le ministre mette en avant l'unicité de la gestion, car il ne lui paraît pas que le projet rétablisse celle-ci, dès lors que pas moins de trois organes se partageront dorénavant la gestion de l'aéroport, sans que rien ne soit tranché en cas de conflit éventuel.

Il relève en outre que la RVA reste compétente en ce qui concerne les aéroports régionaux.

M. Reynders constate qu'il n'est plus nulle part fait mention de la Société nationale des Voies aériennes (SNVA), qui devait être mise en place sur la base de la loi du 21 mars 1991.

Ne conviendrait-il pas que le projet de loi indique le sort qui sera réservé à cette société, à défaut de quoi pas moins de trois entreprises publiques autonomes coexisteront dans le secteur aéroportuaire ?

L'intervenant s'interroge par ailleurs sur l'avenir de l'aéroport de Bruxelles-National.

Si la scission du contrôle aérien d'une part et de la gestion d'autre part peut être jugée positivement, des questions se posent cependant en ce qui concerne les gestionnaires. La formule proposée à travers le projet est-elle définitive et assiste-t-on dès lors à la nationalisation de l'aéroport, ou ne s'agit-il que d'une phase transitoire, qui sera suivie de la recherche d'opérateurs spécialisés en gestion aéroportuaire, à l'instar de la formule mise en place pour les aéroports londoniens ?

Le ministre répond que l'objectif est d'assurer le développement de l'aéroport.

Un management dynamique est dès lors nécessaire.

Quant à la SNVA, elle sera dissoute par un arrêté modifiant la loi du 21 mars 1991, lequel sera pris sur la base de l'habilitation conférée par l'article 2, 3° en projet.

2. De voorgestelde juridische techniek

De heren Vandenhaute, De Croo, Vanoost en Geraerts betreuren het gebruik van bijzondere machten en wijzen erop dat ook de *Raad van State* kritiek heeft op die praktijk (zie Stuk n° 1097/1 blz. 15).

De heer Vandenhaute voegt daaraan toe dat de procedure van volmachten — waarvoor men niet durft uit te komen — des te meer ongerechtvaardigd lijkt daar dezelfde doelstellingen kunnen worden verwezenlijkt via gewone wetten, aangevuld met uitvoeringsbesluiten.

Volgens *de heer Vanoost* is het in het bijzonder onaanvaardbaar dat artikel 2, 3°, de Koning machtigt bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de omvorming van economische overheidsbedrijven aan te passen aan de exploitatievoorwaarden van de twee nog op te richten nieuwe ondernemingen.

Zoals het advies van de Raad van State aanstipt, zal de Koning nagenoeg onbeperkt van de gemeenschappelijke regeling inzake autonome overheidsbedrijven kunnen afwijken (*ibid.*, blz. 15).

Zo wordt het mogelijk elke controlemogelijkheid op de twee bedrijven af te schaffen.

De minister stipt aan dat de Raad van State geen bezwaar had tegen de voorgestelde juridische techniek; de Raad heeft wel gesteld dat het raadzaam is de ter uitvoering van de machtigingswet genomen koninklijke besluiten bij wet te bekrachtigen. De regering heeft die wens ingewilligd in de tekst van het bij het parlement ingediende ontwerp.

De minister onderstreept dat de Raad van State zelf er de aandacht op heeft gevestigd dat « het doel van de machtiging duidelijk omschreven wordt, » en beperkt in de tijd is.

De minister wijst er voorts op dat de ontworpen wet de Koning geen machtiging verleent om in de wet van 21 maart 1991 wijzigingen aan te brengen die een weerslag hebben op alle autonome overheidsbedrijven.

Om het voorgestelde plan tot een goed einde te brengen, mag de Koning daarentegen wel degelijk handelingen stellen die afwijken van de voorschriften van het vennootschapsrecht aangezien Hij de BIAC zal omvormen tot een publiekrechtelijke naamloze vennootschap; op grond van de wet van 1991 is een dergelijke vennootschap « voor al wat niet uitdrukkelijk anders is geregeld (...) door of krachtens enige specifieke wet, onderworpen aan de (...) handelsrechtelijke bepalingen » (artikel 37 van de wet van 21 maart 1991).

Voorts verwijst de minister naar de verbintenis waarvan sprake in de memorie van toelichting (commentaar op artikel 2 *in fine*); de regering verbindt zich ertoe geen maatregelen te nemen waarvan de gevolgen niet ongedaan kunnen worden gemaakt vóór de stemming over een bekrachtigingswet. Dat zou het parlement gerust moeten stellen wat de inachtneming van zijn prerogatieven betreft.

2. La technique juridique retenue

MM. Vandenhaute, De Croo, Vanoost et Geraerts dénoncent le recours à la formule des pouvoirs spéciaux, par ailleurs critiquée par le *Conseil d'Etat* (voir doc. n° 1097/1, p. 15).

M. Vandenhaute ajoute que le recours à une procédure de pouvoirs spéciaux — qui n'ose pas afficher son nom — semble d'autant plus injustifié que des lois ordinaires assorties d'arrêtés d'application permettraient d'atteindre les mêmes objectifs.

M. Vanoost estime particulièrement inadmissible que l'article 2, 3° permette au Roi d'adapter des dispositions de la loi du 21 mars 1991 portant réforme des entreprises publiques économiques aux conditions d'exploitation qui sont propres aux deux nouvelles entreprises à créer.

Ainsi que le souligne le Conseil d'Etat « l'étendue des dérogations au régime commun des entreprises publiques autonomes, que le Roi pourra prévoir, sera pratiquement illimitée » (*ibid.*, p. 15)

Il serait ainsi possible de supprimer toute possibilité de contrôle sur les deux entreprises en cause.

Le ministre note que le Conseil d'Etat n'a pas émis d'objections sur la technique juridique proposée, même s'il a formulé le souhait que les arrêtés royaux pris en exécution de la loi d'habilitation soient confirmés par la loi. Ce souhait est rencontré par le texte du projet déposé au parlement.

Le ministre souligne que le Conseil d'Etat a lui-même noté que l'objet de l'habilitation était circonscrit et limité dans le temps.

Le ministre signale en outre que la loi en projet n'autorise pas le Roi à apporter à la loi du 21 mars 1991 des modifications affectant l'ensemble des entreprises publiques autonomes.

Par contre, pour mener à bien l'opération projetée, le Roi peut incontestablement déroger aux prescriptions du droit des sociétés, puisqu'il transformera BIAC en une société anonyme de droit public et qu'en application de la loi de 1991, une telle société n'est soumise aux dispositions du droit commercial qu'à défaut de dérogation par ou en vertu d'une loi (article 37 de la loi du 21 mars 1991).

Le ministre met par ailleurs en exergue l'engagement inscrit dans l'exposé des motifs (commentaire de l'article 2 *in fine*) de ne pas prendre de mesures d'effets irréversibles avant le vote d'une loi de confirmation, ce qui devrait rassurer le Parlement quant au respect de ses prerogatives.

De voorgestelde juridische techniek lijkt hem dan ook de meest geschikte om het rechtsgezag van de wet te verzoenen met de nood aan een zekere flexibiliteit om een dergelijke technisch complexe operatie uit te voeren.

Gelet op het gering aantal verduidelijkingen omtrent de doelstellingen van artikel 2 maakt *de heer Reynders* zich zorgen over de mogelijke gevolgen van de gevraagde machtiging (zie ook punt 3 hierna).

Volgens *de heer Vanoost* is het absoluut noodzakelijk dat het wetsontwerp specificeert welke artikelen van de wet van 21 maart 1991 in aanmerking komen voor een wijziging bij koninklijk besluit.

Hij is er hoe dan ook van overtuigd dat een soortgelijk resultaat kan worden verkregen zonder de techniek van de bijzondere volmachten.

De heer De Croo heeft bedenkingen bij de werkelijke reikwijdte van de verbintenis van de regering om vóór de stemming over de bekrachtigingswet geen maatregelen te nemen waarvan de gevolgen niet ongedaan kunnen worden gemaakt.

3. De relaties met de huidige en de toekomstige privé-partners

De heer Vandenhaute herinnert eraan dat op 7 december 1987 een protocolakkoord werd gesloten met de BATC-aandeelhouders uit de privé-sector. Op hoeveel wordt, op grond van dat akkoord, de waarde van de aandelen van die privé-partners geschat ?

Klopt het dat de waarde ervan 20 miljard frank zou bedragen ?

Wat was tot slot de reactie van die privé-aandeelhouders op de aankondiging van de indiening van het wetsontwerp door de regering ?

De heer De Croo onderstreept dat die protocolovereenkomst bepaalt dat « *zo de Staat zou beslissen zijn beleid inzake de privé-exploitatie door een overheidsbedrijf te wijzigen, de Staat zich ertoe verbindt de participatie van de vaste investeerders in het kapitaal van de BATC alsook hun converteerbare obligaties over te nemen, en zulks via een aangetekende brief, door de vertegenwoordigers van de vaste investeerders aan de Staat gericht.* ».

In werkelijkheid is niet aan die voorwaarden voldaan en bereidt de regering een juridische verrassingsaanval voor.

De spreker is van mening dat de operatie op een onteigening neerkomt, wat strijdig is met de inhoud van artikel 16 van de Grondwet dat bepaalt dat « *niemand [...] van zijn eigendom [kan] worden ontzet dan ten algemenen nutte, in de gevallen en op de wijze bij de wet bepaald en tegen billijke en voorafgaande schadeloosstelling.* ».

De Staat mag zich niet aan zijn contractuele verplichtingen onttrekken. Hij heeft echter een overeenkomst voor dertig jaar gesloten en de onteigeningsvoorwaarden zijn niet vervuld. Het lijkt bijgevolg bijna zeker dat de benadeelde aandeelhouders tegen de ontworpen wet rechtsmiddelen zullen inzetten.

La technique juridique proposée lui paraît dès lors la plus apte à concilier l'autorité juridique de la loi et les nécessités d'une certaine flexibilité dans la mise au point d'une opération techniquement complexe.

Eu égard au peu de précisions quant aux objectifs fournies à l'article 2, *M. Reynders* s'inquiète des conséquences possibles de l'habilitation demandée (voir également le point 3 ci-après).

M. Vanoost juge impératif que le projet de loi spécifie quels articles de la loi du 21 mars 1991 sont susceptibles d'être modifiés par arrêté royal.

Il lui paraît de toute manière qu'un résultat équivalent pourrait être atteint sans recourir à la technique des pouvoirs spéciaux.

M. De Croo s'interroge sur la portée réelle de l'engagement du gouvernement de ne pas prendre de mesures à effets irréversibles avant le vote de la loi de confirmation.

3. Les rapports avec les partenaires privés actuels et futurs

M. Vandenhaute rappelle que, le 7 décembre 1987, un protocole d'accord a été conclu avec les actionnaires privés de BATC. Quelle est, sur la base des termes de ce protocole, la valeur estimée des actions de ces partenaires privés ?

Est-il exact que cette valeur serait de l'ordre de 20 milliards de francs ?

Enfin, quelle a été la réaction de ces actionnaires privés à l'annonce du dépôt de projet de loi par le gouvernement ?

M. De Croo souligne que, selon ce protocole, « *au cas où l'Etat viendrait à décider de modifier sa politique d'exploitation privée par une société publique, l'Etat s'engage à reprendre la participation des investisseurs stables dans le capital de la BATC, ainsi que les obligations convertibles détenues par eux, et ce, sur demande par lettre recommandée adressée à l'Etat par les représentants des investisseurs stables.* ».

En réalité, ces conditions ne sont pas remplies, et c'est à un coup de force juridique que s'apprête à procéder le gouvernement.

L'intervenant juge que l'opération s'apparente à une expropriation, ce qui est en contradiction avec le prescrit de l'article 16 de la Constitution, lequel dispose que « *nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique, dans les cas et de la manière établis par la loi et moyennant une juste et préalable indemnité.* ».

L'Etat ne peut se soustraire à ses obligations contractuelles. Or, il a conclu une convention pour trente ans et les conditions d'expropriation ne sont pas remplies. Il apparaît dès lors quasi certain que la loi en projet suscitera des recours de la part des actionnaires lésés.

Concreet rijst in elk geval ook de vraag hoe de Staat na een dergelijke onteigening nog kapitaal op de markt kan vinden.

De minister verklaart die operatie in samenspraak met de privé-partners tot een goed einde te willen brengen. Als sommigen onder hen de vennootschap echter wensen te verlaten, zullen hun rechten geëerbiedigd worden op basis van een objectieve evaluatie (zie punt 5 verderop).

De minister wijst er overigens op dat er in het voorgestelde ontwerp geen sprake is van onteigenen in de gebruikelijke zin van het woord, aangezien geen enkele privé-aandeelhouder van BATC wordt verplicht afstand te doen van zijn aandelen. De wet biedt de privé-aandeelhouders daarentegen de mogelijkheid om uit de vennootschap te treden, zoals wordt bepaald in de door de aandeelhouders van BATC ondertekende overeenkomst.

Die mogelijkheid wordt vastgelegd in artikel 5 van het ontwerp, dat uitdrukkelijk bepaalt dat de privé-aandeelhouders van BATC « vóór de tenuitvoerlegging van de hervormingen bedoeld in artikel 2 [...] het recht [hebben] om volgende effecten te verkopen aan de Staat of aan het publiekrechtelijk lichaam dat deze daartoe aanwijst: alle of een deel van hun BATC-aandelen, tegen een prijs overeenstemmend met de intrinsieke waarde van deze aandelen, verhoogd met de waarde van de goodwill van BATC bepaald volgens een formule van verkorte goodwill-rente, zoals deze prijs door een onafhankelijke expertise zal worden vastgesteld. ».

Volgens de minister kon geen betere waarborg worden geboden. Hij geeft bovendien uitdrukkelijk te kennen dat hij met de privé-aandeelhouders wil overleggen om een businessplan op te stellen dat de deelname rechtvaardigt van privé-aandeelhouders, die oog hebben voor de rentabiliteit en de liquiditeit van hun participatie.

Indien het uitstaprecht toch zou worden uitgeoefend en bijgevolg liquide middelen moeten worden gevonden om de wederaankoop van de BATC-aandelen te financieren, beschikt de luchthaven Brussel-Nationaal volgens de minister over voldoende groeimogelijkheden om probleemloos nieuwe aandeelhouders aan te trekken.

De heer De Croo vindt dat de in 1987 gesloten protocolovereenkomst aan het parlement moet worden bekendgemaakt.

De heer Reynders is van oordeel dat de voorgestelde operatie neerkomt op het onteigenen van roerende waarden. Hij vraagt zich bijgevolg af wat de gevolgen van een dergelijke operatie zijn zo er meningsverschillen rijzen: zal het protocol worden toegepast of wordt voorzien in een procedure voor het oplossen van geschillen?

Houdt de goedkeuring van de voorgestelde tekst geen aanzienlijke risico's voor de overheid in? Wat zouden de concrete gevolgen zijn van een conflict tussen de Staat en de privé-aandeelhouders, gelet op de bedragen die op het spel staan en de hoedanigheid

De toute manière, sur le plan pratique, il est permis de s'interroger sur la manière dont l'Etat pourra trouver des capitaux sur le marché, après avoir procédé à une telle expropriation.

Le ministre déclare souhaiter mener à bien cette opération avec la collaboration des partenaires privés. Toutefois, si certains de ceux-ci désirent sortir de la société, leurs droits seront respectés sur la base d'une évaluation objective (voir point 5 ci-après).

Le ministre souligne par ailleurs que le projet présenté ne comprend pas d'expropriation au sens classique du terme, puisqu'aucun actionnaire privé de BATC n'est obligé de se séparer de ses titres. Les actionnaires privés se voient, par contre, confirmer par la loi une possibilité de sortir de la société, comme prévu dans la convention signée entre les actionnaires de la BATC.

Cette confirmation figure à l'article 5 du projet, qui énonce explicitement que « préalablement à la mise en exécution des réformes visées à l'article 2, les actionnaires privés de la BATC ont le droit de vendre, à l'Etat ou à l'entité de droit public que celui-ci délègue à cet effet, tout ou partie de leurs actions de la BATC, à un prix correspondant à la valeur intrinsèque de celles-ci, majorée de la valeur du goodwill de la BATC déterminée selon une formule de rente abrégée de goodwill, tel que ce prix sera établi par une expertise indépendante ». Le ministre estime que meilleure garantie ne pouvait être offerte.

Le ministre souligne par ailleurs sa volonté de mener les contacts avec les actionnaires privés de manière à mettre au point un plan d'affaires justifiant la participation d'actionnaires privés, attentifs à la rentabilité et à la liquidité de leur participation.

Dans l'hypothèse où, malgré cela, le droit de sortie serait exercé, et où il faudrait dès lors trouver des liquidités pour financer le rachat des titres de BATC, le ministre estime que l'aéroport de Bruxelles-National dispose d'un potentiel de développement susceptible d'attirer sans difficultés de nouveaux actionnaires.

M. De Croo estime que le protocole d'accord conclu en 1987 doit être communiqué au Parlement.

M. Reynders juge que l'opération projetée équivaut à une expropriation de valeurs mobilières. Il s'interroge dès lors sur les conséquences d'une telle opération en cas de désaccord: y aura-t-il application du protocole, ou y aura-t-il une procédure pour régler les différends?

L'adoption du texte en projet n'est-elle pas susceptible d'entraîner des risques considérables pour l'Etat? Quelles seraient concrètement les conséquences d'un conflit entre l'Etat et les actionnaires privés, eu égard aux montants en jeu et à la qualité

van de aandeelhouders zelf? Beoogt de wet in ontwerp alleen het invoeren van dwangmaatregelen die aanleiding zouden geven tot een langdurig rechtsgeschil?

Ingevolge die vragen acht de spreker het nodig in het wetsontwerp te voorzien in een arbitrageclausule die, aangezien ze de instemming van de aandeelhouders zou opleggen, voor de overheid een aanzienlijke tijd- en geldwinst zou betekenen.

De minister wil dat de privé-aandeelhouders op elk ogenblik van de procedure de waarborg hebben dat ze zich terug kunnen trekken, zonder dat die stap ooit onder dwang zou gebeuren.

De arbitrageprocedure moet daar dus in zeker opzicht in worden opgenomen. Gelet op de moeilijkheid om tot een unaniem akkoord over de prijs te komen, lijkt het echter om een bindende arbitrage te zullen moeten gaan die evenwel zo objectief mogelijk moet worden gemaakt door de aanstelling, door de voorzitter van de Commissie voor het bank- en financieelwezen, van een deskundige in soortgelijke operaties. Zo'n aanstelling biedt de vereiste neutrale opstelling. Een dergelijke arbitrage sluit vanzelfsprekend de kans op een rechtsgeding niet geheel uit, maar waarborgt niettemin in aanzienlijke mate het slagen van de operatie.

De heer De Croo herinnert er aan dat de schade-loosstelling waarin wordt voorzien bij artikel 16 van de Grondwet, niet alleen billijk, maar ook voorafgaand moet zijn.

De minister stipt overigens aan dat, hoewel de Staat aanvankelijk alleen een meerderheidspositie kan bekleden (hij bezit reeds 47,5 % van de BATC en is de enige aandeelhouder van de RLW), de privé-aandeelhouders later aandelen van de overheid zullen kunnen kopen met verwijzing naar de door het deskundigenonderzoek begrote prijs (zie punt 5 hierna). Het kapitaal, dat momenteel 2 000 025 000 frank bedraagt, zou op termijn tot 6 of 7 miljard frank kunnen oplopen.

4. Respectieve taken van Belgocontrol, BIAC en CRC

De heer Vandenhaute vraagt nadere uitleg over de taakverdeling tussen de verschillende partners. Wie komt bijvoorbeeld de taak toe om de bevolking en de buurtbewoners in te lichten over de hinderlijke gevolgen van het luchtverkeer en wie moet een voordelig prijsbeleid voeren? Aan die taken is blijkbaar niet gedacht, noch in het raam van de opdrachten van de RLW, noch dat van de opdrachten van BATC. Wie zal maatregelen nemen inzake prijscontrole? Wie verricht de geluidsmetingen? Wie neemt de beslissingen over nieuwe luchtvaartroutes? Wie informeert de bevolking?

De spreker meent overigens dat artikel 4, 2°, van het wetsontwerp onduidelijk is inzake de bevoegdheden van de nieuwe BATC-structuur. Die bepaling heeft het immers over « het ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen

des actionnaires eux-mêmes? La loi en projet ne vise-t-elle qu'à introduire des mesures de contrainte, lesquelles seraient suivies d'un long conflit judiciaire?

A la suite de ces questions, l'intervenant juge nécessaire de prévoir dans le projet de loi une clause d'arbitrage, qui, parce qu'elle postulerait l'accord des actionnaires, permettrait un gain considérable d'argent et de temps pour les pouvoirs publics.

Le ministre indique sa volonté que les actionnaires privés aient à tout moment de la procédure la garantie de pouvoir se retirer, sans que ce retrait ne soit jamais le résultat d'une contrainte.

La procédure d'arbitrage doit dès lors être en quelque sorte incorporée. Toutefois, vu la difficulté d'obtenir l'accord de tous sur le prix, il apparaît nécessaire qu'il s'agisse d'un arbitrage contraignant, objectif cependant au mieux par la désignation d'un professionnel de ce type d'opération par le président de la commission bancaire et financière. Une telle désignation offrirait toutes les garanties de neutralité requises. Un tel arbitrage n'exclut évidemment pas totalement la possibilité d'un recours en justice, mais il apporte néanmoins des garanties considérables quant à la réussite de l'opération.

M. De Croo rappelle que l'indemnité prévue par l'article 16 de la Constitution doit être non seulement juste, mais également préalable.

Le ministre précise par ailleurs que si, dans un premier temps, l'Etat ne peut occuper une position autre que majoritaire (il détient déjà 47,5 % de BATC et est le seul actionnaire de la RVA), ultérieurement, les actionnaires privés pourront racheter des parts à l'Etat par référence au prix de l'expertise (voir point 5 ci-après). Le capital, qui est de 2 000 025 000 francs à l'heure actuelle, pourrait à terme atteindre 6 ou 7 milliards de francs.

4. Les tâches respectives de Belgocontrol, de BIAC et du CRC

M. Vandenhaute demande des précisions sur la répartition des missions entre les différents partenaires. A qui échoit par exemple la mission d'information de la population et des riverains en matière de nuisances aériennes, et la mission de recherche d'une politique du moindre prix? Ces missions ne semblent pas avoir été reprises, ni dans le cadre des missions de la RVA, ni dans celles de BATC. Qui prendra dès lors des mesures de contrôle de prix? Qui relèvera les sonomètres? Qui décidera de nouvelles routes aériennes? Qui informera le public?

L'intervenant estime par ailleurs qu'un flou existe à l'article 4, 2°, du projet de loi, à propos des attributions de la nouvelle BATC. En effet, la disposition en question mentionne « la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le dé-

en exploiteren van de grondinstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal », terwijl het eerste lid van hetzelfde artikel het heeft over een beheer van de luchthaven volgens industriële en commerciële methoden.

De spreker vraagt zich derhalve af wie belast zal worden met de verlenging van de landingsbanen of met de aanleg van nieuwe landings- en startbanen en wegen ?

Hij vermoedt dat zulks een taak van BATC is. Maar hoe zal een vennootschap die geacht wordt een industrieel en commercieel beheer van de luchthaven uit te oefenen, dat wil zeggen een op winst- en verliescijfers gebaseerd beheer, beslissen om, met puur verlies, landingsbanen en wegen aan te leggen, en velden en gronden te onteigenen ?

De spreker herinnert eraan dat de aanleg van nieuwe landingsbanen net een van de hinderpalen is waarmee de RLW reeds vijftien jaar kampt, terwijl die aanleg een van de mogelijkheden is om de door het luchtverkeer veroorzaakte hinder rond Brussel in te dijken.

De spreker vraagt zich bijgevolg af of geen onderscheid moet worden gemaakt tussen de grondinfrastructuur die de commerciële ontwikkeling van de luchthaven nastreeft en de grondinfrastructuur die verband houdt met de luchtverkeersleiding en het luchtverkeer.

Volgens hem behoort de grondinfrastructuur voor de veiligheid van het luchtverkeer onder de bevoegdheid van de RLW te vallen, aangezien de taken op de grond inzake luchtverkeersleiding onverenigbaar zijn met een industrieel en commercieel beheer.

Wat is er overigens gepland voor de 85 leden van de luchthavenpolitie ?

De heer Van Eetvelt vraagt nadere uitleg over de taak die is weggelegd voor het Coördinatie- en Reguleringcomité. De oprichting ervan wordt verantwoord door de noodzaak om een harmonieuze ontwikkeling van beide andere eenheden te waarborgen, zonder hun beheersautonomie in gevaar te brengen; dreigt het comité echter geen eigen bestaan te gaan leiden, wat tot een slechte werking zou kunnen leiden ?

De spreker vraagt er bijgevolg op toe te zien dat elke uitwas in die zin wordt voorkomen bij de opstelling van het koninklijk besluit tot regeling van dat comité.

Mevrouw Cahay-André heeft vragen bij de rol van BATC in de opvang van buitenlanders wier administratieve toestand niet regelmatig is. Wat zal er met het transitcentrum gebeuren ?

De minister stelt dat de huidige taakverdeling tussen de BATC en de RLW endemisch conflictueel is omdat ze te veel wrijvingspunten tussen beide partijen inhoudt. Een van de krachtlijnen bij het opstellen van het ontwerp was dus de mogelijke wrijvingspunten tussen de toekomstige actoren BIAC en Belgocontrol verminderen. Vandaar de idee om, zoals in de meest performante luchthavens van de andere Europese landen het geval is, de taak van de

veloppement et l'exploitation des installations au sol de l'aéroport de Bruxelles-National », alors que l'alinéa 1^{er} du même article parle d'une gestion de l'aéroport sur la base des méthodes industrielles et commerciales.

L'intervenant se demande dès lors qui s'occupera de l'extension des pistes, ou de la création de nouvelles pistes d'atterrissage et de décollage et de voies de circulation ?

Il s'attend à ce que cette mission soit du ressort de la BATC. Mais comment une société appelée à développer une gestion industrielle et commerciale de l'aéroport, c'est-à-dire une gestion basée sur des méthodes de profit et de bénéfice, va-t-elle décider — en pure perte — de construire des pistes, des routes, d'exproprier des champs et des terrains ?

L'intervenant rappelle que la création de nouvelles pistes constitue précisément l'une des pierres d'achoppement sur laquelle bute depuis quinze ans la RVA, alors que cette démarche représente l'une des voies susceptibles de réduire les nuisances aériennes autour de Bruxelles.

L'intervenant se demande dès lors s'il ne faudrait pas établir une distinction entre les infrastructures au sol à caractère commercial de développement de l'aéroport, et les infrastructures au sol liées au contrôle aérien et à la circulation des avions.

Il juge pour sa part que les infrastructures au sol destinées à la sécurité de la navigation aérienne doivent relever de la mission de la RVA, car les missions au sol de contrôle aérien sont incompatibles avec une gestion industrielle et commerciale.

Qu'est-il par ailleurs prévu pour les 85 fonctionnaires de la police aéroportuaire ?

M. Van Eetvelt demande des précisions sur le rôle imparti au Comité de régulation et de coordination. Alors que sa création se justifie par la nécessité d'assurer un développement harmonieux des deux autres entités, sans porter préjudice à leur autonomie de gestion, ce comité ne risque-t-il pas d'acquiescer une existence propre qui en fera une source de dysfonctionnements ?

L'intervenant demande dès lors qu'il soit veillé à éviter toute dérive en ce sens lors de la rédaction de l'arrêté royal organique de ce Comité.

Mme Cahay-André s'interroge sur le rôle de BATC dans l'accueil des étrangers en situation administrative irrégulière. Que deviendra le centre de transit ?

Le ministre estime que la répartition actuelle des compétences entre la BATC et la RVA est endémiquement conflictuelle parce qu'elle comporte trop de zones de frictions entre les deux intervenants. Un des leitmotiv dans l'élaboration du projet a donc été la minimisation des points de friction potentiels entre les futurs intervenants que sont BIAC et Belgocontrol. D'où l'idée, comme c'est le cas dans les aéroports les plus performants des autres pays

luchtverkeersleiding toe te vertrouwen aan een autonome eenheid, *in casu* de BIAC. Die omvat de BATC en de huidige bedrijfstak « luchthavenexploitatie » van de RLW en zal in de toekomst alle taken uitvoeren die thans door een van beide wordt verricht.

In de praktijk zullen de dienst « brandweer », de dienst voor religieuze en morele bijstand, de dienst voor de bouw en het onderhoud van de landingsbanen tot de bevoegdheden van BIAC horen. De exploitatie van de luchthaven omvat winstgevende en minder winstgevende onderdelen, maar het gaat om een ondeelbaar geheel.

De Staat zal met BIAC, net zoals met Belgocontrol, een beheerscontract sluiten, waarin de te leveren taken van openbare dienstverlening zullen worden bepaald.

De radars of geluidsmeters vallen daarentegen onder de bevoegdheid van Belgocontrol dat met name verplicht zal zijn de verzamelde gegevens aan de luchthavenautoriteiten mee te delen.

Het CRC, dat zelf geen personeel zal hebben, zal over de beide autonome overheidsbedrijven geen gezag hebben. Zijn taken zullen de volgende zijn : op verzoek van een van de partijen of van de minister optreden als verzoener in geval van geschil of spanningen tussen BIAC en Belgocontrol, de partijen adviseren betreffende de evolutie van de concurrentiepositie van de nationale luchthaven en de veiligheid ervan, een gemotiveerd advies geven aangaande elke vraag tot verhoging van de tarieven en de luchtvaartheffingen.

Wat het knelpunt van de opvang van wachtende, « geweigerde » buitenlandse passagiers betreft, komen we in feite van een situatie waarin die personen aan hun lot werden overgelaten en in het luchthavengebouw rondhingen als ze niet op de vlucht sloegen. De huidige toestand is beter, in de mate dat voorzien is in een opvang met voedseldistributie en de terbeschikkingstelling van elementaire sanitaire voorzieningen. Die opdracht valt onder de openbare dienstverlening die in artikel 4, § 2, van het ontwerp wordt gedefinieerd.

De functie van de luchthavenpolitie op de nationale luchthaven van Zaventem zal onder de bevoegdheid van BIAC vallen; bij het ministerie van Verkeer bestaat overigens een luchtvaartpolitie met gedeeltelijk andere taken.

De inhoud van de opdracht van de luchtvaartpolitie zal worden gewijzigd ten gevolge van de overheveling van de algemene politie-activiteiten naar de rijkswacht.

Die opdracht zal worden beperkt tot de controle op de eerbiediging van de reglementering die eigen is aan het luchtverkeer. De overheveling van activiteiten naar de rijkswacht zal gepaard gaan met een overheveling van personeel waarvan de omvang momenteel nog niet bekend is.

européens, de confier le contrôle aérien à une entité autonome, en l'occurrence Belgocontrol, et l'ensemble de l'exploitation aéroportuaire à une autre entité, à savoir BIAC. Cette dernière, englobant BATC et l'actuelle branche d'activités « exploitation aéroportuaire » de la RVA, exercera globalement toutes les missions qui sont exercées aujourd'hui par l'une ou par l'autre.

Concrètement, le service d'incendie, le service des cultes ou encore la construction et l'entretien des pistes relèveront bien de BIAC. L'exploitation aéroportuaire comporte des aspects rentables et d'autres qui le sont moins, mais il s'agit d'un ensemble indivisible.

L'Etat conclura avec BIAC, comme avec Belgocontrol, un contrat de gestion qui définira les missions de service public qui devront être assumées.

Les radars ou les sonomètres relèveront par contre de Belgocontrol, qui aura notamment l'obligation de communiquer les informations relevées à l'autorité aéroportuaire.

Le CRC, qui n'aura pas de personnel propre, n'exercera pas une autorité sur les deux entreprises publiques autonomes. Il aura pour missions : d'intervenir comme instance de conciliation en cas de différend ou de tension entre BIAC et Belgocontrol, à la demande d'une des parties ou du ministre; de conseiller les parties au sujet de l'évolution de la position concurrentielle de l'aéroport national, ainsi qu'en matière de sécurité; de remettre un avis motivé sur toute demande de hausse des tarifs et redevances.

En ce qui concerne la problématique de l'accueil des passagers étrangers « refoulés » en attente, on vient en fait d'une situation où ces derniers étaient abandonnés à leur sort et déambulaient dans l'aérogare, lorsqu'ils ne s'enfuyaient pas. La situation actuelle constitue un progrès, dans la mesure où il y a une prise en charge avec distribution de nourriture et mise à disposition d'une infrastructure sanitaire de base. Cette tâche se rattache à la mission de service public définie à l'article 4, § 2 du projet.

Pour ce qui est de la police aéroportuaire, sa fonction à Bruxelles-National sera rattachée à BIAC, une police aéronautique aux missions partiellement différentes existant par ailleurs au Ministère des Communications.

Le contenu de la fonction de police aéroportuaire sera modifié en raison du transfert à la gendarmerie des activités de police générale.

Il se ramènera au contrôle du respect des réglementations propres au transport aérien. Le transfert d'activités à la gendarmerie s'accompagnera d'un transfert d'effectifs, dont l'ampleur reste à déterminer.

De heer Vandenhaute vraagt hoe de minister de door het winststreven geleide BATC-structuur wil verplichten infrastructuurwerken uit te voeren. Dezelfde spreker heeft vragen bij het lot van de informatiecel « noise monitoring ».

De minister antwoordt dat het inlichten van de buurtbewoners onder de bevoegdheid van BIAC valt; het beheer van de sonometers behoort daarentegen tot de bevoegdheden van Belgocontrol.

5. Evaluatie

De heer Vanoost vreest dat er onvoldoende waarborgen zijn betreffende de objectiviteit van de evaluatie.

De heren Van Eetvelt en Bartholomeeussen onderstrepen dat de evaluatie een zeer delicate aangelegenheid is.

De heer Bartholomeeussen vraagt bovendien nadere uitleg over het college van drie revisoren dat werd samengesteld.

De minister verklaart dat om tot een zo objectief mogelijke evaluatie te komen, gekozen werd voor een procedure in twee fasen.

Eerst zullen twee bedrijfsrevisoren, één door BATC aangewezen en een andere door de RLW, samen een evaluatieverslag opstellen over zowel BATC als over de bedrijfstak « luchthavenexploitatie » van de RLW. Ze zullen hun mogelijk verschillende standpunten duidelijk aangeven en hun respectieve opinies motiveren.

Een derde bedrijfsrevisor, aangewezen door de voorzitter van de Commissie voor het bank- en financieelwezen, zal de geschillen beslechten en het uiteindelijke evaluatieverslag opstellen.

Wat de evaluatiemethode betreft, zal het gaan om de intrinsieke waarde van de jaarrekeningen op 31 december 1996, overeenkomstig het aandeelhoudersprotocol van 7 december 1987.

Op BATC en de RLW zullen dezelfde regels van toepassing zijn : zo wordt volledige objectiviteit nagestreefd.

Wat de waarde van de BATC-aandelen betreft, is het uiteraard onmogelijk die vraag thans te beantwoorden zonder het risico te lopen de opdracht van de deskundigen te doorkruisen.

Wat de pensioenen betreft, ligt het in de bedoeling om, na de RLW-inbreng van de bedrijfstak « luchthavenexploitatie », de pensioenlasten van zowel de reeds op rust gestelde personeelsleden van deze bedrijfstak als van de overgehevelde personeelsleden, naar BIAC over te dragen.

Het is duidelijk dat de noodzakelijke provisie om deze verbintenissen te dekken van de waarde van de RLW-inbreng zal worden afgetrokken. Een onafhankelijk actuair deskundigenonderzoek zal daarvan het bedrag vaststellen.

Volgens planning wordt het luchthaventerrein overgeheveld naar de Staat, die er eigenaar van

M. Vandenhaute demande comment le ministre entend obliger BATC, guidée par une philosophie de recherche du profit, à aménager les infrastructures. Le même intervenant s'interroge sur le sort de la cellule d'information de « noise monitoring ».

Le ministre répond que l'information des riverains est du ressort de BIAC, la gestion des sonomètres relevant par contre de Belgocontrol.

5. L'évaluation

M. Vanoost craint qu'il n'y ait pas suffisamment de garanties quant à l'objectivité de l'évaluation.

MM. Van Eetvelt et Bartholomeeussen soulignent le caractère sensible que revêt l'évaluation.

M. Bartholomeeussen demande en outre des précisions sur le collège de trois réviseurs qui est proposé.

Le ministre déclare que, dans le souci d'objectiver au maximum l'évaluation, il a été opté pour une procédure en deux étapes.

Dans un premier temps, deux réviseurs d'entreprise, l'un désigné par BATC et l'autre par la RVA, établiront un rapport commun portant sur l'évaluation, tant de BATC que de la branche d'activités « exploitation aéroportuaire » de la RVA. Ils feront apparaître clairement leurs divergences de vues éventuelles en motivant leurs positions respectives.

Un troisième réviseur d'entreprises, désigné par le président de la Commission bancaire et financière, arbitrera les différends et dressera le rapport d'évaluation final.

Quant à la méthode d'évaluation, ce sera la valeur intrinsèque sur la base des comptes annuels au 31 décembre 1996, par référence au protocole d'actionnaires du 7 décembre 1987.

Dans un souci de parfaite objectivité, les mêmes règles seront appliquées tant à la BATC qu'à la RVA.

En ce qui concerne la valeur des actions de BATC, il est évidemment impossible de répondre à cette question aujourd'hui sans risque d'interférer dans la mission des experts.

En ce qui concerne les pensions, l'intention est de transférer à BIAC, à l'occasion de l'apport de la branche d'activités « exploitation aéroportuaire » de la RVA, la charge des pensions, tant des anciens agents déjà retraités de cette branche d'activités que des membres du personnel transférés.

Il est clair que la provision nécessaire pour couvrir ces engagements sera défalquée de la valeur de l'apport de la RVA. Une expertise actuarielle indépendante en arrêtera le montant.

Quant aux terrains de l'aéroport, il est prévu d'en transférer la propriété à l'Etat, qui les mettra à la

wordt en het (naar gelang van het geval) ter beschikking van BIAC en van Belgocontrol zal stellen, in een nog te bepalen rechtsvorm.

De heer De Croo merkt op dat men wel de waarde van de gebouwen kan inschatten, maar dat het heel wat minder gemakkelijk is een raming te maken van het potentieel dat aan de aandeelhouders wordt onttrokken.

Wie zal de knoop doorhakken wanneer de drie revisoren het niet eens raken ?

Hoe hoog schat men anderzijds de pensioenlasten in ?

De minister preciseert dat de pensioenen voor het personeel van Belgocontrol in de hulpkas van de parastatale instellingen worden ondergebracht. Voor BIAC zou de voorgestelde oplossing vergelijkbaar zijn met de regeling die voor BELGACOM werd uitgewerkt. De Staat zal de provisie van de pensioenlasten voor zijn rekening nemen : die provisie (zie boven) zal worden afgetrokken van de waarde van de RLW-inbreng in BIAC; die inbreng zal dus een netto-inbreng zijn.

Op de vraag van *de heer De Croo* of men voornemens is het bedrag dat de pensioenlasten moet dekken in de begroting op te nemen, antwoordt *de minister* dat dit bedrag (zo'n 500 miljoen frank) momenteel door de exploitatie wordt gedragen. Er is dus geen provisie en ook geen boeking op de begroting.

De financiering van het toekomstige pensioenfonds past uiteraard in een volkomen andere context. In het businessplan komt de financiering van het fonds bovenop de voorafgaande raming van de oorspronkelijke last die tot voormelde netto-inbreng zal leiden. Dat laatste element wordt dus een van de parameters van de operatie.

6. Vragen in verband met het personeel

De heer Vandenhaute merkt op dat de personeelsformatie van de Regie der Luchtwegen maar voor 82 % is opgevuld. Het totale bestand telt 27 % Fransstaligen tegenover 73 % Nederlandstaligen.

Bij het meesterspersoneel is die ondervertegenwoordiging van de Franstaligen bijzonder opvallend : 19 % Franstaligen tegenover 81 % Nederlandstaligen.

De spreker verklaart voorts dat er bij BATC geen opdeling volgens taalrol bestaat; hij vraagt of en in welke mate zulks bij de toekomstige autonome overheidsbedrijven Belgocontrol en BIAC het geval zal zijn.

Hetzelfde lid merkt op dat op grond van een raming van de gedelegeerd bestuurder van BATC, voor de werking van BATC 750 personen vereist zijn; voor Belgocontrol draait dat cijfer rond de 250 tot 300 personen. Een en ander brengt mee dat meer dan 500 vastbenoemde RLW-personeelsleden in de kou zouden blijven staan. Welke maatregelen worden voor dat boventallige personeel in uitzicht gesteld ?

disposition de BIAC et de Belgocontrol, selon le cas, dans le cadre d'une formule juridique à déterminer.

M. De Croo fait observer que, si l'on peut évaluer des bâtiments, l'exercice est beaucoup moins facile lorsqu'il s'agit d'estimer le potentiel qui est retiré aux actionnaires.

Qui arbitrera dès lors entre les trois réviseurs ?

D'autre part, en ce qui concerne les pensions, quelle est l'importance de la charge prévue ?

En ce qui concerne les pensions, le Ministre précise que, pour le personnel de Belgocontrol, elles seront logées dans la caisse auxiliaire des parastataux. Pour BIAC, la solution devrait être comparable à la formule mise en place pour BELGACOM. Ce sera l'Etat qui provisionnera la charge des pensions : (cf. *supra*) cette provision sera ensuite défalquée de la valeur de l'apport de la RVA à BIAC et cet apport sera donc net.

A M. De Croo, qui demande si une inscription budgétaire est prévue pour couvrir la charge des pensions, le Ministre répond que celles-ci (quelque 500 millions de francs) sont actuellement supportées par l'exploitation. Il n'y a donc ni provision ni inscription budgétaire.

La question de l'alimentation du futur fonds des pensions s'inscrit évidemment dans un contexte radicalement différent. A l'évaluation préalable de la charge initiale qui débouchera sur l'apport net mentionné ci-avant s'ajoutera, dans le plan d'affaires, l'alimentation du fonds. Ce dernier élément constituera dès lors l'un des paramètres de l'opération.

6. Les questions relatives au personnel

M. Vandenhaute fait observer que le cadre de la Régie des voies aériennes n'est rempli qu'à 82 %. L'effectif total est de 27 % de francophones contre 73 % de néerlandophones.

Cette sous-représentation des francophones est particulièrement flagrante pour le personnel de maîtrise, pour lequel l'effectif est de 19 % de francophones contre 81 % de néerlandophones.

L'intervenant déclare par ailleurs que le cadre linguistique est inexistant à la RVA et il demande quel sera le cadre linguistique des futures entreprises publiques autonomes, Belgocontrol et BIAC.

Le même membre fait observer que l'administrateur délégué de BATC évalue à 750 le nombre de personnes nécessaires au fonctionnement de BATC, pour quelque 250 à 300 personnes pour Belgocontrol. Dans cette logique, plus de 500 agents statutaires de la RVA se retrouveraient sans affectation. Quelles sont les mesures envisagées pour ce personnel excédentaire ?

De heer De Croo herinnert eraan dat tussen BATC en de RLW een overeenkomst werd gesloten om de detachering van personeel vanuit de Regie naar BATC te regelen.

Wat staat in de door de regering voorgestelde regeling vermeld over het taalstatuut, de pensioenen en de bevoegdheid van de Raad van State ?

De heer Van Eetvelt verklaart dat naast de bestaande rechten die in acht moeten worden genomen, een zo groot mogelijke soepelheid aan de dag moet worden gelegd teneinde een zo dynamisch mogelijk beheer mogelijk te maken.

Net als de beide eerste sprekers, heeft *mevrouw Cahay-André* vragen bij de indeling van het personeel volgens taalrol.

De minister bevestigt dat BIAC en Belgocontrol met toepassing van artikel 36 van de wet van 21 maart 1991, net als de overige autonome overheidsbedrijven, aan de wetten op het taalgebruik in bestuurszaken onderworpen zullen worden. Dat onderstelt voor de vastbenoemde personeelsleden de uitwerking van een opdeling volgens taalrol.

De minister is voorts van plan die vennootschappen toe te staan in enige mate vreemde talen — in eerste instantie het Engels — te hanteren, zoals dat reeds voor SABENA het geval is.

Alle RLW- en BATC-personeelsleden zouden over BIAC en Belgocontrol moeten worden opgedeeld. Die vennootschappen zal het toekomen te bepalen welk beleid zij wensen te voeren om hun personele middelen optimaal aan te wenden.

Het huidige BATC-personeel zal zijn privaatrechtelijk statuut behouden via een daartoe aangepaste afwijking van artikel 29 van de wet van 21 maart 1991.

Tegen de beslissingen met betrekking tot die personeelsleden kan geen verzet worden aangetekend bij de Raad van State.

De minister verklaart voorts de bezorgdheid van de heer Van Eetvelt te delen. Voor vastbenoemde personeelsleden moet eraan gedacht worden regels uit te stippelen die een veelzijdiger inzetbaarheid en meer flexibiliteit mogelijk maken en een toenemende dynamiek stimuleren.

Het zal de beheersinstanties van de nieuwe organen toekomen om die regels in overleg met de representatieve vakbondsorganisaties uit te werken.

De minister voegt daaraan toe dat er, in het raam van de uitgevoerde operatie, geen herstructureringsplan voor het personeel komt. Het aantal personeelsleden blijft dus ongewijzigd, ook al zal moeten worden nagegaan wie wat doet in de nieuw opgezette structuren.

Binnen BIAC zullen — naar analogie van wat bij BELGACOM het geval is — vastbenoemde personeelsleden en mensen met een arbeidsovereenkomst naast elkaar werkzaam zijn.

De heer De Croo merkt op dat de oprichting van een formatie vastbenoemde personeelsleden en de

M. De Croo rappelle qu'une convention a été conclue entre BATC et la RVA, pour organiser le détachement de personnel de la Régie auprès de BATC.

Dans la formule proposée par le gouvernement, qu'est-il prévu sur le plan du statut linguistique, des pensions, et de la compétence du Conseil d'Etat ?

M. Van Eetvelt déclare que, à côté des droits existants qui doivent être respectés, il conviendra d'instaurer un maximum de souplesse, de manière à permettre la gestion la plus dynamique possible.

Comme les deux premiers intervenants, *Mme Cahay-André* s'interroge sur le cadre linguistique.

Le ministre confirme qu'en application de l'article 36 de la loi du 21 mars 1991, BIAC et Belgocontrol seront soumises, comme les autres entreprises publiques autonomes, aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative. Cela postule l'élaboration de cadres linguistiques pour le personnel statutaire.

Le ministre envisage par ailleurs de permettre à ces sociétés une certaine utilisation de langues étrangères — l'anglais au premier chef —, comme c'est déjà le cas pour la SABENA.

L'ensemble du personnel de la RVA et de BATC devrait être réparti dans BIAC et dans Belgocontrol. Il appartiendra à ces sociétés de déterminer la politique à suivre pour optimiser l'utilisation de leurs ressources humaines.

Le personnel actuel de BATC conservera son régime de droit privé par l'introduction d'une dérogation appropriée à l'article 29 de la loi du 21 mars 1991.

Les actes relatifs à ce personnel ne seront pas soumis à la censure du Conseil d'Etat.

Le ministre déclare par ailleurs rejoindre la préoccupation de *M. Van Eetvelt* au sujet de l'opportunité d'établir pour le personnel statutaire des règles permettant plus de polyvalence, plus de flexibilité et encourageant davantage le dynamisme.

Il appartiendra aux organes de gestion des nouvelles entités d'élaborer ces règles, en concertation avec les organisations syndicales représentatives.

Le ministre ajoute qu'il n'y aura pas, dans le cadre de l'opération mise en place, de plan de restructuration du personnel. Le personnel employé restera donc identique, même s'il sera nécessaire de revoir les affectations dans les nouvelles entités.

Au sein de BIAC — à l'instar de la situation à BELGACOM —, coexisteront du personnel statutaire et du personnel contractuel.

M. De Croo fait observer que la création de personnel statutaire et d'un cadre linguistique au sein de

invoering van een taalrol in BIAC onderstelt dat de Raad van State voor de beslissingen met betrekking tot dat personeel bevoegd zal zijn.

Die situatie verbaast hem des te meer daar BELGACOM als model voor de toekomstige BIAC-vennootschap werd voorgesteld, en de personeelsleden daar niet per taalrol worden ingedeeld.

De heer Vandenhaute vraagt zich af of het taalonenwicht dat momenteel bij de RLW bestaat, zal worden weggewerkt.

De heer Van Aperen vraagt of het afgezien van de personeelskwestie, niet mogelijk ware geweest tussen BATC en de RLW een nieuwe taak- en opdrachtverdeling uit te werken, zonder daarom de bestaande structuren te wijzigen.

De minister antwoordt daarop dat het probleem op het vlak van de exploitatie nijpend is en dat de toestand van het personeel dat door de RLW ter beschikking van BATC wordt gesteld, een van de hoekstenen van het dossier vormt. Dat personeel wordt immers ter beschikking van BATC gesteld, zonder dat BATC enig hiërarchisch gezag over dat personeel kan uitoefenen. De overheveling van het betrokken personeel lijkt dus een van de sleutelementen voor de uit te werken oplossing. Iedere overheveling van vastbenoemde personeelsleden vereist het bestaan van een publiekrechtelijk lichaam om die mensen op te vangen, anders zou voor iedere overheveling een individuele overeenkomst vereist zijn. Het aldus opgerichte lichaam vereist tevens de overheveling van goederen, wat dan weer een evaluatie daarvan noodzakelijk maakt.

7. Businessplan dat voor beide lichamen moet worden opgesteld

De heer Bartholomeeussen onderstreept dat het ontwerp de luchtverkeersleiding aan Belgocontrol toevertrouwt. Aangezien het hier nog steeds om een volledig federale bevoegdheid gaat, zal Belgocontrol tevens actief zijn inzake de luchtverkeersleiding op de regionale luchthavens.

Aangezien Belgocontrol zijn activiteiten door de inning van naderings- en landingsrechten moet financieren, lijkt het belangrijk dat uit de boekhouding van Belgocontrol moet kunnen blijken wat de verhouding is van de heffingen ten opzichte van de activiteiten van de onderneming. Mocht Belgocontrol dat boekhoudkundig niet op die manier aanpakken, dan zou geld afkomstig uit de luchthaven Brussel-Nationaal naar regionale vliegvelden kunnen worden afgeleid. Het zou onaanvaardbaar zijn dat Brussel-Nationaal cliënten zou verliezen omdat een vertekende concurrentiepositie de regionale luchthavens in staat stelt aan dumping te doen. Er zullen preciseringen in die zin moeten worden aangebracht wanneer de beheersovereenkomst tussen Belgocontrol en de federale overheid wordt gesloten.

De minister verklaart dat het noodzakelijk zal zijn voor beide toekomstige autonome overheidsbedrijven provisierekeningen aan te leggen, onder meer

BIAC postule que le Conseil d'Etat sera compétent pour les actes relatifs à ce personnel.

Cette situation l'étonne d'autant plus que BELGACOM a été présenté comme le modèle de la future société BIAC et qu'il n'y existe pas de cadre linguistique.

M. Vandenhaute demande s'il sera rémedié au déséquilibre linguistique qui prévaut actuellement au sein de la RVA.

M. Van Aperen demande si, au-delà de la seule question du personnel, il n'aurait pas été possible d'organiser la nouvelle répartition des tâches et missions entre BATC et la RVA sans pour ce faire modifier les structures existantes.

Le ministre répond que le problème sur le plan de l'exploitation est aigu et que la situation du personnel mis à la disposition de la BATC par la RVA constitue l'une des pierres angulaires du dossier. Ce personnel est en effet mis à la disposition de BATC, mais cette dernière ne possède pas sur lui d'autorité hiérarchique. Le transfert du personnel concerné apparaît dès lors comme l'un des éléments clés de la solution à mettre en place. Tout transfert de personnel statutaire postule l'existence d'une entité juridique à caractère public pour accueillir ce personnel, faute de quoi chaque transfert nécessiterait un accord individuel. L'entité ainsi créée requiert également le transfert de biens, ce qui nécessite leur évaluation.

7. Le plan d'affaires à établir pour les deux entités

M. Bartholomeeussen souligne que le projet confie la mission de guidage des aéronefs à Belgocontrol. Etant donné qu'il s'agit là d'une compétence qui est toujours intégralement fédérale, Belgocontrol sera également active dans le domaine du guidage des aéronefs sur les aéroports régionaux.

Comme Belgocontrol est appelée à financer ses activités par la perception de redevances d'approche et d'atterrissage, il apparaît important que sa comptabilité permette de localiser les redevances par rapport au coût des activités de l'entreprise. Faute d'une telle organisation de la comptabilité de Belgocontrol, de l'argent généré par l'aéroport de Bruxelles-National pourrait être détourné au profit d'aéroports régionaux. Il ne serait pas acceptable que l'aéroport de Bruxelles-National perde des clients parce qu'une position concurrentielle biaisée permet aux aéroports régionaux de mener une politique de dumping. Des précisions en ce sens devront être apportées lors de la conclusion du contrat de gestion entre Belgocontrol et l'autorité fédérale.

Le ministre déclare que l'élaboration de comptes prévisionnels pour chacune des deux futures entreprises publiques autonomes sera nécessaire pour dé-

om een billijke verdeelsleutel vast te leggen van de luchtvaartontvangsten die de leefbaarheid van BIAC en van Belgocontrol waarborgen.

Er zal worden nagegaan volgens welk model de toekomstige ontwikkeling zal plaatsvinden, teneinde de financiële behoeften en ontvangsten vast te leggen.

De minister is het evenwel oneens met wie stelt dat de luchthaven Brussel-Nationaal geen groeimogelijkheden meer zou hebben, en dat de jarenlang genoteerde groei thans zou stokken. Het spreekt voor zich dat de boekhouding principieel transparant moet zijn. Het lijkt ook overduidelijk dat Belgocontrol de rechten en verplichtingen van de RLW inzake luchtverkeerscontrole zal moeten blijven uitoefenen en nakomen. Het samenwerkingsakkoord dat op 30 november 1989 tussen de Belgische Staat, handelend namens de Regie der Luchtwezen, en de gewesten werd gesloten, bepaalt dat « *de RLW zich ertoe verbindt de veiligheid van het luchtverkeer op openbare vliegvelden en luchthavens te blijven waarborgen, met dien verstande dat de prestaties beperkt zullen blijven tot de diensten die momenteel (dus in 1989) van toepassing zijn inzake openingstijden, beschikbare uitrusting en personeelsbestand.* ».

Iedere bijkomende prestatie die de RLW — in de toekomst Belgocontrol — aan regionale luchthavens levert zal dus aan het betrokken gewest worden aangerekend, rekening houdend met de uitbreiding van voormelde luchthavens.

De heer De Croo vreest dat Belgocontrol wel substantiële ontvangsten zal innen op grond van de heffingen die door Eurocontrol worden teruggestort, maar dat zulks niet zal gelden voor BIAC; hij vreest dan ook dat het achteraf noodzakelijk zal zijn een beroep te doen op de rijksbegroting om de uitbreiding van de luchthaven te financieren.

8. Controle op de nieuwe organen

Volgens de heer Vanoost moeten beide nieuwe overheidsbedrijven in elk geval aan het toezicht door het Rekenhof worden onderworpen. Het zou onaanvaardbaar zijn dat de door de regering gevraagde bijzondere machten haar in staat zouden stellen op dat vlak een afwijking in te voeren.

Ook de heer Geraerts deelt die bezorgdheid.

De minister wijst erop dat BIAC, een naamloze vennootschap van publiek recht, en Belgocontrol, een autonoom overheidsbedrijf, allebei onder de wet van 21 maart 1991 zullen vallen. Krachtens het bepaalde in artikel 25 van die wet zal de controle dan ook aan een college van 4 commissarissen worden toevertrouwd.

Luidens paragraaf 3 van hetzelfde artikel zullen voor Belgocontrol twee commissarissen door het Rekenhof en twee bedrijfsrevisoren door de minister van Vervoer worden benoemd. Voor BIAC geldt een andere regeling : de twee commissarissen zullen door het Rekenhof worden benoemd, maar de twee be-

terminer notamment un partage équitable des recettes aéronautiques qui garantissent la viabilité de BIAC et de Belgocontrol.

Les hypothèses de développement seront examinées afin de déterminer les besoins et les sources de financement.

Le ministre ne partage toutefois pas l'opinion de ceux qui estiment que l'aéroport de Bruxelles-National n'aurait plus de potentiel de développement et que la croissance enregistrée depuis plusieurs années s'arrêterait. En ce qui concerne la transparence des comptes, le principe en paraît évident. Il paraît également évident que Belgocontrol devra continuer à exercer les droits et obligations de la RVA en matière de contrôle aérien. L'accord de coopération conclu le 30 novembre 1989 entre l'Etat belge, agissant pour la Régie des voies aériennes, et les régions stipule que « *la RVA s'engage à continuer à assurer la sécurité du trafic aérien des aéroports et aérodromes publics, étant entendu que les prestations se limiteront au niveau des services tels qu'ils sont d'application à l'heure actuelle (donc en 1989) en ce qui concerne les heures d'ouverture, l'équipement disponible et l'effectif en personnel.* ».

En d'autres termes, toute intervention additionnelle de la RVA — et donc demain de Belgocontrol — au niveau des aéroports régionaux fait et fera l'objet d'une facturation à la Région concernée en fonction du développement desdits aéroports.

M. De Croo craint que, si Belgocontrol percevra de plantureuses recettes sur la base des redevances ristournées par Eurocontrol, il n'en aille pas de même pour BIAC et qu'il ne soit ultérieurement nécessaire de faire appel au budget de l'Etat pour financer le développement de l'aéroport.

8. Le contrôle des nouvelles entités

M. Vanoost estime que les deux nouvelles entreprises publiques doivent, en tout état de cause, être soumises au contrôle de la Cour des comptes. Il serait inadmissible que les pouvoirs spéciaux demandés par le gouvernement lui permettent de mettre en place une formule dérogatoire sur ce plan.

Cette préoccupation est partagée par M. Geraerts.

Le ministre rappelle que BIAC, société anonyme de droit public, et Belgocontrol, entreprise publique autonome, seront toutes deux régies par la loi du 21 mars 1991. Dès lors, conformément au prescrit de l'article 25 de cette loi, le contrôle sera confié à un collège de 4 commissaires.

En vertu du paragraphe 3 du même article, pour Belgocontrol, deux commissaires seront nommés par la Cour des comptes et deux réviseurs d'entreprise seront nommés par le ministre des Transports, tandis que, pour BIAC, deux commissaires seront nommés également par la Cour des comptes et les deux

drijfsrevisoren zullen door de algemene aandeelhoudersvergadering worden aangesteld.

De heer De Croo verwijt het ter bespreking voorleggende ontwerp tegen de zin van de geschiedenis in te gaan, de competitiviteit van de nationale luchthaven in het gedrang te brengen, de herpolitisering van de bestaande beheersstructuur te beogen en tenslotte op een geheime agenda te berusten. Om deze kritiek punt per punt te staven, legt spreker een « Nota over de evolutie naar de privatisering van de luchthavens » en een « Nota over de perimeter van de openbare dienst inzake luchthavenaangelegenheden in het kader van de passagiersbehandeling » over. Het ontwerp gaat in tegen een Europese Richtlijn van 15 oktober 1996, die nochtans door de Europese Ministerraad werd goedgekeurd waar België op vertegenwoordigd was door de minister van Vervoer. Deze richtlijn verklaart de bijstand « passagiers » en de bijstand « bagage », in tegenstelling tot wat artikel 4 van het ontwerp vooropstelt, open voor mededinging. De Regie der Luchtwegen (RLW), die op grond van de wet van 21 maart 1991 reeds tot een autonoom overheidsbedrijf was omgevormd, zonder dat deze omvorming ooit effectief werd, gaat *de facto* het beheer van de nationale luchthaven opnieuw in handen krijgen. Hiërarchische verkramping en functionele verambtelijking zullen het toepassen van moderne beheersmethoden, zoals in onze buurlanden gebeurt, allerminst ten goede komen. Formeel zal de nieuwe *Brussels International Airport Company* (BIAC) een naamloze vennootschap van publiek recht worden, zoals Belgacom. In de praktijk zal het evenwel de 70 verschillende statuten plus de pensioenverplichtingen van de RLW moeten overnemen. Gekoppeld aan een voorzienbare substantiële inkomensvermindering ten gevolge van het wegvallen van de Tax Free Shops in het kader van de Europese Unie, zal dit allerminst nieuwe investeerders aantrekken.

Integendeel, doordat de huidige aandeelhouders van de BATC geneigd zullen zijn op te stappen, zal dit de Belgische Schatkist voor onoverkomelijke budgettaire problemen stellen wanneer deze aandeelhouders vergoed zullen moeten worden.

Het roer moet om. Een competitieve luchthaven heeft slechts baat bij private beheersstructuren, zoals dat in de ons omringende landen het geval is.

Het huidige ontwerp, zoals overigens ook door de Raad van State is opgemerkt, geeft de regering teveel macht voor de uitvoering. De wet zal onder meer vroegere wettelijke bepalingen, zoals die van de wet van 21 maart 1991, kunnen opheffen of wijzigen.

Spreker blijft bovendien bij zijn standpunt dat het ontwerp een onteigeningsprocedure inhoudt, gezien de regering het evaluatiemechanisme controleert. Wie zal in alle onafhankelijkheid de waarde bepalen van de inbreng van de Staat — onder vorm van inbreng van de activiteiten van de RLW op het gebied van het materieel luchthavenbeheer — indien blijkt dat deze bij de kapitaalsverhoging niet voldoende is ?

réviseurs d'entreprise le seront par l'assemblée générale des actionnaires.

M. De Croo reproche au projet à l'examen d'aller à contresens de l'histoire, de compromettre la compétitivité de l'aéroport national, de viser la repolitisation des structures de gestion existantes et, enfin, d'être fondé sur un agenda secret. Pour étayer point par point cette critique, l'intervenant produit une « Note sur l'évolution vers la privatisation des aéroports » et une « Note sur le périmètre du service public en matière aéroportuaire dans le cadre de l'assistance aux passagers ». Le projet va à l'encontre d'une directive européenne du 15 octobre 1996, qui a pourtant été approuvée par le Conseil de ministres européen auquel la Belgique était représentée par le ministre des Transports. Cette directive ouvre l'assistance « passagers » et l'assistance « bagages » à la concurrence, contrairement aux dispositions de l'article 4 du projet. La Régie des voies aériennes (RVA), qui a été transformée en entreprise publique autonome par la loi du 21 mars 1991, sans que cette transformation devienne jamais effective, se verra en fait confier à nouveau la gestion de l'aéroport national. La crispation hiérarchique et la bureaucratisation fonctionnelle ne favoriseront pas du tout l'application de méthodes modernes de gestion, telles que celles qui sont mises en œuvre dans les pays voisins. Sur le plan formel, la nouvelle « *Brussels International Airport Company* » (BIAC) deviendra une société anonyme de droit public, comme Belgacom. Dans la pratique, elle devra toutefois reprendre les 70 statuts différents ainsi que les obligations de la RVA en matière de pensions. Si l'on tient compte également d'une diminution substantielle prévisible des recettes suite à la suppression des Tax Free Shops dans le cadre de l'Union Européenne, il faut constater qu'elle ne présentera plus aucun attrait pour de nouveaux investisseurs.

Au contraire, comme les actionnaires actuels de la BATC seront tentés de s'en aller, ce qui posera d'insurmontables problèmes budgétaires au Trésor public lorsqu'il faudra les déintéresser.

Il faut renverser la barre. Seules des structures de gestion privées, telles que celles qui existent dans les pays qui nous entourent, peuvent asseoir la compétitivité d'un aéroport.

Comme le Conseil d'Etat en a d'ailleurs aussi fait la remarque, le projet à l'examen donne trop de pouvoirs d'exécution au gouvernement. C'est ainsi que la loi pourra notamment abroger ou modifier des dispositions légales antérieures telles que celles de la loi du 21 mars 1991.

En outre, l'intervenant maintient que le projet comporte une procédure d'expropriation, étant donné que le gouvernement contrôle le mécanisme d'évaluation. Qui déterminera en toute indépendance la valeur de l'apport de l'Etat — sous la forme d'apport des activités de la RVA dans le domaine de la gestion matérielle de l'aéroport — s'il s'avère que celui-ci ne suffit pas lors de l'augmentation de capital ? Qui

Wie kan de overheid verhinderen de aandelen van privé-aandeelhouders die dezen wensen te verkopen laag te schatten ? Het is een verdoken onteigening.

De perimeter van de openbare dienst inzake luchthavenaangelegenheden in het kader van de passagiersbehandeling

1. Principe

In het klassieke Belgisch administratief recht wordt de openbare dienst gekenmerkt door 3 regels, die tegelijkertijd moeten worden nageleefd :

- continuïteit : de openbare dienst moet op een constante wijze geleverd worden;
- onbestendigheid : het algemeen belang heeft voorrang op het particulier belang; elke verandering die wordt beslist in het kader van de openbare dienst is onmiddellijk van kracht en de gebruikers hebben geen mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen;
- gelijkheid : alle gebruikers van de openbare dienst moeten op voet van perfecte gelijkheid worden behandeld; discriminaties mogen slechts voorkomen in de gevallen die objectief vastgesteld zijn in de teksten *ad hoc*.

2. Toepassing inzake luchthavenaangelegenheden

Waar inzake binnenlands vervoer (bijvoorbeeld NMBS) het begrip « openbare dienst » gemakkelijk af te bakenen valt, ziet men onmiddellijk in dat dit niet geldt voor luchthavenaangelegenheden. Daar kan men de onbestendigheid noch de gelijkheid ooit toepassen in de normale voorwaarden van het administratief recht.

Men kan hier de richtlijnen van de EG over de *groundhandling* aan toe voegen (deze richtlijnen integreren duidelijk bepaalde aspecten van de behandeling van de passagiers en hun bagage). Die richtlijnen erkennen immers het concurrentiële karakter van deze bevoegdheden, hetgeen vanzelfsprekend de pure en simpele negatie is van de openbare dienst.

3. Evolutie van de wet van 1991 naar het ontwerp-Daerden

De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven had dit aspect van het probleem perfect verwerkt.

Ze bepaalde namelijk voor de overheidsbedrijven de grens tussen de openbare sector en commerciële activiteiten, en dit op een precieze manier.

Inzake luchthavenaangelegenheden werden de volgende taken erkend als activiteiten die onder de bevoegdheid vallen van de openbare dienst, en dus onderworpen zijn aan het beheerscontract :

— artikel 171 : « De in artikel 3, § 1 van deze wet bedoelde opdrachten van openbare dienst van de NMLW zijn :

1° het bouwen, inrichten, onderhouden en exploiteren van de infrastructuur nodig voor het landen,

peut empêcher le gouvernement d'estimer à bas prix les actions des actionnaires privés qui souhaitent vendre ? C'est une expropriation occulte.

Le périmètre du service public en matière aéroportuaire dans le cadre de l'assistance aux passagers

1. Principe

Dans le droit administratif classique belge, le service public se caractérise par trois règles, qui doivent être simultanément respectées :

- la continuité : le service public doit fonctionner de manière constante;
- la variabilité : l'intérêt général passe avant l'intérêt individuel; tout changement décidé dans le cadre du service public entre immédiatement en vigueur et les usagers n'ont pas la possibilité de s'y opposer;
- l'égalité : tous les usagers du service public doivent être traités sur un pied d'égalité; il ne peut y avoir de discriminations que dans les cas déterminés de manière objective dans les textes *ad hoc*.

2. Application en matière aéroportuaire

S'il est aisé de définir la notion de « service public », en matière de transport intérieur (par exemple, la SNCB), on comprend tout de suite que ce n'est pas le cas en matière aéroportuaire. On ne peut jamais appliquer, dans ce cas, les principes de variabilité et d'égalité dans les conditions normales du droit administratif.

On peut y ajouter les directives de la Communauté européenne relatives au *groundhandling* (ces directives reprennent clairement certains aspects de l'assistance aux passagers et du traitement de leurs bagages). Ces directives reconnaissent en effet le caractère concurrentiel de ces compétences, ce qui est évidemment la négation pure et simple du service public.

3. De la loi de 1991 au projet Daerden

La loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques avait parfaitement appréhendé cet aspect du problème.

Elle faisait en l'occurrence clairement la distinction, pour les entreprises publiques, entre le service public et les activités commerciales.

Dans le domaine aéroportuaire, elle rangeait les missions suivantes parmi les activités ressortissant au service public et soumises dès lors au contrat de gestion :

— article 171 : « Les missions de service public de la SNVA visées à l'article 3, § 1^{er}, de la présente loi sont :

1° la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure nécessaire à l'atter-

stationeren en opstijgen van luchtvaartuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal;

2° het verzekeren van de veiligheid van de burgerluchtvaart, bedoeld bij artikel 170 van deze wet. »

Het ontwerp-Daerden doet een stap terug wat deze zienswijze betreft. Het neemt namelijk in het gebied van de openbare dienst een geheel van activiteiten op die niet als zodanig worden beschouwd door de wet van 1991, noch door de algemene economische evolutie.

— Artikel 4 : « § 1 : Vanaf haar indeling bij de autonome overheidsbedrijven heeft BATC 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 de 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°. »

De behandeling van passagiers, van hun bagage en van de transfer wordt bijgevolg beschouwd als activiteiten van openbare dienst.

Het gaat hier om een dogmatische stap voorwaarts op basis waarvan men zich vragen moet stellen, en die in elk geval ingaat tegen de algemene evolutie op dit gebied, wat hierna wordt aangetoond.

4. Toepassing van het begrip « openbare dienst » in het kader van de belangrijkste Europese luchthavens inzake handling van de passagiers

Londen (LHR en LGW) : de behandeling van passagiers is een privé-activiteit. De bescherming van het openbaar belang is verzekerd door een *Golden Share* in BAA, bepaald door de Secretaris voor het Vervoer.

risage, au stationnement et au décollage des aéronefs sur l'aéroport de Bruxelles-National;

2° d'assurer la sécurité de la navigation aérienne visée à l'article 170 de la présente loi. »

Sur ce plan, le projet Daerden constitue un pas en arrière, car il inclut dans le service public toute une série d'activités qui ne relèvent pas de celui-ci aux termes de la loi de 1991 ou au regard de l'évolution économique générale.

— Article 4 : « § 1^{er}. Dès son classement parmi les entreprises publiques autonomes, la BATC 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°. »

L'accueil, l'embarquement, le débarquement et le transfert des passagers et de leurs bagages sont par conséquent considérés comme des missions de service public.

Il s'agit en l'occurrence d'une avancée dogmatique qui requiert qu'on se pose des questions et qui va en tout cas à l'encontre de l'évolution générale dans ce domaine, ainsi que nous le démontrons ci-dessous.

4. Application de la notion de « service public » dans les principaux aéroports européens en matière de prise en charge des passagers

Londres (LHR et LGW) : la prise en charge des passagers est une activité privée. La sauvegarde de l'intérêt public est garantie par le biais d'une participation privilégiée (*golden share*) dans BAA, participation déterminée par le secrétaire d'Etat au Transport.

Parijs (ADP) : de perimeter van de openbare dienst past zich aan aan de aard van de vlucht en steunt op de begrippen « continuïteit » en « ruimtelijke ordening ».

Wenen : de behandeling van de passagiers, van hun bagage en de transfers is privé.

Genève : de behandeling van de passagiers, van hun bagage en van de transfers is privé.

Frankfurt : alle activiteiten *landside* zijn verboden met de concurrentie op de markt. De openbare dienst blijft enkel bestaan voor de *handling airside* want daar bestaat er een monopolie. Dit openbaar karakter zal verdwijnen wanneer ook het monopolie verdwijnt (1998 of 2001 ten laatste).

Schiphol : alle activiteiten op Schiphol hebben een privé-karakter, behalve *Safety* en *Security*.

5. *Bijvoegsel : de EG-richtlijn van 15 oktober 1996 van de Raad betreffende de markt van de grond- en passagiersdiensten in de luchthaven van de Gemeenschap*

Wanneer men het al dan niet privé-karakter bekijkt van de diensten van de behandeling van de passagiers, van de bagage en van de transfers, moet men onthouden dat de hierboven genoemde richtlijn een aantal principes inhoudt die toepasbaar zijn op onze situatie.

De punten 2 en 3 van de bijlage zijn in dit opzicht expliciet :

2. De bijstand « passagiers » omvat elke vorm van bijstand aan de passagiers bij vertrek, aankomst, transit of aansluiting, namelijk de controle van de biljetten en de reisdocumenten, de registratie van de bagage en het transport ervan tot aan de sorteersystemen.

3. De bijstand « bagage » omvat de bagagebehandeling in de sorteerzaal, de sortering, het klaarzetten voor vertrek, het plaatsen op en het afnemen van de systemen die ze van het vliegtuig naar de sorteerzaal moeten brengen en omgekeerd, evenals het vervoeren van de bagage van de sorteerzaal naar de distributiezaal.

Zonder in een detailanalyse te treden volstaat het hier te zeggen dat de concurrentie open moet zijn, zelfs al kan de beheerseenheid deelnemen aan deze activiteit onder perfect duidelijke voorwaarden.

Er bestaat een procedure die een uitzondering vormt op deze regel, en dit voor gevallen die heel precies omschreven zijn in artikel 9.

Men kan zich dus vragen stellen bij de verenigbaarheid van een artikel dat een openbare dienst opricht met de verplichtingen en de privileges eraan verbonden, een activiteit die door de EG-richtlijnen onderworpen is aan concurrentie.

Paris (ADP) : le périmètre du service public s'adapte à la nature du vol et repose sur les notions de « continuité » et d'« aménagement du territoire ».

Vienne : la prise en charge et le transfert des passagers et de leurs bagages sont des activités privées.

Genève : la prise en charge et le transfert des passagers et de leurs bagages sont des activités privées.

Francfort : toutes les activités au sol sont soumises à la concurrence du marché. Le service public ne subsiste que pour la prise en charge aérienne, car celle-ci fait l'objet d'un monopole. Ce caractère public disparaîtra en même temps que le monopole (entre 1998 et 2001).

Schiphol : toutes les activités ont un caractère privé, à l'exception de celles qui concernent la sécurité.

5. *Annexe : la directive CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté*

Si l'on examine le caractère privé ou non des services chargés de l'accueil des passagers, du traitement des bagages et des transferts, il faut garder à l'esprit le fait que la directive susmentionnée contient un certain nombre de principes qui sont applicables à notre situation.

Les points 2 et 3 de l'annexe sont explicites à cet égard :

2. L'assistance « passagers » comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.

3. L'assistance « bagages » comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport des bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.

Sans entrer dans une analyse détaillée, il suffit de faire observer, en l'espèce, que la concurrence doit être libre, même si l'unité de gestion peut participer à cette activité dans le respect de conditions tout à fait claires.

Il existe une procédure qui constitue une exception à cette règle, et ce, pour les cas qui sont décrits avec précision à l'article 9.

On peut dès lors s'interroger sur la compatibilité d'un article qui crée un service public, avec les obligations et privilèges y afférents, avec une activité qui est soumise à la concurrence par les directives CE.

Wat betreft het aspect van de privatisering deelt de heer De Croo de hierna volgende nota mee :

De evolutie naar de privatisering van de luchthavens

1. Doelstelling en beperkingen

Onderhavig document heeft tot doel de actuele situatie te schetsen, evenals de evolutie die eruit voortvloeit van de politieke en economische beschouwing inzake de privatisering van de luchthavens.

Het wil een actualisering zijn van het voorstel gedaan door het Kabinet van de minister van Vervoer die de ontwikkeling negeerde die zich vandaag voordoet.

2. Economische en budgettaire context

2.1. De situatie van de overheid

Het geheel van de nu waarneembare openbare budgetten duidt ontegensprekelijk op een vermindering van de interventie van de overheid in de economie. Dit wordt gerechtvaardigd door :

- bezorgdheid over de orthodoxie en het budgettaire evenwicht;
- de wil om het binnendringen van openbare praktijken te voorkomen, die de concurrentie vervalsen en de regels van de markt schenden;
- de wil om een totale budgettaire klaarheid te waarborgen door de aangeboden prestaties te doen betalen tegen een prijs die zo dicht mogelijk aanleunt bij de reële prijs. Het resultaat hiervan is dat de lasten van de belastingbetaler, dé ultieme melkkoe, worden overgedragen naar de werkelijke begunstigde.

Dit heeft een eerste gevolg gekregen : de vorm van de overheidsinterventie is geëvolueerd van een « administratieve » luchthaven naar een luchthaven die geïntegreerd is in een soepelere structuur van publiek recht. Zo'n structuur bewaart een voortdurende controle van de overheid, maar laat de onderneming terzelfdertijd toe zich te bevrijden van een deel van de formele verplichtingen inzake administratie. Nochtans maakte het hybride openbare karakter de financiering ervan moeilijk door de mogelijkheden te beperken om een beroep te doen op de kapitaalmarkt.

In de *Financial Times* van 28 november 1996 vatte David Carter deze evolutie als volgt samen :

« *Growing economic pressures are placing the often cosy relationships between national, state and local governments and their airports under strain. It is clear the cash-strapped public sector finds it increasingly difficult to meet the demands placed by the relentless growth of air traffic and travellers' rising expectations.* ».

En ce qui concerne l'aspect « privatisation », M. De Croo fournit la note suivante :

L'évolution dans le sens de la privatisation des aéroports

1. Objectif et limitations

Le présent document vise à décrire la situation actuelle, ainsi que l'évolution consécutive des conceptions politiques et économiques en matière de privatisation des aéroports.

Elle vise à actualiser la proposition faite par le cabinet du ministre des Transports, qui ignore l'évolution que l'on observe actuellement.

2. Contexte économique et budgétaire

2.1. La situation des pouvoirs publics

L'ensemble des budgets publics que l'on peut observer à l'heure actuelle montrent indéniablement que l'intervention des pouvoirs publics dans l'économie tend à s'amenuiser. Cette évolution s'explique par :

- le souci de l'orthodoxie et de l'équilibre budgétaires;
- la volonté d'éviter que ne s'installent des pratiques publiques faussant la concurrence et portant atteinte aux règles du marché;
- la volonté d'assurer une clarté budgétaire totale, en faisant payer les prestations offertes à un prix qui soit aussi proche que possible du prix réel, ce qui a pour conséquence que les charges imposées au contribuable, la vache à lait ultime, sont reportées sur le véritable bénéficiaire.

Ce processus a eu pour première conséquence de faire évoluer la forme des interventions publiques : on est passé d'un aéroport « administratif » à un aéroport intégré dans une structure plus souple de droit public. Une telle structure permet de maintenir un contrôle permanent des pouvoirs publics, tout en permettant à l'entreprise de se libérer d'une partie des obligations administratives formelles qui lui incombent. Le caractère public hybride de cette structure en a cependant compliqué le financement, en limitant les possibilités de faire appel au marché des capitaux.

Dans le *Financial Times* du 28 novembre 1996, David Carter a résumé cette évolution comme suit :

« *Growing economic pressures are placing the often cosy relationships between national, state and local governments and their airports under strain. It is clear the cash-strapped public sector finds it increasingly difficult to meet the demands placed by the relentless growth of air traffic and travellers' rising expectations.* »

2.2. De economische context

Bij deze gegevens met budgettair karakter hebben zich beschouwingen van meer economische aard gevoegd :

— de introductie van nieuwe activiteiten : waar de luchthaven oorspronkelijk slechts een platform was voor het landen en opstijgen van vliegtuigen, heeft de bezorgdheid om de concurrentie de exploitanten ertoe geleid zich te diversifiëren in verscheidene domeinen zoals de detailhandel, het casino, het museum, of, ernstiger, proberen de luchthavens in hun schoot nationale of regionale of voor de telecommunicatie bedoelde communicatiecentra op te richten;

— de groeiende behoefte aan investering : de evolutie van de comfort- en veiligheidsnormen, de steeds complexere technologie en vooral de evolutie van het verkeer hebben een behoefte opgewekt aan een financiering die een beroep op de kapitaalmarkt impliceert.

Een Nederlandse prognose (internationale vergelijking infrastructuur) illustreert deze evolutie uitstekend :

	1994		2015	
	pax (10 ⁶)	vracht (10 ³ t)	pax (10 ⁶)	vracht (10 ³ t)
AMS	23,6	838	44	3 300
FRA	35,1	1 246	54	2 700
CDG	28,7	786	100	3 000
LHR	51,7	967	80	1 700
BRU	11,2	381	25	1 000

— Rekening houdend met de termijn voor de realisatie, zowel *airside* als *landside*, moet de infrastructuur kunnen worden heringericht binnen een termijn die overeenstemt met de behoeften.

— Een evolutie in de opvattingen over het beheer : het gevolg van de concurrentie tussen de luchthavens is dat de oude mentaliteit van openbare dienst (de luchthaven vormt een verplichte doorgang) steeds meer vervangen wordt door een standpunt dat meer *user friendly* is. Het gaat daarbij om een standpunt dat rekening houdt met de wensen van de reizigers, en dit door enquêtes die men voortdurend houdt.

Het resultaat hiervan is een soepelheid inzake beheer die moeilijk te verenigen is met het openbaar juridisch kader.

3. De evolutie naar de privatisering

Sinds de jaren '80 is het privatiseringsproces op gang gekomen. Het moest de oplossing bieden voor een dilemma : hoe de hogere belangen van de natie waarborgen in een commerciële onderneming waar-

2.2. Le contexte économique

A ces données d'ordre budgétaire s'ajoutent des considérations de nature économique :

— l'introduction de nouvelles activités : alors qu'initialement l'aéroport n'était qu'une plate-forme pour l'atterrissage et le décollage d'avions, le souci de la concurrence a incité les exploitants à se diversifier dans différents domaines tels que le commerce de détail, le casino, le musée et, plus sérieusement, a incité les aéroports à tenter d'organiser sous leur égide des centres de communications nationaux ou régionaux ou de télécommunications;

— le besoin croissant d'investissements : l'évolution des normes en matière de confort et de sécurité, la technologie de plus en plus complexe et essentiellement l'évolution du trafic ont créé des besoins de financement tels, qu'il est nécessaire de recourir au marché des capitaux.

Des prévisions néerlandaises (comparaison internationale infrastructure) illustrent parfaitement cette évolution :

	1994		2015	
	pass. (10 ⁶)	fret (10 ³ t)	pass. (10 ⁶)	fret (10 ³ t)
AMS	23,6	838	44	3 300
FRA	35,1	1 246	54	2 700
CDG	28,7	786	100	3 000
LHR	51,7	967	80	1 700
BRU	11,2	381	25	1 000

— Compte tenu du délai nécessaire pour la réalisation des infrastructures tant sur le plan aérien qu'au sol, l'infrastructure doit pouvoir être réaménagée dans un délai compatible avec les besoins.

— Une évolution dans les conceptions en matière de gestion : par suite de la concurrence qui oppose les aéroports, l'ancienne mentalité de service public (l'aéroport est un passage obligé) fait de plus en plus place à un point de vue plus favorable aux usagers. Il s'agit d'un point de vue tenant compte des desiderata des passagers, et ce, par le biais d'enquêtes permanentes.

Cela conduit à une souplesse de gestion difficilement conciliable avec le cadre juridique public.

3. L'évolution vers la privatisation

Le processus de privatisation a été lancé dans les années quatre-vingt. Il devait apporter la solution à un dilemme : comment garantir les intérêts supérieurs de la nation dans le cadre d'une entreprise

van het beslissingsproces op een concurrentiële markt tot stand komt.

Deze privatisering impliceert namelijk een compromis tussen het element « rendabiliteit », de positieve of negatieve externe aspecten van het beheer, en de integratie in een politieke visie op lange termijn. Vandaag is men het er over eens te zeggen dat, onafhankelijk van de voor de privatisering gekozen structuur, de overheid een rol blijft spelen in ⁽¹⁾ :

1. safety;
2. security;
3. milieu;
4. economisch regelsysteem;
5. algemene staatsbelangen.

Sinds het ontstaan van de discussie over dit onderwerp zijn de antwoorden geëvolueerd van een overvoorzichtige benadering die zich uitte in de introductie van de privésector via een geheime deur (situatie van een onderneming met een kapitaal en onder openbaar beheer), naar een welomschreven benadering waar de privésector alle touwtjes in handen heeft.

Historisch gezien, en dat valt te verklaren vanuit de politieke context, is de eerste echte privatisering die van BAA, exploitant van de belangrijkste Engelse luchthavens in 1986 : het gaat hier om een duidelijke privatisering zonder ambiguïteit, de overheid behoudt slechts een « *golden share* » die haar toelaat een beperkt aantal beslissingen te blokkeren die als tegengesteld aan het nationaal belang beoordeeld worden.

Sinds dat ogenblik heeft BAA haar activiteiten sterk uitgebreid en beheert zij ongeveer 20 luchthavens in Europa en de USA.

4. Historische evolutie

De tendens tot privatisering lijkt vandaag een onomkeerbaar en algemeen fenomeen.

Onderstaande tabel geeft voor de belangrijkste Europese luchthavens de evolutie 1985-1997 weer in termen van statuut.

commerciale, dont le processus de décision se situe dans le cadre d'un marché concurrentiel.

Cette privatisation implique en effet un compromis entre l'élément « rentabilité », les aspects externes positifs ou négatifs de la gestion, et l'intégration dans une optique politique à long terme. Aujourd'hui, tout le monde reconnaît qu'indépendamment de la structure choisie pour la privatisation, les autorités doivent continuer à jouer un rôle dans ⁽¹⁾ :

1. la sûreté;
2. la sécurité;
3. l'environnement;
4. la réglementation économique;
5. l'intérêt général de l'Etat.

Depuis l'ouverture de ce débat, les réponses ont évolué d'une approche très prudente qui s'exprimait dans l'introduction du secteur privé par le biais d'une porte secrète (situation d'une entreprise avec un capital et sous gestion publique), vers une approche bien définie dans laquelle le secteur privé tient les rênes.

Historiquement — et cela s'explique par le contexte politique —, la première véritable privatisation a été celle de BAA, exploitant des principaux aéroports anglais en 1986 : il s'agit en l'occurrence d'une privatisation dans toute l'acception du terme, puisque les autorités n'ont gardé qu'une « *golden share* » qui leur permet de bloquer un nombre limité de décisions jugées contraires à l'intérêt national.

Depuis ce moment, BAA a fortement étendu ses activités et gère environ 20 aéroports en Europe et aux Etats-Unis.

4. Evolution historique

La tendance à la privatisation semble être aujourd'hui un phénomène irréversible et généralisé.

Le tableau ci-après montre, en termes de statut, l'évolution des principaux aéroports européens au cours des années 1985-1997.

⁽¹⁾ D. Plavin : *studies on privatization. International Airport Review* - vol. 1, n° 1, blz. 25 et ssqq.

⁽¹⁾ D. Plavin: *Studies on Privatization. International Airport Review* - vol. 1, n° 1, pp. 25 et ssqq.

Luchthaven — <i>Aéroport</i>	Statuut 1985 — <i>Statut 1985</i>	Statuut 1997 — <i>Statut 1997</i>
LHR	publiek — <i>public</i>	privé — <i>privé</i>
FRA	publiek — <i>public</i>	publiek — <i>public</i>
CDG	publiek autonoom — <i>public autonome</i>	publiek autonoom — <i>public autonome</i>
AMS	openbaar aandeelhouderschap — <i>actionnariat</i> <i>public</i>	idem maar binnenkort introductie op de beurs — <i>idem mais introduction prochaine en bourse</i>
ORY	publiek autonoom — <i>public autonome</i>	publiek autonoom — <i>public autonome</i>
LGW	publiek — <i>public</i>	privé — <i>privé</i>
FCO	publiek — <i>public</i>	publiek — <i>public</i>
MAD	publiek — <i>public</i>	publiek — <i>public</i>
ZRH	publiek — <i>public</i>	publiek (privatiseringsontwerp op gang ge- bracht) — <i>public (projet de privatisation en cours)</i>
CPH	publiek — <i>public</i>	privé — <i>privé</i>
MUC	publiek — <i>public</i>	publiek — <i>public</i>
PMI	publiek — <i>public</i>	publiek — <i>public</i>
MAN	publiek — <i>public</i>	privé — <i>privé</i>
DUS	publiek — <i>public</i>	privé (op gang gebracht) — <i>privé (en cours)</i>
ARN	publiek — <i>public</i>	publiek — <i>public</i>
BRU	publiek — <i>public</i>	hybridisch — <i>hybride</i>
IST	publiek — <i>public</i>	publiek (privatisering van nieuwe luchthaven over- wogen) — <i>public (privatisation du nouvel aéroport envisagée)</i>
BLN	publiek — <i>public</i>	publiek — <i>public</i>
MXP	publiek — <i>public</i>	publiek (privatisering op gang gebracht) — <i>public (privatisation en cours)</i>
OSL	publiek — <i>public</i>	publiek (privatisering van nieuwe luchthaven die momenteel gebouwd wordt) — <i>public (privatisation du nouvel aéroport actuellement en construc- tion)</i>
VIE	publiek — <i>public</i>	privé — <i>privé</i>

De lijst van de 21 belangrijkste Europese luchthavens was helemaal publiek in 1985, 12 jaar later zijn 12 van deze luchthavens, uit de lijst van 21, geheel of gedeeltelijk geprivatiseerd.

Deze tendens, die uitgesproken is in Europa, is nog sterker voelbaar in de wereld. Men kan Argentinië (openbaar beroep aan de gang) aanhalen, Bolivia, Brazilië, Chili, Ecuador, Indonesië, Japan, Mexico, Venezuela, Verenigde Staten en Australië. Als bijlage vindt men een artikel uit de *Financial Times* (28 november 1996) en een uittreksel uit een studie van de *International Privatization Review : Transport in a Changing Environment* by S. Linnett en C. Brooks (1997-1998, blz. 37 en volgende) die deze tendens bevestigen.

5. Huidige situatie

Wanneer men de situatie van de luchthavens bekijkt, dient men een onderscheid te maken tussen het beheer en het aandeelhouderschap. Men vindt immers alle verschijningsvormen :

type 1 : volledig privéaandeelhouderschap en privébeheer, bijvoorbeeld BAA;

type 2 : volledig openbaar aandeelhouderschap en beheer met hybridisch openbaar karakter, bijvoorbeeld luchthavens in Parijs;

type 3 : volledig openbaar aandeelhouderschap en privébeheer, bijvoorbeeld Schiphol;

type 4 : gemengd aandeelhouderschap (genoteerd op de beurs) en privébeheer, bijvoorbeeld Wenen en Kopenhagen.

Alors qu'en 1985, les 21 aéroports européens les plus importants étaient entièrement publics, douze ans plus tard, 12 de ces aéroports sont totalement ou partiellement privatisés.

Cette tendance, qui est nette en Europe, est encore plus perceptible dans le reste du monde. On peut citer l'Argentine (appel public en cours), la Bolivie, le Brésil, le Chili, l'Equateur, l'Indonésie, le Japon, le Mexique, le Venezuela, les Etats-Unis et l'Australie. On trouvera en annexe un article extrait du *Financial Times* (28 novembre 1996) et un extrait d'une étude de l'International Privatization Review: *Transport in a Changing Environment*, par S. Linnett et C. Brooks (1997-1998, pp. 37 et suivantes) qui confirment cette tendance.

5. Situation actuelle

Lorsqu'on examine la situation des aéroports, il faut faire une distinction entre la gestion et l'actionnariat. On trouve en effet toutes les formules possibles :

type 1 : actionnariat entièrement privé et gestion privée (par exemple : BAA);

type 2 : actionnariat entièrement public et gestion à caractère public hybride (par exemple : Les aéroports de Paris);

type 3 : actionnariat entièrement public et gestion privée (par exemple : Schiphol);

type 4 : actionnariat mixte (coté en Bourse) et gestion privée (par exemple : Vienne et Copenhague).

Zoals men hieronder zal zien, is er een tendens van de overheid om zich zoveel mogelijk te ontdoen van de participaties die ze bezit door enkel de strategische elementen te behouden.

De tabel hieronder herneemt de belangrijkste Europese luchthavens met hun wereldrang en het aandeel aan internationale vluchten.

Als men deze tabel mag nuanceren, want het is onmogelijk in één woord de diversiteit weer te geven van de juridische structuren en de beheerstructuren in deze sector, kan men toch een aantal dingen vaststellen.

(1) het pure openbaar statuut is nog slechts aanwezig in 6 gevallen die men op essentiële wijze kan verklaren door historische tradities : Frankrijk (CDG en ORY), Spanje (MAD, BCN, PMI), Zweden (ARN);

2) de behoefte aan kapitaal brengt een steeds groter aantal luchthavens (16) ertoe zich te privatiseren zodat zij een beroep kunnen doen op de kapitaalmarkt. Dit is het geval met de luchthavens van BAA (LHR, LGW, MAN), AMS, FCO, ZRH, CHP, IST, MXP, VIE;

(3) enkele landen bevinden zich in randsituaties waar ze niet de privatisering van het geheel van de luchthavens op het oog hebben, maar slechts van een deel : FRA blijft openbaar, terwijl de privatisering van DUS op gang is gebracht. De privatisering van MUC blijft onwaarschijnlijk wegens de zware financiële lasten die op haar wegen.

Wanneer men de tabel bekijkt in functie van internationaal transport, stelt men vast dat de luchthavens die het minst vatbaar zijn om bij het privatiseringsproces betrokken te geraken, ook diegene zijn die de belangrijkste rol spelen op binnenlands gebied (met uitzondering van CDG).

Men moet de verklaring zonder twijfel gaan zoeken in het feit dat deze vervoerswijze door de betreffende regeringen wordt beschouwd als een openbare dienst terwijl de internationale verbindingen een meer commercieel karakter hebben.

Ainsi qu'on le verra ci-dessous, les pouvoirs publics ont tendance à se défaire autant que possible des participations qu'elles possèdent, en ne conservant que les éléments stratégiques.

Le tableau ci-après reprend les principaux aéroports européens en indiquant leur rang au niveau mondial et leur pourcentage de vols internationaux.

Si l'on nuance ce tableau (car il est impossible d'exprimer en un seul mot la diversité des structures juridiques et des structures de gestion mises en place dans ce secteur) on peut quand même constater un certain nombre de choses.

(1) le statut public pur n'existe plus que dans 6 cas, que l'on peut expliquer essentiellement par des raisons historiques : en France (CDG et ORY), en Espagne (MAD, BCN, PMI), et en Suède (ARN);

(2) le besoin de capitaux pousse un nombre toujours plus grand d'aéroports à se privatiser de manière à pouvoir faire appel au marché des capitaux. C'est le cas des aéroports de BAA (LHR, LGW, MAN), AMS, FCO, ZRH, CPH, IST, MXP, VIE;

(3) certains pays se trouvent dans des situations marginales, n'envisageant pas la privatisation de l'ensemble des aéroports, mais seulement d'une partie de ceux-ci : FRA reste public, tandis que la privatisation de DUS a été entamée. La privatisation de MUC reste improbable en raison des lourdes charges financières qui pèsent sur lui.

Si l'on examine le tableau en fonction du transport international, on constate que les aéroports qui sont le moins susceptibles d'être privatisés sont également ceux qui jouent le rôle le plus important sur le plan intérieur (à l'exception de CDG).

Il faut sans aucun doute chercher l'explication dans le fait que les gouvernements concernés considèrent ce mode de transport comme un service public, tandis que les liaisons internationales ont un caractère plus commercial.

TABEL

**Economische en juridische structuur van de
20 belangrijkste Europese luchthavens bij de
100 grootste ter wereld**

TABLEAU

**Structure économique et juridique
de 20 aéroports les plus importants
figurant parmi les 100 plus grands du monde**

Eur. rang — <i>Rang en Europe</i>	Naam — <i>Nom</i>	Pax 10 ⁶ — <i>Passagers 10⁶</i>	Wereldrang — <i>Rang mondial</i>	% internationaal verkeer — <i>% trafic international</i>	Aandeel- houderschap — <i>Actionnariat</i>	Beheerstatuut — <i>Statut de gestion</i>	Status van intro- ductie op de beurs of van privatisering — <i>Etat de l'introduction en bourse ou de la privatisation</i>
1	LHR	56,0	5	86,2	privé / privé	privé / privée	ja / oui
2	FRA	38,8	8	81,6	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
3	CDG	31,7	12	90,5	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
4	AMS	27,8	20	97,5	openbaar / public	privé / privée	gepland / prévue
5	ORY	27,4	21	38,7	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
6	LGW	24,3	28	82,3	privé / privé	privé / privée	ja / oui
7	FCO	23,0	33	54,3	openbaar / public	privé / privée	ja / oui
8	MAD	21,9	34	46,6	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
9	ZRH	16,2	46	91,4	openbaar / public	openbaar/publique	gepland / prévue
10	CPH	15,9	48	79,9	gemengd / mixte	privé / privée	ja / oui
11	MUC	15,7	49	61,8	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
12	PMI	15,4	51	74,0	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
13	MAN	14,8	53	81,0	privé / privé	privé / privée	ja / oui
14	DUS	15,4	55	73,6	openbaar / public	privé / privée	aan de gang / en cours
15	ARN	14,2	56	60,2	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
16	BRU	13,5	61	99,0	gemengd / mixte	gemengd / mixte	gepland / prévue
17	IST	13,5	62	68,4	openbaar / public	openbaar/publique	gepland / prévue
18	BCN	13,4	63	40,2	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
19	MXP	12,6	70	54,8	openbaar / public	privé / privée	gepland / prévue
20	OSL	10,9	76	39,4	openbaar / public	openbaar/publique	neen / non
21	VIE	9,1	84	94,5	gemengd / mixte	privé / privée	ja / oui

De heer Geraerts stelt dat een herstructurering van het beheer van de luchthaven van Zaventem zich opdringt, doch beter via een privatisering dan via een verkapte « verpubliekrechtelijking » gebeurt. Het voorliggende ontwerp streeft in feite een nationalisering na. De privé-aandeelhouders van de huidige BATC zullen alleszins niet billijk worden vergoed. Bovendien komt de Vlaamse verankering in het gedrang en creëert men een gepolitiseerde raad van bestuur.

De heer Olaerts wenst te vernemen waarom de wet van 21 maart 1991 indertijd niet is uitgevoerd, in die zin dat deze wet toen al de RLW tot een autonoom overheidsbedrijf omvormde. Nu worden de bevoegdheden van de RLW paradoxaal genoeg, door te fuseren met de BATC en de BIAC te vormen, uitgebreid. Spreker heeft tenslotte vragen bij de transparantie van de verrekening door het college van drie bedrijfsrevisoren.

De heer Vanoost stelt dat zijn fractie niet principieel gekant is tegen een privatisering. Ze is het daarentegen wel tegen de politisering van raden van bestuur, die doorgaans niet zijn samengesteld op basis van de kennis, de ervaring en de vaardigheid van hun leden. Dit heeft de openbare diensten als zodanig reeds onnoemelijk veel schade berokkend. De huidige hybride structuur met de RLW tegelijk als concurrent en voornaamste aandeelhouder van de BATC kon niet anders dan conflicten uitlokken.

M. Geraerts précise qu'une restructuration de la gestion de l'aéroport de Zaventem s'impose, mais qu'il serait toutefois préférable qu'elle se fasse par le biais d'une privatisation plutôt que d'une étatisation déguisée. Le présent projet vise en fait une nationalisation. Les actionnaires privés de l'actuelle BATC ne seront en tout cas pas indemnisés équitablement. En outre, l'ancrage flamand est compromis et on crée un conseil d'administration politisé.

M. Olaerts demande pourquoi il n'a pas été fait application, en son temps, de la loi du 21 mars 1991, en ce sens que déjà à cette époque, cette loi avait transformé la RVA en entreprise publique autonome. Il est assez paradoxal de constater que par la fusion avec la BATC et par la constitution de la BIAC, les compétences de la RVA seront élargies. Enfin, l'intervenant s'interroge au sujet de la transparence de l'estimation faite par le collège des trois réviseurs d'entreprise.

M. Vanoost précise que son groupe n'est pas opposé en principe à une privatisation. Par contre, il est opposé à la politisation de conseils d'administration, qui ne sont généralement pas constitués sur base des connaissances, de l'expérience et de la compétence de leurs membres. Cela a déjà causé un tort considérable aux services publics comme tels. La structure hybride actuelle — la RVA étant à la fois concurrente et principal actionnaire de la BATC — ne pouvait que provoquer des conflits. La fusion proposée n'offre

De voorgestelde fusie is evenwel geen garantie voor een goede toekomstige werking. Overigens was het niet nodig dit bij middel van een volmachtenwet te realiseren.

De minister stelt dat dit ontwerp er is gekomen op basis van gesprekken met alle betrokken partijen. De transparantie van de verrekening wordt gewaarborgd door het feit dat de bedrijfsrevisoren van respectievelijk de RLW en de BATC een gemeenschappelijk rapport moeten opstellen, samen met een derde bedrijfsrevisor aangesteld door de voorzitter van de Financiële en Bankcommissie, dit alles binnen stringente termijnen die in een uitvoeringsbesluit zullen worden vermeld. Voor het overige regelt de wet van 21 maart 1991 alle controlemechanismen terzake. Het Rekenhof wordt steeds hierbij betrokken. Bij de NMBS, De Post en Belgacom hebben deze mechanismen reeds hun deugdelijkheid bewezen. De RLW is indertijd niet gevolgd omdat de tijd daarvoor nog niet rijp was. Dit voor wat betreft de transparantie op het niveau van de besluitvorming. Tenslotte is er de transparantie van de wetgeving zelf: de machtigingswet zal worden gevolgd door uitvoeringsbesluiten, die op hun beurt het voorwerp zullen uitmaken van een bevestigingswet. Het uiteindelijke doel is een dynamisch beheer van onze nationale luchthaven mogelijk te maken. Dit is in het huidig stadium niet mogelijk omdat twee beheerslogica's — die van de RLW en die van de BATC — botsen. In de nieuwe structuur zal al wat het materieel beheer van de luchthaven betreft in feite worden getransfereerd naar de BATC, doordat de RLW inbreng doet van de activiteiten die het op dat gebied nog ontwikkelt. De taalkaders zullen toepasselijk zijn op het statutair personeel.

Het protocolakkoord van 7 december 1987, met de privé-aandeelhouders van de BATC gesloten — voor wat de Staat betreft — door toenmalig minister van Verkeerswezen Herman De Croo, zal in zijn integraliteit worden gerespecteerd. De aandeelhouders zullen een billijke vergoeding krijgen, waarvan het evaluatiemechanisme zoveel als mogelijk zelfs door het voorliggende ontwerp is gepreciseerd, teneinde zoveel mogelijk rechtszekerheid terzake te creëren.

De heer Olaerts merkt op dat het beroep op een derde bedrijfsrevisor een regeringsoptie is.

De heer Wauthier wenst te vernemen wat bedoeld wordt met « intrinsieke waarde » en met « goodwill ».

De minister verwijst terzake naar het protocolakkoord van 7 december 1987, waar alleen sprake is van « intrinsieke waarde ». Om een integrale schade-loosstelling mogelijk te maken werd daarom in het huidige ontwerp het begrip « goodwill » geïntroduceerd.

De heer De Croo wenst te vernemen of men bij betwisting van het oordeel van de derde bedrijfsrevisor nog in rechte kan optreden.

De minister bevestigt dat, naar zijn oordeel, het gemeen recht onverkort van toepassing blijft. De bepaling van de evaluatiemethode in de wet heeft tot

toutefois aucune garantie de bon fonctionnement pour l'avenir. Il n'était d'ailleurs pas nécessaire de la réaliser au moyen d'une loi de pouvoirs spéciaux.

Le ministre précise que ce projet a été élaboré sur base de discussions menées avec toutes les parties concernées. La transparence de l'estimation est garantie par le fait que les réviseurs d'entreprise de la RVA et la BATC doivent rédiger un rapport commun, en concertation avec un troisième réviseur d'entreprise désigné par le président de la Commission bancaire et financière, le tout dans des délais stricts qui seront fixés dans un arrêté d'exécution. Pour le surplus, tous les mécanismes de contrôle sont réglés par la loi du 21 mars 1991. La Cour des comptes y sera toujours associée. Ces mécanismes ont déjà fait leurs preuves à la SNCB, La Poste et Belgacom. Le cas de la RVA n'a pas été réglé à l'époque, parce que la situation ne s'y prêtait pas encore. Voilà pour ce qui concerne la transparence au niveau de la prise de décision. Il y a enfin la transparence de la législation elle-même: la loi de pouvoirs spéciaux sera suivie d'arrêtés d'exécution, qui feront à leur tour l'objet d'une loi de confirmation. Le but final est de permettre une gestion dynamique de notre aéroport national. Dans l'état actuel des choses, une telle gestion n'est pas possible, parce que deux logiques de gestion — celle de la RVA et celle de la BATC — s'opposent. Dans la nouvelle structure, tout ce qui concerne la gestion matérielle de l'aéroport sera transféré en fait à la BATC, par suite de l'apport fait par la RVA des activités qu'elle développait jusqu'ici dans ce domaine. Les cadres linguistiques s'appliqueront au personnel statutaire.

Le protocole d'accord du 7 décembre 1987, conclu avec les actionnaires privés de BATC — en ce qui concerne l'Etat — par l'ancien ministre des Communications Herman De Croo, sera respecté dans son intégralité. Les actionnaires recevront une indemnité équitable, dont le mécanisme d'évaluation a été précisé autant que possible dans le projet à l'examen, afin d'assurer la plus grande sécurité juridique possible.

M. Olaerts fait remarquer que le recours à un troisième réviseur d'entreprises est une option gouvernementale.

M. Wauthier demande ce que l'on entend par « valeur intrinsèque » et par « goodwill ».

Le ministre renvoie à ce propos au protocole d'accord du 7 décembre 1987, où il n'est question que de la « valeur intrinsèque ». La notion de « goodwill » a été insérée dans le projet actuel afin de permettre un dédommagement complet.

M. De Croo demande s'il sera possible d'ester en justice en cas de contestation de l'avis du troisième réviseur d'entreprises.

Le ministre déclare que le droit commun est de stricte application. La fixation de la méthode d'évaluation dans la loi a pour objectif d'exclure toute

doel elke betwisting uit te sluiten over de effectief gehanteerde evaluatiemethode. Dit voor de privé-aandeelhouders die hun aandelen willen verkopen. De privé-aandeelhouders die hun aandelen niet verkopen zal de mogelijkheid worden geboden in een later stadium een deel van de aandelen van de Staat te verwerven.

De heer Geraerts vreest dat dit betekent dat de Staat de luchthaven van Zaventem in buitenlandse (vooral Franse) privé-handen zal laten overgaan wanneer hij van oordeel is dat ze niet meer rendabel genoeg is.

De heer Van Eetvelt wil graag vernemen of de minister reeds contacten heeft gehad met de Vlaamse regering. Want tenslotte is het aangekondigde doel van de fusie een dynamisch beheer van de luchthaven mogelijk te maken. Dit heeft echter als consequentie dat men een mogelijke uitbreiding niet kan uitsluiten. Geen enkele uitbreiding zal echter mogelijk zijn zonder het fiat van de Vlaamse regering.

Mevrouw Cahay-André merkt op dat de overdracht van het huidige personeel van de RLW naar de nieuwe structuur problematisch kan zijn. Zij is van oordeel dat de commissie over de uitvoeringsbesluiten geraadpleegd moet worden, precies om op alle mogelijke problemen voorbereid te zijn.

De minister merkt op dat de uitvoeringsbesluiten zeer technisch zullen zijn. Er zal voornamelijk sprake zijn van evaluatiemethodes en termijnen. Bij de bevestiging ervan zal heel de problematiek opnieuw voor de commissie worden gebracht. Wat eventuele contacten betreft met de Vlaamse regering, onderstreept de minister dat hij met niemand contact opneemt voordat de fusie is gerealiseerd. Dergelijke contacten kunnen, naargelang van het resultaat van de besprekingen, overigens een invloed hebben op de evaluatie als zodanig, waarin met uitbreidings- en overnamemogelijkheden rekening kan worden gehouden. Op dit ogenblik wenst de minister niet over te gaan tot waardebeoordeling van welk element dan ook.

Alleen de methode die gebruikt zal worden bij de fusie om de belangen van alle betrokken partijen te vrijwaren wordt in de wet vastgelegd.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

De heer De Croo stelt dat de luchtvaart federaal is bij uitzondering, vermits alle andere luchthavens regionaal zijn. Een uitzondering moet restrictief worden geïnterpreteerd. Dit heeft tot gevolg dat de installaties op en rond de luchthaven, vooral wanneer het infrastructuurwerken betreft, gewestelijk zijn. Dit is bovendien niet van belang ontbloeit bij openbare aanbesteding. Met de BATC stelde zich dit probleem niet, vermits het een privé-entiteit was. Thans

contestation en ce qui concerne la méthode d'évaluation effectivement employée, et ce, pour les actionnaires privés qui souhaitent vendre leurs actions. Les actionnaires privés qui ne vendent pas leurs actions auront la possibilité d'acquérir dans une phase ultérieure une partie des actions de l'Etat.

M. Geraerts craint que cela signifie que l'Etat laissera l'aéroport de Zaventem passer dans les mains du secteur privé étranger (surtout français) s'il estime qu'il n'est plus suffisamment rentable.

M. Van Eetvelt demande si le ministre a déjà pris contact avec le gouvernement flamand. Car finalement, l'objectif annoncé de la fusion est de permettre une gestion dynamique de l'aéroport. Cela implique que l'on ne peut exclure une extension éventuelle. Toutefois, aucune extension ne sera possible sans le consentement du gouvernement flamand.

Mme Cahay-André fait remarquer que le transfert du personnel actuel de la RVA à la nouvelle structure peut poser des problèmes. Elle estime que la commission devra être consultée au sujet des arrêtés d'exécution, afin de parer à toute éventualité.

Le ministre fait remarquer que les arrêtés d'exécution seront très techniques. Il sera principalement question de méthodes d'évaluation et de délais. Lors de la confirmation de ceux-ci, l'ensemble du problème sera à nouveau soumis à la commission. En ce qui concerne d'éventuels contacts avec le gouvernement flamand, le ministre déclare qu'il ne prendra contact avec personne avant que la fusion soit accomplie. De tels contacts peuvent en effet, suivant le résultat des discussions, influencer l'évaluation en tant que telle, dans le cadre de laquelle on peut tenir compte de possibilités d'extension et de reprise. Le ministre ne souhaite pour l'instant faire estimer la valeur d'aucun élément que ce soit.

Seule la méthode qui sera utilisée pour la fusion afin de garantir les intérêts de toutes les parties concernées, est fixée dans la loi.

DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

M. De Croo souligne que la navigation aérienne est fédérale par exception, étant donné que tous les autres aéroports sont régionaux. Toute exception devant être interprétée de manière restrictive, il en résulte que les installations situées dans et autour de l'aéroport, surtout lorsqu'il s'agit de travaux d'infrastructure, sont régionales. Ce n'est en outre pas sans importance en cas d'adjudication publique. Ce problème ne s'est pas posé en ce qui concerne la BATC,

dat BIAC een publiekrechtelijk organisme wordt is het onderworpen aan de Vlaamse decreten terzake. De vraag kan dan ook gesteld worden of het parlement de nodige bevoegdheid bezit om deze materie te regelen. Is de minister er wel zo zeker van dat alle artikelen in het kader van artikel 78 van de Grondwet tot de federale bevoegdheidssfeer behoren? Wie zal bijvoorbeeld over de openingstijden van de luchthaven beslissen? Het Brussels Gewest heeft aldus reeds geluidsnormen opgelegd aan de treinen die door Brussel rijden. De toegankelijkheid en het uitbreidingspotentieel is bovendien van invloed op de uiteindelijke waardebeoordeling van de fusie. Het is dus geen louter administratief probleem. Het heeft een directe economische weerslag. Tenslotte wenst spreker ook nog te wijzen op een overheveling van middelen van het federale niveau naar het gewestelijke niveau doordat de RLW op de gewestelijke luchthavens heeft geïnvesteerd zonder daarvoor enige compensatie vanwege de regio's te hebben ontvangen. De luchthaven van Zaventem wordt aldus de melkkoe van de gewestelijke luchthavens!

De minister stelt dat het opgeworpen probleem inherent is aan de federale staatsstructuur van België. Hij maakt de vergelijking met de Hoge Snelheidstrein (HST) alsook met de koninklijke besluiten aangaande de geluidsoverlast. Al wat gewestelijk is, moet en zal aan de gewestelijke overheden worden onderworpen. Anderzijds zijn er, wat de investeringen van de RLW inzake landingscontrole op de gewestelijke luchthavens betreft, samenwerkingsakkoorden terzake gesloten, die de minister strikt wenst te respecteren.

*
* *

Het artikel wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

De heer Geraerts heeft bezwaar tegen de benaming « Brussel-Nationaal ». De nationale luchthaven ligt op Vlaams grondgebied. Bovendien ontleent bijvoorbeeld « Schiphol » ook zijn benaming aan zijn vestigingsplaats. Het is dus logisch steeds te gewagen van « Zaventem ». Hij dient daartoe amendementen n^{rs} 26 en 33 (Stuk n^o 1097/5) in.

De minister erkent de logica van het voorstel. Niettemin herinnert de benaming « Brussel-Nationaal » aan het federaal karakter van de luchthaven. Overigens spreidt de luchthaven zich ook uit over het grondgebied van de gemeentes Steenokkerzeel en Machelen.

De heer Geraerts repliceert dat de hoofdgebouwen onbetwistbaar op het grondgebied van Zaventem zijn opgetrokken. Zijn fractie is het trouwens oneens met het feit dat het beheer van de luchthaven van Zaventem een federale bevoegdheid blijft.

puisqu'il s'agissait d'une entité privée. A présent que la BATC est transformé en un organisme de droit public, elle est soumise aux décrets flamands en la matière. On peut dès lors se demander si le parlement dispose de la compétence nécessaire pour régler cette matière. Le ministre est-il certain que tous les articles relèvent de l'article 78 de la Constitution et de la compétence de l'autorité fédérale? Qui décidera par exemple des heures d'ouverture de l'aéroport? C'est ainsi que la Région Bruxelloise a déjà imposé des normes acoustiques pour les trains qui traversent Bruxelles. L'accessibilité et les possibilités d'extension ont en outre une influence sur l'évaluation finale de la fusion. Il ne s'agit donc pas d'un problème purement administratif. Il a une incidence économique directe. L'intervenant souhaite enfin attirer l'attention sur le transfert de moyens du niveau fédéral au niveau régional, puisque la RVA a investi dans les aéroports régionaux sans pour autant avoir reçu aucune compensation de la part des régions. L'aéroport de Zaventem devient donc la vache à lait des aéroports régionaux!

Le ministre souligne que le problème soulevé ici est inhérent à la structure fédérale de la Belgique. Il établit une comparaison avec le train à grande vitesse (TGV) ainsi qu'avec les arrêtés royaux relatifs à la pollution sonore. Tout ce qui est régional doit être et sera soumis aux autorités régionales. Par ailleurs, les investissements de la RVA en matière de contrôle à l'atterrissage dans les aéroports régionaux, ont fait l'objet d'accords de coopération, que le ministre tient à respecter strictement.

*
* *

L'article est adopté à l'unanimité.

Art. 2

M. Geraerts critique la dénomination « Bruxelles-National ». L'aéroport national est situé en territoire flamand. En outre, « Schiphol », par exemple, emprunte également sa dénomination au lieu où il est implanté. Il serait donc logique de retenir la dénomination « Zaventem ». Il présente à cet effet les amendements n^{os} 26 et 33 (Doc. n^o 1097/5).

Le ministre admet la logique de la proposition. Néanmoins, la dénomination « Bruxelles-National » rappelle le caractère fédéral de l'aéroport. D'ailleurs, l'aéroport s'étend également sur le territoire des communes de Steenokkerzeel et de Machelen.

M. Geraerts réplique qu'il est incontestable que les bâtiments principaux sont érigés sur le territoire de Zaventem. Son groupe ne peut d'ailleurs admettre que la gestion de l'aéroport de Zaventem demeure une compétence fédérale.

De heer De Croo wijst erop dat vaak samenstellingen worden gebruikt zoals « Londen-Heathrow », om aan te duiden bij welke stad de luchthaven behoort.

De heer Vanoost verwijst naar La Guardia en John-F.-Kennedy, respectievelijk de nationale en internationale luchthavens van New York, om te betogen dat de benaming beter « Brussel-Internationaal » zou zijn.

De heer De Croo stelt dat het beheer van een luchthaven aan een privé-entiteit moet worden toevertrouwd omwille van het commercieel karakter ervan. Hij dient hiertoe, samen met de heer Van Aperen, amendement n^o 5 (Stuk n^o 1097/4) in. De RLW — nu Belgocontrol genoemd — was reeds krachtens de wet van 21 maart 1991 een autonoom staatsbedrijf. Bovendien wordt de RLW nu ook de belangrijkste aandeelhouder van de BIAC. Het ontwerp roept ware monsters in het leven :

1^o een autonoom overheidsbedrijf, waarvan de autonomie zeer relatief zal zijn, gezien de politieke samenstelling van haar bestuur;

2^o een naamloze vennootschap die niet aan het privaatrecht maar aan het publiek recht zal worden onderworpen, zonder dat bepaald is welke bepalingen van het privaatrecht wel en welke niet van toepassing zullen blijven — bepalingen die stuk voor stuk de belangen van de aandeelhouders en van de schuldeisers garanderen : minimumkapitaal, verplicht revisoraat, publicatieverplichting, aansprakelijkheid op eigen goederen, enz.;

3^o een overheid die de wetgevende taak naar zich wil toetrekken en alle wettelijke bepalingen mag wijzigen teneinde ze verenigbaar te maken met de « eigen exploitatievoorwaarden » van de door dit ontwerp in het leven geroepen maatschappijen; hierdoor komt niet alleen de rechtszekerheid in het gedrang, het is ook je reinste willekeur, vermits niets de overheid nog weerhoudt het minimumkapitaal af te schaffen, het stemrecht van de aandeelhouders te wijzigen, enz.

De minister verklaart hierop dat maximale flexibiliteit wordt nagestreefd. Artikel 37 van de wet van 21 maart 1991 stelt duidelijk dat een naamloze vennootschap van publiek recht aan het handelsrecht is onderworpen. Na onderhandelingen met de privé-sector zullen afwijkingen worden bepaald die alleen de oprichting betreffen en niet meer mogelijk zullen zijn eens de nieuwe maatschappij in kwestie een normaal bedrijfsleven zal leiden !

De heer De Croo dient, samen met *de heer Van Aperen*, in bijkomende orde, amendementen n^{os} 14, 15 en 16 (Stuk n^o 1097/4) in. Waarom handelt de regering niet zoals indertijd bij Belgacom en bij Sabena, waar het Staatsaandeelhouderschap ook beneden de 50 % was gezakt ? De BATC was niet onderworpen aan de Raad van State noch aan de taalkaders. Men maakt de nieuwe maatschappij vleugellam door het op te zadelen met de 70 verschillende statuten die welig getierd hebben binnen de RLW. Er is bovendien geen pensioenreserve. Het

M. De Croo fait observer que l'on utilise souvent des dénominations composées, telles que « Londres-Heathrow », pour indiquer la ville où se situe l'aéroport.

M. Vanoost cite La Guardia et John-F.-Kennedy, qui sont respectivement l'aéroport national et l'aéroport international de New York, pour démontrer que la dénomination « Bruxelles-International » serait préférable.

M. De Croo souligne que la gestion d'un aéroport doit être confiée à une entité privée en raison de son caractère commercial. Avec M. Van Aperen, il présente à cet effet l'amendement n^o 5 (Doc. n^o 1097/4). La RVA — à présent dénommée « Belgocontrol » — était déjà, en vertu de la loi du 21 mars 1991, une entreprise publique autonome. En outre, la RVA devient l'actionnaire principal de la nouvelle BIAC. Le projet engendre de véritables monstres :

1^o une entreprise publique autonome, dont l'autonomie sera très relative, vu la composition politique de l'organe chargé de l'administrer;

2^o une société anonyme qui ne sera pas soumise au droit privé, mais au droit public, sans que soit précisé quelles dispositions du droit privé resteront d'application et quelles dispositions cesseront de s'appliquer — dispositions qui, toutes, garantissent les intérêts des actionnaires et des créanciers : capital minimal, obligation de recourir au révisorat, obligations en matière de publicité, responsabilité sur les biens propres, etc;

3^o un gouvernement qui veut s'arroger la compétence législative et est autorisé à modifier toutes les dispositions légales en vue de les adapter aux « conditions d'exploitation propres » aux sociétés créées par le projet à l'examen. Ce n'est pas seulement la sécurité juridique qui est ainsi compromise : on se trouve également face à l'arbitraire le plus pur, puisque rien n'empêchera désormais le gouvernement de supprimer le capital minimal, de modifier le droit de vote des actionnaires, etc.

Le ministre réplique que le but est de garantir une flexibilité maximale. L'article 37 de la loi du 21 mars 1991 dispose clairement qu'une société anonyme de droit public est soumise au droit commercial. On négociera avec le secteur privé des dérogations qui porteront uniquement sur la constitution et qui ne seront plus possibles une fois que la nouvelle société en question aura une activité économique normale !

MM. De Croo et Van Aperen présentent des amendements en ordre subsidiaire (n^{os} 14, 15 et 16 — Doc. n^o 1097/4). Pourquoi le gouvernement n'agit-il pas comme à l'époque pour Belgacom et pour la Sabena, où la participation de l'Etat était aussi descendue sous les 50 % ? La BATC n'était pas soumise au Conseil d'Etat ni aux cadres linguistiques. On paralyse la nouvelle société en lui imposant les 70 statuts différents qui ont proliféré au sein de la RVA. Il n'y a en outre aucune réserve de pensions. Il aurait été préférable, dans l'intérêt de la flexibilité, de mainte-

ware beter geweest, in het belang van de flexibiliteit, het systeem van verhuur van het personeel van de RLW aan de BATC te behouden. De BIAC moet alleszins filialen kunnen oprichten, aan het handelsrecht worden onderworpen en zowel privaatrechtelijke als publiekrechtelijk bestuurders hebben, zonder dan weer aan de taalkaders te zijn onderworpen. De aanwerving van statutair personeel moet worden uitgesloten. Tenslotte moeten de nodige overlegorganen worden gecreëerd om conflicten te vermijden.

De minister stelt dat de 50 %-grens sowieso wordt overschreden, vermits de RLW nu reeds voor 47,5 % aandeelhouder is van de BATC en inbreng doet van haar activiteit met betrekking tot het luchthavenbeheer. De Staat zal zijn aandelen in een later stadium kunnen verkopen. Het verhuren van personeel van de RLW aan de BATC is precies de bron geweest van een conflictuele situatie, die de overheid ertoe genoopt heeft op te treden om de eenheid van het beheer van de luchthaven met een maximale flexibiliteit mogelijk te maken. Wat het statutair personeel betreft, zal de BIAC normaal onderworpen zijn aan de Raad van State en aan de taalkaders. Zoals bij Belgacom zal een situatie worden gecreëerd waarbij men over zowel statutair als contractueel personeel zal beschikken.

Er zijn ook andere overlegorganen denkbaar van bijvoorbeeld de gebruikers.

De heer Geraerts verbaast zich over het feit dat de Staat zijn aandelen zonder overleg met het parlement zal kunnen verkopen. Dit komt neer op verkapte nationalisering en privatiseringen, zonder dat de volksvertegenwoordiging wordt geraadpleegd.

De heer Wauthier dient, samen met *de heren Vandenhoute en Reynders*, amendementen n^{os} 37 en 38 (Stuk n^o 1097/6) in. Ze hebben tot doel de evaluatiemethode vast te leggen om zowel de rechtszekerheid ten goede te komen als de belangen van de privé-aandeelhouders te vrijwaren. Conflicten tussen de nieuwe entiteiten moeten via overleg worden opgelost.

De minister benadrukt dat de evaluatiemethode in de wet wordt gepreciseerd, dat het protocolakkoord van 7 december 1987 — gesloten tussen de overheid en de privé-aandeelhouders van de BATC — strikt zal worden gerespecteerd en dat de conflicthaarden sterker waren in het verleden vermits er geen eenheid van beheer en geen flexibiliteit was. Dit zijn evenwel precies de hoofddoelen van het huidige ontwerp.

*
* *

Amendementen n^{os} 26 en 33 van de heer Geraerts worden verworpen met 12 tegen 1 stem.

Amendement n^{os} 5, 14 en 16 van de heren De Croo en Van Aperen wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Amendement n^o 15 van dezelfde auteurs wordt verworpen met 8 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

nir le système de location du personnel de la RVA à la BATC. La BIAC doit en tout état de cause pouvoir constituer des filiales, être soumise au droit commercial et disposer d'administrateurs de droit privé et de droit public, sans être non plus soumise aux cadres linguistiques. Le recrutement de personnel statutaire doit être exclu. Il convient enfin de créer les organes de concertation qui s'imposent afin d'éviter les conflits.

Le ministre précise que la limite de 50 % est de toute façon dépassée, étant donné que la participation de la RVA dans la BATC s'élève d'ores et déjà à 47,5 % et qu'elle fait l'apport de son activité relative à la gestion de l'aéroport. L'Etat pourra vendre ses parts ultérieurement. La location de personnel de la R.V.A. à BATC a précisément été à l'origine d'une situation conflictuelle, qui a amené les pouvoirs publics à intervenir afin de garantir l'unité de gestion de l'aéroport tout en conservant un maximum de flexibilité. En ce qui concerne le personnel statutaire, la BIAC sera normalement soumise au Conseil d'Etat et aux cadres linguistiques. Comme Belgacom, elle disposera à la fois de personnel statutaire et de personnel contractuel.

On peut aussi envisager de créer d'autres organes de concertation, pour les utilisateurs par exemple.

M. Geraerts s'étonne que l'Etat puisse vendre ses participations sans concertation avec le parlement. Il estime que ce procédé s'apparente à une privatisation déguisée, sans consultation des élus du peuple.

M. Wauthier présente, conjointement avec *MM. Vandenhoute et Reynders*, des amendements (n^{os} 37 et 38 — Doc. n^o 1097/6) visant à définir la méthode d'évaluation afin d'assurer la sécurité juridique et de préserver les intérêts des actionnaires privés. Il précise qu'il conviendra de résoudre les conflits entre les nouvelles entités par le biais de la concertation.

Le ministre souligne que la loi en projet définit la méthode d'évaluation, que le protocole d'accord du 7 décembre 1987 — conclu entre les pouvoirs publics et les actionnaires privés de la BATC — sera scrupuleusement respecté et que les conflits étaient plus aigus par le passé, étant donné qu'il n'y avait ni unité de gestion ni flexibilité. Or, tels sont précisément les principaux objectifs du projet de loi à l'examen.

*
* *

Les amendements n^{os} 26 et 33 de M. Geraerts sont rejetés par 12 voix contre une.

Les amendements n^{os} 5, 14 et 16 de MM. De Croo et Van Aperen sont rejetés par 8 voix contre 5.

L'amendement n^o 15 des mêmes auteurs est rejeté par 8 voix contre 4 et une abstention.

Amendementen n^{rs} 37 en 38 van de heren Wauthier, Vandenhautte en Reynders worden verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Art. 3

De heer De Croo dient, samen met *de heer Van Aperen*, in bijkomende orde, amendement n^r 17 (Stuk n^r 1097/4) in. Het strekt ertoe alle activiteiten die met het parkeren van de vliegtuigen te maken hebben uit te sluiten van de bevoegdheidssfeer van de RLW.

De minister antwoordt dat deze activiteit tot de bevoegdheidssfeer van de nieuwe BIAC zal behoren.

De heer Geraerts dient amendement n^r 27 (Stuk n^r 1097/5) met hetzelfde voorwerp als de in artikel 2 besproken amendementen n^{rs} 33 en 26.

De heer Vanoost dient amendement n^r 1 (Stuk n^r 1097/3) in teneinde de telecommunicatie en de meteorologische informatie in verband met de luchtveiligheid bij de openbare sector in te delen.

De minister preciseert dat de meteorologische informatie door Belgocontrol ook zelf verkocht zal kunnen worden, zodat het verstrekken van deze informatie niet integraal een taak blijft van openbare dienst.

De heer Wauthier dient, samen met *de heer Vandenhautte*, amendementen n^{rs} 34 en 35 (Stuk n^r 1097/6) in teneinde de grondtrusting en de geluidsmeters tot de bevoegdheid van Belgocontrol te laten behoren.

De minister bevestigt dat de geluidsmeters tot de bevoegdheid van Belgocontrol zullen behoren.

*
* *

Amendement n^r 17 van de heren De Croo en Van Aperen wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Amendement n^r 27 van de heer Geraerts wordt verworpen met 12 tegen 1 stem.

Amendement n^r 1 van de heer Vanoost wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

De amendementen n^{rs} 34 en 35 van de heren Wauthier en Vandenhautte worden verworpen met 9 stemmen tegen 3 en 1 onthouding.

Het artikel wordt aangenomen met 9 tegen 4 stemmen.

Art. 4

De heer De Croo dient, samen met *de heer Van Aperen*, amendementen n^{rs} 6 en 7 (Stuk n^r 1097/4) in teneinde het luchthavenbeheer integraal te onttrekken aan het publiek recht. Tevens is het onnodig in deze materie te bepalen wat van openbare dienst zal

Les amendements n^{os} 37 et 38 de MM. Wauthier, Vandenhautte et Reynders sont rejetés par 8 voix contre 5.

L'article 2 est adopté par 8 voix contre 5.

Art. 3

M. De Croo ainsi que *M. Van Aperen* présentent, en ordre subsidiaire, un amendement (n^o 17 — Doc. n^o 1097/4) visant à exclure toutes les activités liées au stationnement des avions de la sphère de compétence de la RVA.

Le ministre répond que ces activités relèveront de la compétence de la nouvelle BIAC.

M. Geraerts présente un amendement (n^o 27 — Doc. n^o 1097/5) ayant le même objet que les amendements n^{os} 33 et 26 examinés dans le cadre de l'article 2.

M. Vanoost présente un amendement (n^o 1 — Doc. n^o 1097/3) visant à ranger les télécommunications et les informations météorologiques relatives à la sécurité du trafic aérien parmi les missions de service public.

Le ministre précise que Belgocontrol pourra également vendre l'information météorologique, de sorte que la diffusion de cette information ne relèvera plus intégralement du service public.

MM. Wauthier et Vandenhautte présentent deux amendements (n^{os} 34 et 35, Doc. n^o 1097/6) tendant à étendre la compétence de Belgocontrol à l'infrastructure au sol et aux sonomètres.

Le ministre confirme que les sonomètres relèveront des compétences de Belgocontrol.

*
* *

L'amendement n^o 17 de MM. De Croo et Van Aperen est rejeté par 8 voix contre 5.

L'amendement n^o 27 de M. Geraerts est rejeté par 12 voix contre une.

L'amendement n^o 1 de M. Vanoost est rejeté par 8 voix contre 3 et 2 abstentions.

Les amendements n^{os} 34 et 35 de MM. Wauthier et Vandenhautte sont rejetés par 9 voix contre 3 et une abstention.

L'article est adopté par 9 voix contre 4.

Art. 4

M. De Croo présente, conjointement avec *M. Van Aperen*, deux amendements (n^{os} 6 et 7, Doc. n^o 1097/4) tendant à soustraire intégralement la gestion aéroportuaire au droit public. Il est par ailleurs inutile de préciser en cette matière ce qui sera censé

geacht worden te zijn. Ingevolge de wet van 21 maart 1991, krachtens dewelke de RLW reeds bij de autonome overheidsbedrijven werd ingedeeld, werden de genoemde activiteiten reeds van de « perimeter van de openbare dienst » uitgesloten. Het is dan ook onlogisch, en tegen de zin van de geschiedenis in, dat deze activiteiten thans plots opnieuw taken van openbare dienst zijn geworden.

Amendement n° 18 (Stuk n° 1097/4), ingediend in bijkomende orde, wordt door één van de auteurs, *de heer De Croo*, ingetrokken ingevolge de precisering van de minister dat de nieuwe maatschappij per definitie volledige operationele en financiële autonomie zal genieten.

Van amendement n° 19 (Stuk n° 1097/4), van dezelfde auteurs, ingediend in bijkomende orde, wordt het derde deel ingetrokken gezien de verbintenis van de minister het protocol van de nationale luchthaven in het beheerscontract op te nemen. Volgens *de heer De Croo* zijn de passagiersbehandeling en de vliegtuigstationering geen taken van openbare dienst. Spreker vraagt ook wie tenslotte bevoegd is voor de veiligheid op de nationale luchthaven en welke activiteiten de term « veiligheid » terzake allemaal dekt.

De heer Geraerts dient amendementen n°s 28, 29, 30, 31 en 32 (Stuk n° 1097/5) in met hetzelfde voorwerp als het onder de artikelen 2 en 3 reeds behandelde amendementen n°s 33, 26 en 27, teneinde « Brussel-Nationaal » overal in de tekst te vervangen door « Zaventem ».

Amendementen n°s 39 en 41 (Stuk n° 1097/6) van de heren Wauthier, Vandenhautte en Reynders worden ingetrokken omdat ze hetzelfde voorwerp hebben als respectievelijk amendementen n°s 18 en 19.

Dezelfde auteurs houden amendementen n°s 36, 40 en 42 (Stuk n° 1097/6) evenwel aan. Ze strekken ertoe de uitrusting nodig om de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen tot de bevoegdheidssfeer van Belgocontrol te laten behoren, in bijkomende orde de taken van de nieuwe BIAC nauwkeuriger en limitatief op te sommen en een termijn van drie maanden te bepalen binnen dewelke een beheerscontract moet worden afgesloten.

De minister antwoordt dat de artikelen 3 en 4 samen gelezen moeten worden en duidelijk genoeg zijn voor wat de taakverdeling tussen de twee nieuwe entiteiten betreft. Bovendien zullen een aantal zaken in de uitvoeringsbesluiten worden gepreciseerd en het voorwerp uitmaken van een beheerscontract. Dezelfde uitvoeringsbesluiten zullen ook telkens stringente termijnen voorzien.

*
* *

Amendementen n°s 6, 7 en 19 van de heren De Croo en Van Aperen worden verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

Amendementen n°s 28, 29, 30, 31 en 32 van de heer Geraerts worden verworpen met 12 tegen 1 stem.

relever du service public. Conformément à la loi du 21 mars 1991, qui classait déjà la RVA parmi les entreprises publiques autonomes, les activités citées ont déjà été exclues du « périmètre du service public ». Il est dès lors illogique et contre le cours de l'histoire que, subitement ces activités redeviennent des « missions de service public ».

L'amendement n° 18 (Doc. n° 1097/4), présenté en ordre subsidiaire, est retiré par l'un de ses auteurs, *M. De Croo*, le ministre ayant précisé que la nouvelle société bénéficiera par définition d'une autonomie opérationnelle et financière totale.

Le point 3) de l'amendement n° 19 (Doc. n° 1097/4), présenté en ordre subsidiaire par les mêmes auteurs, est retiré, le ministre s'étant engagé à faire inscrire le protocole de l'aéroport national dans le contrat de gestion. *M. De Croo* estime que les services passagers et le stationnement des avions ne sont pas des missions de service public. L'intervenant demande également qui est finalement responsable de la sécurité à l'aéroport national et quelles sont les activités que recouvre le terme « sécurité ».

M. Geraerts présente les amendements n°s 28, 29, 30, 31 et 32 (Doc. n° 1097/5) ayant la même portée que les amendements n°s 33, 26 et 27 déjà discutés lors de l'examen des articles 2 et 3, et tendant à remplacer, partout dans le texte, les mots « Bruxelles-National » par le mot « Zaventem ».

Les amendements n°s 39 et 41 (Doc. n° 1097/6) de MM. Wauthier, Vandenhautte et Reynders sont retirés, parce qu'ils ont la même portée que respectivement les amendements n°s 18 et 19.

Les mêmes auteurs maintiennent toutefois les amendements n°s 36, 40 et 42 (Doc. n° 1097/6) tendant à faire dépendre de Belgocontrol les équipements nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation aérienne et, en ordre subsidiaire, à délimiter de manière plus précise et exhaustive les missions de la nouvelle entreprise BIAC et à fixer un délai de trois mois dans lequel un contrat de gestion devra être conclu.

Le ministre répond que les articles 3 et 4 doivent être lus conjointement et sont suffisamment clairs en ce qui concerne la répartition des tâches entre les deux nouvelles entités. Un certain nombre de points seront en outre précisés dans les arrêtés d'exécution et feront l'objet d'un contrat de gestion. Ces mêmes arrêtés d'exécution prévoiront également chaque fois des délais impératifs.

*
* *

Les amendements n°s 6, 7 et 19 de MM. De Croo et Van Aperen sont rejetés par 9 voix contre 4.

Les amendements n°s 28, 29, 30, 31 et 32 de M. Geraerts sont rejetés par 12 voix contre une.

Amendement n^{rs} 36 van de heren Wauthier en Vandenhaute wordt verworpen met 8 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Amendementen n^{rs} 40 en 42 van dezelfde auteurs worden verworpen met 8 tegen 3 stemmen en 2 onthoudingen.

Het artikel wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Art. 5

De heer De Croo dient, samen met *de heer Van Aperen*, amendementen n^{rs} 8 en 9 (Stuk n^r 1097/4) in teneinde de privaatrechtelijke regels integraal toepasselijk te verklaren op de nieuwe beheersstructuur. Ook moeten de privé-aandeelhouders genoeg bedenktijd krijgen om tot de voortzetting van hun activiteiten binnen de nieuwe beheersstructuur te besluiten. Binnen afzienbare tijd zullen immers ook de inkomsten van de exploitatie van de Tax Free Shops wegvallen. Spreker schat die actueel op om en bij de 100 miljard frank.

De huidige maar ook de toekomstige aandeelhouders zouden door dit voorzienbaar inkomstenverlies - zonder te gewagen van de personeelsproblemen die de nieuwe maatschappij zich op de hals zal halen door de verplichte overname van het personeel van de vroegere RLW — uit de boot kunnen stappen. Indien de overheid dan geen overnemers vindt om de uittrekkende aandeelhouders te vervangen zal het de Staatsbegroting moeten belasten, vermits het de uittrekkende aandeelhouders recht een billijke vergoeding zal moeten uitkeren. De pistes en platformen die in de nieuwe maatschappij worden ingebracht zullen niet geschikt zijn tot dit doel. Onze nationale luchthaven zou bovendien haar concurrentiepositie dermate verslechterd kunnen zien, dat ze onvermijdelijk in de strategische greep van andere Europese luchthavens zou komen.

De minister benadrukt dat er alleszins een Business Plan worden opgesteld, dat huidige en toekomstige aandeelhouders klaarheid verschaft over de mogelijke opties.

Amendement n^r 20, van de heren De Croo en Van Aperen, wordt ingetrokken gezien de formele verbintenis van de minister het protocolakkoord van 7 december 1987 integraal na te leven.

Van amendement n^r 21, van dezelfde auteurs, wordt het tweede deel ingetrokken, vermits de minister akkoord is met de weglating van het woordje « tevens ». Het eerste deel van het amendement, dat ertoe strekt § 1 te schrappen, omdat het past het privaatrecht op de verkoop van aandelen overkort toe te passen, wordt aangehouden.

Amendementen n^{rs} 43, 44 en 46 van de heren Wauthier, Vandenhaute en Reynders worden ingetrokken daar de uitvoeringsbesluiten de termijnen nader zullen bepalen van de door de wet bepaalde evaluatiemethode. Amendement n^r 45 dat ertoe strekt de inhoud van het protocolakkoord van 7 decem-

L'amendement n^o 36 de MM. Wauthier et Vandenhaute est rejeté par 8 voix contre 3 et 2 abstentions.

Les amendements n^{os} 40 et 42 des mêmes auteurs sont rejetés par 8 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'article est adopté par 8 voix contre 5.

Art. 5

M. De Croo et *M. Van Aperen* présentent les amendements n^{os} 8 et 9 (Doc. n^o 1097/4) tendant à déclarer les règles du droit privé intégralement applicables à la nouvelle structure de gestion. Les actionnaires privés doivent avoir suffisamment de temps pour décider de poursuivre leurs activités au sein de la nouvelle structure de gestion. Dans un avenir assez proche, les revenus provenant de l'exploitation des boutiques hors taxes disparaîtront en effet. L'intervenant estime qu'ils sont actuellement de l'ordre de 100 milliards de francs.

Les actionnaires tant actuels que futurs pourraient être amenés à quitter le navire en raison de cette perte de revenus prévisibles - sans même parler des problèmes de personnel auxquels la nouvelle société va devoir faire face en raison de l'obligation qui lui est faite de reprendre le personnel de l'ancienne RVA. S'il ne trouve alors aucun actionnaire de remplacement, le gouvernement devra puiser dans le budget de l'Etat afin de verser une juste rétribution aux actionnaires qui se retirent. Les pistes et les aires de trafic dont la RVA fait apport à la nouvelle société n'entreront pas en ligne de compte pour cette rétribution. La compétitivité de notre aéroport national pourrait en outre se détériorer à un point tel que celui-ci deviendrait immanquablement la proie stratégique d'autres aéroports européens.

Le ministre souligne qu'un « business plan » sera en tout cas élaboré et que ce plan éclairera les actionnaires actuels et futurs sur les options possibles.

L'amendement n^o 20 de MM. De Croo et Van Aperen est retiré après que le ministre s'est engagé formellement à respecter intégralement le protocole d'accord du 7 décembre 1987.

La seconde partie de l'amendement n^o 21, des mêmes auteurs, est également retirée, le ministre ayant marqué son accord sur la suppression du mot « également ». La première partie de l'amendement, qui vise à supprimer le § 1^{er} parce qu'il convient d'appliquer sans réserve les règles du droit privé relatives à la vente de titres, est réservée.

Les amendements n^{os} 43, 44 et 46 de MM. Wauthier, Vandenhaute et Reynders sont retirés, étant donné que les arrêtés d'exécution préciseront les délais à respecter dans le cadre de la méthode d'évaluation prévue par la loi. L'amendement n^o 45 visant à inscrire le contenu du protocole d'accord du 7 décembre 1987 dans la loi

ber 1987 in de wet in te schrijven wordt evenwel aangehouden. Maar aldus de minister wordt hier zelfs nog het begrip « goodwillrente » aan toegevoegd.

De heer Vanoost verdedigt zijn amendement n° 2 (Stuk n° 1097/3) die de indicatieve wijs voorschrijft, in die zin dat de evaluatie geen mogelijkheid mag blijven, maar een wettelijke verplichting van de overheid moet worden.

De minister is het hiermee eens.

*
* *

Amendementen n°s 8 en 9 van de heren De Croo en Van Aperen worden verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Amendement n° 21 – eerste deel (het tweede deel is ingetrokken) van dezelfde auteurs wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 45 van de heren Wauthier, Vandenhautte en Reynders wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

Amendement n° 2 van de heer Vanoost wordt eenparig aangenomen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Art. 6

De heer De Croo dient, samen met *de heer Van Aperen*, amendement n° 10 (Stuk n° 1097/4) in ten einde dit artikel te schrappen. De nieuwe maatschappij belast met het beheer van de nationale luchthaven zal van commerciële aard zijn. Enige beperking inzake overdracht van aandelen is dus uit den boze. Indien de Staat absoluut een controlerecht wil uitoefenen, kan dit via een *Golden Share* van één vierde, met een eventueel vetorecht in een aantal van tevoren bepaalde aangelegenheden.

In bijkomende orde dienen dezelfde auteurs amendementen n°s 22 en 23 (Stuk n° 1097/4) in. De overdracht der privé-aandelen aan de Staat moet binnen de drie jaar worden gerealiseerd.

Amendement n° 23, dat een procedure ter vrijwaring van de belangen van de huidige aandeelhouders van de BATC vooropstelde, wordt ingetrokken in het licht van de formele verbintenis van de minister het protocolakkoord van 7 december 1987 te respecteren.

Amendementen n°s 47 en 48 (Stuk n° 1097/6) van de heren Wauthier, Vandenhautte en Reynders, die impliciet verwezen naar het voornoemde protocolakkoord, worden eveneens ingetrokken.

De minister stelt dat het bepalen van een minimumtermijn voor verdere privatisering een strategische vergissing zou zijn. Een dergelijke termijn zou immers een rechtstreekse invloed hebben op de prijs van de aandelen. Voorts bevestigt hij andermaal dat

est maintenu. Mais selon le ministre, il y est même ajouté la notion de rente de goodwill.

M. Vanoost défend son amendement n° 2 (Doc. n° 1097/3), qui vise à transformer la possibilité d'évaluation prévue en une obligation légale dans le chef du gouvernement.

Le ministre marque son accord sur cet amendement.

*
* *

Les amendements n°s 8 et 9 de MM. De Croo et Van Aperen sont rejetés par 8 voix contre 5.

L'amendement n° 21 – première partie (la deuxième partie ayant été retirée) des mêmes auteurs est rejeté par 9 voix contre 3 et une abstention.

L'amendement n° 45 de MM. Wauthier, Vandenhautte et Reynders est rejeté par 9 voix contre 3 et une abstention.

L'amendement n° 2 de M. Vanoost est adopté à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 8 voix contre 5.

Art. 6

M. De Croo présente, avec *M. Van Aperen*, l'amendement n° 10 (Doc. n° 1097/4) visant à supprimer cet article. La nouvelle société chargée de la gestion de l'aéroport national sera de nature commerciale. Toute limitation en matière de cession des actions est par conséquent inadmissible. Si l'Etat souhaite absolument exercer un droit de contrôle, il pourra le faire par le biais d'une « *golden share* » d'un quart, assortie d'un droit de veto éventuel dans un certain nombre de domaines prédéterminés.

En ordre subsidiaire, les mêmes auteurs présentent les amendements n° 22 et n° 23 (Doc. n° 1097/4). La cession à l'Etat d'actions détenues par des actionnaires privés doit s'effectuer dans un délai de trois ans.

L'amendement n° 23, qui propose une procédure visant à préserver les intérêts des actionnaires actuels de la BATC, est retiré compte tenu de l'engagement formel du ministre de respecter le protocole d'accord du 7 décembre 1987.

Les amendements n° 47 et n° 48 (Doc. n° 1097/6) de MM. Wauthier, Vandenhautte et Reynders, qui renvoient de manière implicite au protocole d'accord précité, sont également retirés.

Le ministre souligne que ce serait commettre une erreur stratégique de fixer un délai minimum pour la poursuite de la privatisation. La fixation d'un tel délai influencerait en effet directement le prix des actions. En outre, il confirme à nouveau que tant la

het door de minister van Verkeerswezen Herman De Croo afgesloten protocolakkoord van 7 december 1987 zowel wat de letter als wat de geest betreft zal worden nageleefd.

*
* *

Amendementen n^{rs} 10 en 22 van de heren De Croo en Van Aperen worden verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Art. 7

De heer Vanoost dient amendement n^r 3 (Stuk n^r 1097/3) in teneinde de eerste paragraaf weg te laten. Het advies van de Raad van State merkt eveneens op dat om het even welke afwijking aan de wet van 21 maart 1991 bij koninklijk besluit zal kunnen worden ingevoerd. De regering weet reeds welke artikelen zij wil wijzigen en heeft dus geen blanco-cheque nodig.

De minister verklaart dat de lijst van de artikelen van de wet van 21 maart 1991 die zullen gewijzigd worden pas bekend zullen zijn nadat alle onderhandelingen terzake beëindigd zullen zijn.

De heer De Croo dient, samen met *de heer Van Aperen*, amendementen n^{rs} 11 en 24 (Stuk n^r 1097/4) in. Ook hij is gekant tegen de volmachtentechniek. Spreker vraagt zich af waarom men de termijnen van de wettelijk of reglementair vereiste adviezen wil inkorten. Tevens waarschuwt hij de regering ervoor dat de smalle basis die zij maximaal wenst te gebruiken om als wetgever op te treden zal uitmonden in een stortvloed van vernietigingen bij de Raad van State. Minstens vindt spreker dat de uitvoeringsbesluiten in de ministerraad moeten worden overlegd.

De minister wijst erop dat hij in het RMT-dossier (Regie voor Maritiem Transport) eveneens op dezelfde wijze is tewerk gegaan en de onderhandelingsstermijnen met de vakorganisaties heeft ingekort. Tevens bevestigt hij dat alle uitvoeringsbesluiten in de ministerraad zullen worden overgelegd. Hij is dan ook akkoord dat van amendement n^r 24 de tekst in § 2 als volgt wordt gewijzigd :

« De Koning kan, bij een in ministerraad overlegd besluit, ... »

De heer Wauthier verdedigt het amendement n^r 49 (Stuk n^r 1097/6) dat hij samen met de heren Vandenhautte en Reynders heeft ingediend om de regering ertoe te verplichten de uitvoeringsbesluiten mede te delen aan Kamer en Senaat.

De minister ziet hiervan het nut niet in, vermits de bevestigingsprocedure voorzien in § 2 van artikel 8 meer garanties biedt.

*
* *

lettre que l'esprit du protocole d'accord conclu le 7 décembre 1987 par le ministre des Communications Herman De Croo seront respectés.

*
* *

Les amendements n^o 10 et n^o 22 de MM. De Croo et Van Aperen sont rejetés à 8 voix contre 5.

L'article est adopté à 8 voix contre 5.

Art. 7

M. Vanoost présente un amendement (n^o 3, Doc. n^o 1097/3) visant à supprimer le § 1^{er}. Dans son avis, le Conseil d'Etat fait également remarquer que l'étendue des dérogations à la loi du 21 mars 1991 qui pourront être prévues par arrêté royal sera illimité. Le gouvernement sait déjà quels articles il souhaite modifier et n'a donc pas besoin de chèque en blanc.

Le ministre explique que la liste des articles de la loi du 21 mars 1991 qui seront modifiés ne sera connue que lorsque toutes les négociations seront terminées.

M. De Croo présente conjointement avec *M. Van Aperen* les amendements n^{os} 11 et 24 (Doc. n^o 1097/4). Il est lui aussi hostile à la technique des pouvoirs spéciaux. L'intervenant se demande pourquoi on veut abrégé les délais prévus pour les avis prescrits par la loi ou le règlement. Il prévient par ailleurs le gouvernement que la base étroite qu'il veut utiliser au maximum pour légiférer débouchera sur une avalanche d'annulations au Conseil d'Etat. L'intervenant estime que les arrêtés d'exécution devraient à tout le moins être délibérés en Conseil des ministres.

Le ministre signale que, dans le dossier RMT (Régie des transports maritimes), il a procédé exactement de la même manière et qu'il a abrégé les délais de négociation avec les organisations syndicales. Il confirme également que tous les arrêtés d'exécution seront délibérés en Conseil des ministres. Il est également d'accord de modifier sur base de l'amendement n^o 24, le texte du § 2 comme suit :

« Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, ... »

M. Wauthier défend l'amendement n^o 49 (Doc. n^o 1097/6) qu'il a présenté avec MM. Vandenhautte et Reynders en vue d'obliger le gouvernement à communiquer les arrêtés d'exécution à la Chambre et au Sénat.

Le ministre n'en voit pas l'utilité, étant donné que la procédure de confirmation prévue au § 2 de l'article 8 offre plus de garanties.

*
* *

Amendement n° 3 van de heer Vanoost wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Amendement n° 49 van de heren Wauthier, Vandenhoute en Reynders wordt verworpen met 10 tegen 3 stemmen.

Amendement n° 11 van de heren De Croo en Van Aperen wordt ingetrokken.

Amendement n° 24 van dezelfde auteurs wordt, zoals gewijzigd tijdens de bespreking, eenparig aangenomen.

Het artikel, aldus gewijzigd, wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Art. 8

De heer Vanoost dient amendement n° 4 (Stuk n° 1097/3) dat ertoe strekt dit artikel weg te laten, omdat het het principe van de bijzondere machten bestendigt.

De heer De Croo dient, samen met *de heer Van Aperen*, amendementen n°s 12 en 13 (Stuk n° 1097/4) in om de machtiging aan de regering toegekend om als wetgever op te treden op 31 maart 1998 in plaats van op 31 september 1998 te laten verlopen. De bekrachtigingstermijn moet om dezelfde reden — namelijk het uitzonderlijk karakter van volmachten en bijgevolg hun noodzakelijke beperking in de tijd — van één semester worden teruggebracht tot één kwartaal.

De minister voert aan dat, om de wet effectief uit te voeren, men tijd genoeg moet uittrekken zonder het gevaar te lopen zich opnieuw tot het parlement te moeten richten louter om een verlenging van de termijn te bekomen.

*
* *

Amendement n° 4 van de heer Vanoost wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

Amendementen n°s 12 en 13 van de heren De Croo en Van Aperen wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen.

Het artikel wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

Art. 9 (nieuw)

De heer Geraerts stelt dat zijn fractie voor een radicale splitsing van België is. In deze optiek worden de luchthavens, zoals trouwens reeds het geval is voor alle luchthavens met uitzondering van die van Zaventem, beheerd door de autoriteiten op wier grondgebied ze zijn gevestigd. Spreker dient hiertoe amendement n° 25 (Stuk n° 1097/5) in.

L'amendement n° 3 de M. Vanoost est rejeté par 8 voix contre 5.

L'amendement n° 49 de MM. Wauthier, Vandenhoute et Reynders est rejeté par 10 voix contre 3.

L'amendement n° 11 de MM. De Croo et Van Aperen est retiré.

L'amendement n° 24 des mêmes auteurs, tel qu'il a été modifié au cours de la discussion, est adopté à l'unanimité.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 8 voix contre 5.

Art. 8

M. Vanoost présente l'amendement n° 4 (Doc. n° 1097/3) visant à supprimer cet article, parce qu'il pérennise le principe des pouvoirs spéciaux.

M. De Croo présente, conjointement avec *M. Van Aperen*, les amendements n°s 12 et 13 (Doc. n° 1097/4) visant à faire expirer le 31 mars 1998 au lieu du 30 septembre 1998 la période pendant laquelle le gouvernement est autorisé à légiférer. Pour les mêmes motifs — à savoir le caractère exceptionnel des pouvoirs spéciaux et, partant, la nécessité de les limiter dans le temps — le délai de confirmation doit être ramené d'un semestre à un trimestre.

Le ministre fait observer qu'il faut prévoir un délai suffisant pour l'exécution de la loi, sans quoi on risquerait de devoir à nouveau s'adresser au parlement pour obtenir une prolongation du délai.

*
* *

L'amendement n° 4 de M. Vanoost est rejeté par 8 voix contre 5.

Les amendements n°s 12 et 13 de MM. De Croo et Van Aperen sont rejetés par 9 voix contre 4.

L'article 8 est adopté par 8 voix contre 5.

Art. 9 (nouveau)

M. Geraerts déclare que son groupe politique est partisan d'une scission radicale de la Belgique. Dans cette optique, les aéroports, comme c'est d'ailleurs déjà le cas pour tous les aéroports à l'exception de celui de Zaventem, doivent être gérés par les autorités du territoire sur lequel ils sont établis. L'intervenant présente un amendement (n° 25 — Doc. n° 1097/5) dans ce sens.

De minister verwijst naar het regeerakkoord terzake, waarin een regionalisering van de nationale luchthaven niet aan de orde wordt gesteld.

*
* *

Het artikel, dat bij amendement zou worden ingevoerd, wordt verworpen met 12 tegen 1 stem.

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 8 tegen 5 stemmen.

De rapporteur,

J. VAN EETVELT

De voorzitter,

A. SCHELLENS

Le ministre renvoie à l'accord de gouvernement, qui ne prévoit pas la régionalisation de l'aéroport national.

*
* *

L'article 9, inséré par voie d'amendement, est rejeté par 12 voix contre une.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 8 voix contre 5.

Le rapporteur,

J. VAN EETVELT

Le président,

A. SCHELLENS

BIJLAGE 1

**Uittreksel uit het protocolakkoord
van 7 december 1987**

HOOFDSTUK IV

Inkoop van de effecten

1. In de veronderstelling dat de Belgische Staat en/of de regionale en/of lokale besturen en/of de supranationale overheden beslissingen of maatregelen nemen die een rechtstreekse invloed hebben op de exploitatie van het passagiersgebouw en die de BATC in een dergelijke positie plaatsen dat ze niet langer in staat is de verwezenlijking van haar doel in normale rendabiliteitsvoorwaarden voort te zetten, verbindt de Staat, hierbij vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheid de burgerluchtvaart behoort, overeenkomstig de modaliteiten uiteengezet in punt 4 hierna, zich ertoe de deelneming van de vaste beleggers in het kapitaal van de BATC, alsmede de converteerbare obligaties in hun bezit terug te nemen op verzoek, hem per aangetekend schrijven bezorgd door de vertegenwoordigers van de vaste beleggers in de Raad van Bestuur van de BATC.

Bij uitvoering van haar voornoemde verbintenis zal de Staat de procedure volgen omschreven in punt 5 en 6 hierna. Deze houdt met name in dat de Staat alle kapitaal-aandelen en converteerbare obligaties zal inkopen die niet in haar bezit zijn, noch in het bezit van de Overheid, de RLW en haar filialen of opvolgers.

Ingeval het stelsel van vrijstelling van belastingen van de tax free shops gewijzigd wordt, zullen de vaste beleggers de bepalingen van dit artikel niet kunnen inroepen.

2. De BATC zal ervan uitgaan dat de exploitatievoorwaarden geen normale rendabiliteit van het geïnvesteerde kapitaal kunnen bezorgen vanaf het tijdstip waarop, in de veronderstelling dat de Belgische Staat en/of de ondergeschikte besturen en/of de supranationale overheden een beslissing of maatregel nemen zoals uiteengezet in het punt 1 hiervoor, de nettoresultaten van de vennootschap het niet mogelijk maken een nettorendement van 6,25 % te verkrijgen op de intrinsieke waarde van het aandeel, zoals opgegeven in het navolgende punt 4 en op 31 december die aan de datum van de maatregel of beslissing voorafgaat;

3. Ingeval de vertegenwoordigers van de overheidssector en de vaste beleggers in de Raad van bestuur van de BATC na overleg overeenstemming bereiken om aan de BATC als privé-onderneming een einde te stellen of ingeval de Staat besluit haar beleid van particuliere exploitatie te wijzigen door het inschakelen van een overheidsonderneming, verbindt de Staat zich ertoe, volgens de modaliteiten vastgelegd in het navolgende punt 4, de deelneming van de vaste beleggers in het kapitaal van de BATC, alsmede de converteerbare obligaties in hun bezit op verzoek, hem per aangetekend schrijven door de vertegenwoordigers van de vaste beleggers bezorgd, over te nemen.

4. In de hierboven sub 1, 2 en 3 aangehaalde gevallen zal de overname van de deelneming van de vaste beleggers in het kapitaal van de BATC door de Staat tegen een vaste inkoopprijs per aandeel plaatsvinden. Deze prijs zal berekend worden op grond van een dubbele waardering, te weten :

— ofwel het rekenkundige gemiddelde, over een periode van zes maanden van de noteringen van de BATC-

ANNEXE 1

**Extrait du protocole d'accord
du 7 décembre 1987**

CHAPITRE IV

Rachat des titres

1. Dans l'hypothèse où l'Etat belge, et/ou des pouvoirs régionaux ou locaux, et/ou des pouvoirs supranationaux prendraient des décisions ou des mesures affectant directement l'exploitation de l'aérogare passagers et qui auraient pour effet de mettre la BATC dans la situation de ne plus pouvoir poursuivre la réalisation de son objet social dans des conditions de rentabilité normale, l'Etat, représenté par le Ministre ayant l'aéronautique civile dans ses attributions, s'engage à reprendre, selon les modalités définies au point 4 ci-dessous, la participation des investisseurs stables dans le capital de la BATC, ainsi que les obligations convertibles détenues par eux, et ce sur demande adressée par lettre recommandée à l'Etat par les représentants des investisseurs stables au sein du Conseil d'Administration de la BATC.

En exécution de son engagement ci-dessus, l'Etat suivra la procédure décrite aux points 5 et 6 ci-après. Ceci implique que l'Etat rachètera toutes les actions de capital et les obligations convertibles qui ne sont ni en sa possession, ni en celle des pouvoirs publics, de la RVA et ses filiales ou successeurs.

Dans le cas où le régime d'exemption fiscale des tax free shop serait modifié, les investisseurs stables ne pourraient pas invoquer les dispositions du présent article.

2. Les conditions d'exploitation seront considérées par la BATC comme ne conférant pas une rentabilité normale du capital investi dès que, dans l'hypothèse où l'Etat belge et/ou les Pouvoirs subordonnés et/ou les autorités supranationales aurai(en)t pris une mesure ou décision visée au point 1 ci-dessus, les résultats nets de la société ne permettent pas de donner un rendement net de 6,25 % qui serait calculé sur base de la valeur intrinsèque de l'action déterminée comme il est indiqué au point 4 ci-dessous et à la date du 31 décembre précédant la date de la mesure ou de la décision.

3. En outre, au cas où les représentants du secteur public et des investisseurs stables au sein du Conseil d'Administration de la BATC conviendraient, au terme d'une concertation, de mettre fin à la BATC en tant que société privée, ou au cas où l'Etat viendrait à décider de modifier sa politique d'exploitation privée par une société publique, l'Etat s'engage à reprendre selon les modalités définies au point 4 ci-dessous la participation des investisseurs stables dans le capital de la BATC, ainsi que les obligations convertibles détenues par eux, et ce sur demande par lettre recommandée adressée à l'Etat par les représentants des investisseurs stables.

4. Dans les cas visés aux points 1, 2 et 3 ci-dessus, la reprise par l'Etat de la participation des investisseurs stables dans le capital de la BATC se fera à un prix de rachat par action déterminé selon une double estimation, à savoir :

— soit la moyenne arithmétique sur une période de 6 mois des cotations du titre BATC en Bourse de Bruxelles.

aandelen op de Brusselse beurs. De in aanmerking te nemen periode van zes maanden zal een aanvang nemen achttien maanden vóór de datum van het verzoek tot inkoop;

— ofwel de intrinsieke waarde van het aandeel, door de commissarissen-revisoren van de BATC berekend op de 31^e december voorafgaand aan het verzoek tot inkoop, maar rekening houdend met de volgende bijzonderheid voor de vastgoedbeleggingen. Deze zullen gewaardeerd worden tegen de aanschaffingswaarde verhoogd met de index en gecorrigeerd aan de hand van de ABEC-index voor de periode vanaf de datum van aankoop of vanaf het einde van het jaar van elke investering tot en met de 31^e december voorafgaand aan de datum van het verzoek tot inkoop.

De in aanmerking te nemen waarde voor de vaststelling van de inkoop prijs van het BATC-aandeel door de Staat is de hoogste waardering die werd verkregen door de berekening van hetzij de doorsneenotering van het aandeel, hetzij zijn intrinsieke waarde.

De overname van de converteerbare obligaties in het bezit van de vaste beleggers door de Staat zal geschieden tegen de nominale waarde van de obligatie verhoogd met de opgelopen interest sinds de jongste rentevervaldag tot de datum van die overname.

5. De inkoop van de deelneming van de vaste beleggers in het kapitaal van de BATC en van de converteerbare obligaties in hun bezit door de Staat zal geschieden door een Openbaar Bod tot Aankoop na afloop van zes kalendermaanden die ingaan op de datum waarop de vertegenwoordigers van de vaste beleggers hun aangetekende brief met verzoek tot inkoop van de BATC-aandelen en converteerbare obligaties aan de Staat hebben verstuurd.

6. Het Openbaar Bod tot Aankoop zal betrekking hebben op alle aandelen en converteerbare obligaties die niet in het bezit zijn van de Staat, de overheid, de RLW en haar filialen of opvolgers. De Staat zal, ongeacht het resultaat, zijn bod honoreren.

HOOFDSTUK V

Allerlei

1. Van kracht worden — Duur

Deze overeenkomst wordt van kracht voor een periode van dertig jaar op de datum van haar ondertekening.

2. Overdracht

Noch deze overeenkomst, noch de rechten en verplichtingen die eruit voortvloeien kunnen aan een derde worden overgedragen zonder de voorafgaande schriftelijke instemming van alle partijen.

Niettemin in geval van afstand aan een derde, uitgevoerd conform het bepaalde in punt 7 van hoofdstuk I, zal de overnemer binnen de vijftien dagen na de afstand tot deze overeenkomst en de daarbij horende overeenkomsten moeten toetreden, zoniet zal de afstand van rechtswege ongedaan worden gemaakt.

3. Goedkeuring

In overeenstemming met de beraadslagingen in de Ministerraad van 10 juli 1987 werd de tekst van deze overeenkomst voorgelegd aan de Ministerraad die de minister

La période de 6 mois à prendre en considération débutera 18 mois avant la date de la demande de rachat;

— soit la valeur intrinsèque de l'action, calculée par les commissaires-reviseurs de la BATC, au 31 décembre précédant la date de la demande de rachat, mais en tenant compte de la particularité suivante pour les investissements immobiliers. Ceux-ci seront évalués à partir de la valeur de leur acquisition qui sera ensuite indexée et corrigée, suivant l'index ABEX, pour la période allant de la date de leur acquisition ou de la fin de l'année de chaque investissement jusqu'à la date du 31 décembre précédant la date de la demande de rachat.

La valeur à prendre en considération pour déterminer le prix de rachat de l'action BATC par l'Etat est l'estimation la plus élevée dégagée soit par le calcul de la moyenne des cotations de l'action, soit par le calcul de la valeur intrinsèque de celle-ci.

La reprise par l'Etat des obligations convertibles détenues par les investisseurs stables se fera au prix nominal de l'obligation augmenté des intérêts courus depuis leur dernière échéance en intérêts jusqu'à la date de ladite reprise.

5. Le rachat par l'Etat de la participation des investisseurs stables dans le capital de la BATC et des obligations convertibles détenues par eux, se réalisera au moyen d'une OPA au terme de 6 mois calendrier, à compter de la date d'envoi par les représentants des investisseurs stables de la lettre recommandée demandant à l'Etat le rachat des actions et des obligations convertibles de la BATC.

6. L'OPA, dont question au point 5 ci-dessus, portera sur la totalité des actions et des obligations convertibles qui ne sont pas détenues par l'Etat, les pouvoirs publics, la RVA et ses filiales ou successeurs. L'Etat donnera suite à son offre quel qu'en soit le résultat.

CHAPITRE V

Divers

1. Entrée en vigueur — Durée

La présente convention prend cours à la date de sa signature pour une période de 30 ans.

2. Cession

Ni la présente convention, ni les droits ou obligations qui en découlent, ne peuvent être cédés à un tiers sans l'accord préalable et écrit de toutes les parties.

Toutefois, en cas de cession à un tiers intervenue conformément aux dispositions du point 7 du Chapitre I^{er}, le cessionnaire devra adhérer, dans les 15 jours de la cession, à la présente convention et aux conventions annexes, faute de quoi la cession sera résolue de plein droit.

3. Approbation

Conformément à la délibération du Conseil des ministres du 10 juillet 1987, le texte du présent protocole a été soumis au Conseil des ministres qui a mandaté le ministre

van Verkeerswezen heeft gemandateerd de overeenkomst onder de aandeelhouders van de BATC te tekenen. De Ministerraad heeft het ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd dat de RLW machtigt aan de oprichting van de NV *Brussels Airport Terminal Company SA*, in 't kort BATC, deel te nemen.

Opgemaakt in Brussel op 7 december 1987,

in 14 exemplaren, waarvan elke partij verklaart een exemplaar te hebben gekregen, het veertiende exemplaar bestemd zijnde voor de BATC.

Voor de Regie der Luchtwegen,

De Minister van Verkeerswezen,

H. DE CROO

*Voor de Algemene Spaar- en Lijfrentekas,
Verzekeringskas, onder voorbehoud van de goedkeuring
door het ministerie van Financiën,*

Voorzitter,

P. JASPART

Ondervoorzitter,

M. GEERTS

*Voor de Almanij / KB Groep, hier vertegenwoordigd door
en in haar naam optredend de NV Trustimmo,*

Bestuurder,

P. VAN POUCKE

*Voor de Sociale Voorzorg, Coöperatieve
Verzekeringsmaatschappij,*

Adjunct Financiële Directie,

C. ESTIEVENART

Voor het Gemeentekrediet van België,

*Eerste Directeur,
Ondervoorzitter van het Directiecomité,*

A. BROUWERS

Eerste Adviseur,

A. OOMS

des Communications à signer le protocole entre actionnaires de la BATC. Le Conseil des ministres a approuvé le projet d'arrêté royal autorisant la RVA à participer à la création de la NV *Brussels Airport Terminal Company SA*, en abrégé BATC.

Fait à Bruxelles, le 7 décembre 1987,

en 14 exemplaires, dont chacune des parties déclare en avoir reçu un, le quatorzième étant destiné à la BATC.

Pour la Régie des Voies aériennes,

Le Ministre des Communications,

H. DE CROO

*Pour la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite,
Caisse d'assurances, sous réserve de l'approbation
par le Ministère des Finances,*

Le Président,

P. JASPART

Le Vice-Président,

M. GEERTS

*Pour l'Almanij / KB Groupe, ici représentée par
NV Trustimmo agissant en son nom :*

Administrateur,

P. VAN POUCKE

*Pour la Prévoyance sociale,
Société Coopérative d'Assurances,*

Adjoint à la Direction Financière,

C. ESTIEVENART

Pour le Crédit communal de Belgique,

*Premier Conseiller,
Vice-Président du Comité de Direction,*

A. BROUWERS

Premier Conseiller,

A. OOMS

Voor de Generale Maatschappij van België,

Bestuurder-Directeur,

A. DUMONT

Vice-Gouverneur,

J. VAN DER SCHUEREN

Voor de Groep Brussel Lambert NV,

Directeur,

A. DUPONT

Afgevaardigde-Bestuurder,

J. MOULAERT

*Voor de Mitsubishi Trust and Banking Corporation, voor
rekening van de Mitsubishi Trust Group,*

Managing Director,

H. KIMURA

Director & Deputy General Manager,

T. KAWAGUCHI

Voor de Nationale Investeringsmaatschappij,

Bestuurder,

M. DE PAUW

Bestuurder,

J. DESCHUYTENEER

*Voor de OMOB, onderlinge maatschappij der openbare
besturen, gemeenschappelijke pensioenkas (onderlinge
levensverzekeringsvereniging),*

Directeur-Generaal,

L. LEWALLE

Pour la Société Générale de Belgique,

Administrateur-Directeur,

A. DUMONT

Vice-Gouverneur,

J. VAN DER SCHUEREN

Pour le Groupe Bruxelles Lambert SA,

Directeur,

A. DUPONT

Administrateur-Délégué,

J. MOULAERT

*Pour la Mitsubishi Trust and Banking Corporation,
pour compte de Mitsubishi Trust Group (Europe) SA,*

Managing Director,

H. KIMURA

Director & Deputy General Manager,

T. KAWAGUCHI

Pour la Société Nationale d'Investissement,

Administrateur,

M. DE PAUW

Administrateur,

J. DESCHUYTENEER

*Pour la SMAP, société mutuelle des administrations
publiques, caisse commune de pensions (association
d'assurances mutuelles sur la vie),*

Directeur-Général,

L. LEWALLE

Voor Petercam Securities NV,

Bestuurder,

W. VANDERFELT

Directeur,

D. VAN DEN BROECK

*Voor de Belgische Staat, uitsluitend voor de toepassing
van hoofdstuk IV van deze overeenkomst,*

De Minister van Verkeerswezen,

H. DE CROO

Pour Petercam Securities SA,

Administrateur,

W. VANDERFELT

Directeur,

D. VAN DEN BROECK

*Pour l'Etat belge, uniquement quant à l'application du
chapitre IV du présent protocole,*

Le Ministre des Communications,

H. DE CROO