

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1989-1990

18 MEI 1990

WETSONTWERP
betreffende
de luchtvaartondernemingen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR (1)

UITGEBRACHT DOOR
MEVR. BREPOELS

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft onderhavig wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 9 mei 1990.

Dit wetsontwerp werd besproken in openbare commissievergadering.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Tomas.

A. — Vaste leden :	B. — Plaatsvervangers :
C.V.P. HH. Beerden, Bosmans (F.), Desutter, Van Peel, Van Rompaey.	HH. Ansoms, Cauwenberghs, Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck, Van Looy.
P.S. HH. Harmegnies (M.), Perdieu, Tomas, Vancrombruggen, Walry.	HH. Denison, Dufour, Happart, Henry, Janssens, Santkin.
S.P. HH. Bartholomeeussen, Beckers, Gesquière.	Mevr. Duroi-Vanhelmont, HH. Van der Sande, Van Steenkiste, Verheyden.
P.V.V. HH. De Croo, Van Renterghem, Vermeiren.	HH. Beysen, Devolder, Taelman, Van Mechelen.
P.R.L. HH. Draps, Knoops.	HH. Dubois, Nols, Olivier (L.).
P.S.C. HH. Lebrun, Léonard.	Mevr. Corbisier-Hagon, HH. Hiance, Laurent.
V.U. Mevr. Brepoels, H. Lauwers.	HH. Candries, Gabriëls, Van Grembergen.
Ecolo/ Agalev H. Winkel.	HH. De Vlieghe, Van Dienderen.

Zie :

- 1140 - 89 / 90 :

- N° 1 : Ontwerp overgezonden door de Senaat.
- N° 2 : Amendement.

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

18 MAI 1990

PROJET DE LOI
relatif aux
entreprises de transports aériens

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE (1)

PAR
MME BREPOELS

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné le présent projet de loi lors de sa réunion du 9 mai 1990.

Ce projet de loi a été examiné en réunion publique de commission.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Tomas.

A. — Titulaires :	B. — Suppléants :
C.V.P. MM. Beerden, Bosmans (F.), Desutter, Van Peel, Van Rompaey.	MM. Ansoms, Cauwenberghs, Dhoore, Marchand, Vankeirsbilck, Van Looy.
P.S. MM. Harmegnies (M.), Perdieu, Tomas, Vancrombruggen, Walry.	MM. Denison, Dufour, Happart, Henry, Janssens, Santkin.
S.P. MM. Bartholomeeussen, Beckers, Gesquière.	Mme Duroi-Vanhelmont, MM. Van der Sande, Van Steenkiste, Verheyden.
P.V.V. MM. De Croo, Van Renterghem, Vermeiren.	MM. Beysen, Devolder, Taelman, Van Mechelen.
P.R.L. MM. Draps, Knoops.	MM. Dubois, Nols, Olivier (L.).
P.S.C. MM. Lebrun, Léonard.	Mme Corbisier-Hagon, MM. Hiance, Laurent.
V.U. Mme Brepoels, M. Lauwers.	MM. Candries, Gabriëls, Van Grembergen.
Ecolo/ Agalev M. Winkel.	MM. De Vlieghe, Van Dienderen.

Voir :

- 1140 - 89 / 90 :

- N° 1 : Projet transmis par le Sénat.
- N° 2 : Amendement.

1. — PROCEDURE

De heer De Croo stelt voor om vooraf de heer Georges Gutelman te horen, de voorzitter van TEA (Trans European Airways). Deze laatste heeft trouwens een aantal documenten overgezonden aan de Commissieleden. In de Senaatscommissie werd de heer Carlos van Rafelghem van Sabena gehoord en de experts lijken elkaar tegen te spreken. Deze hearing moet de bespreking voorafgaan.

Mevrouw Corbisier-Hagon sluit zich aan bij dit voorstel.

Mevrouw Brepoels merkt op dat zij op 22 februari 1990 een brief heeft geschreven aan de Commissievoorzitter met de vraag om een bespreking te wijden aan het nieuwe samenwerkingsakkoord « SWA » (Sabena World Airlines) tussen Sabena, KLM en British Airways. Zij herhaalt dat verzoek in het kader van dit wetsontwerp.

De Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen stelt vast dat hetzelfde probleem zich heeft voorgedaan in de Senaat. De heer Van Rafelghem werd er reeds gehoord. Beslist werd daar de hearing met de heer Gutelman en het bezoek aan de luchthaven van Zaventem te laten plaatsvinden na de behandeling van onderhavig wetsontwerp.

Het gaat hier immers om twee totaal verschillende aangelegenheden. Dit ontwerp strekt ertoe meer mogelijkheden te geven aan de regionale luchthavens, terwijl de problematiek die door TEA en de heer Gutelman wordt gesteld het monopolie van Sabena vanuit Brussel betreft : daarbij gaat het om de bilaterale verbindingen tussen luchthavens van categorie I.

De Minister vraagt met aandrang beide debatten niet te mengen; een dergelijke vermenging zou immers contradictorisch kunnen zijn. De Minister is wel volledig akkoord om deze hoorzittingen, onder andere over het SWA-akkoord, later te organiseren.

De heer De Croo maakt vervolgens een andere bedenking. Hij is van mening dat de wet van 6 april 1949 — zelfs zonder de voorliggende wijziging — een zekere soepelheid biedt in de interpretatie. Spreker wijst erop dat die wet niet verbiedt dat de Belgische Staat toelating geeft aan andere maatschappijen om vluchten uit te voeren. Die wet heeft wel de uitbating van de luchthavenakkoorden exclusief aan Sabena toevertrouwd. Het gaat hier dus alleen om de benutting door Sabena van de door de Belgische Staat bilateraal afgesloten akkoorden met allerlei landen.

Andere maatschappijen mogen dus wel vluchten uitvoeren maar niet in het kader van bilaterale akkoorden. Er is bijvoorbeeld geen akkoord met Frankrijk. Op dat land zouden dus theoretisch ook andere transporteurs dan Sabena kunnen vliegen, zelfs onder de huidige wet.

De Minister wijst erop dat de Belgische Staat aan Sabena de alleenvergunning heeft verleend van het geregeld luchtvervoer van personen, poststukken en goederen op Belgisch grondgebied, zowel in binnenverkeer als internationaal verkeer en dat dus elke ex-

1. — PROCEDURE

M. De Croo propose que M. Georges Gutelman, président de la TEA (Trans European Airways), soit entendu préalablement. Ce dernier a d'ailleurs transmis un certain nombre de documents aux membres de la Commission. M. Carlos van Rafelghem de la Sabena a été entendu au sein de la commission du Sénat et les experts paraissent se contredire. Cette audition doit avoir lieu avant la discussion.

Mme Corbisier-Hagon souscrit à cette proposition.

Mme Brepoels fait observer que, le 22 février 1990, elle a adressé au président de la Commission une lettre lui demandant de consacrer un débat au nouvel accord de coopération « SWA » (Sabena World Airlines) entre la Sabena, la KLM et British Airways. Elle réitère sa demande dans le cadre du projet de loi à l'examen.

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications et des Réformes institutionnelles constate que le même problème s'est posé au Sénat, où M. Van Rafelghem a été entendu et où il a été décidé que l'audition de M. Gutelman et la visite de l'aéroport de Zaventem auraient lieu après l'examen du projet de loi.

Il s'agit en effet, en l'occurrence, de deux problèmes tout à fait distincts. Le présent projet vise à augmenter les possibilités des aéroports régionaux, tandis que la problématique soulevée par la TEA et M. Gutelman concerne le monopole de la Sabena au départ de Bruxelles, et plus précisément les liaisons bilatérales entre aéroports de catégorie I.

Le Ministre insiste pour que l'on ne mêle pas ces deux débats, car un tel amalgame pourrait se révéler très contradictoire. Il est cependant tout à fait d'accord pour organiser ultérieurement ces auditions, notamment à propos de l'accord SWA.

M. De Croo formule ensuite une autre observation. Il estime que la loi du 6 avril 1949, même sans que l'on y apporte les modifications proposées, permet une certaine souplesse d'interprétation. L'intervenant fait observer que ladite loi n'interdit pas à l'Etat belge d'autoriser d'autres compagnies à effectuer des vols, mais confère à la Sabena l'exclusivité en matière d'exploitation des accords relatifs au droit d'escale. Il ne s'agit donc, en l'espèce, que de l'exploitation par la Sabena des accords bilatéraux conclus par l'Etat belge avec divers pays.

Il est donc loisible à d'autres compagnies d'effectuer des vols, sauf dans le cadre d'accords bilatéraux. Il n'existe, par exemple, aucun accord avec la France. D'autres transporteurs que la Sabena pourraient donc théoriquement desservir ce pays, même dans le cadre de la loi actuelle.

Le Ministre fait remarquer que l'Etat belge a accordé à la Sabena la concession exclusive des transports aériens réguliers des personnes, des objets postaux et des marchandises en territoire belge, tant en service intérieur qu'en service international, et

exploitatie van geregelde diensten door andere maatschappijen uitgesloten is. Alleen de bij bilaterale akkoorden verleende machtigingen vormen hierop een uitzondering.

Vervolgens wijst hij er nogmaals op dat het SWA-akkoord — dat vitaal is onder andere voor de expansiemogelijkheden van Zaventem — te belangrijk is om het hier te vermengen met de discussie over onderhavig wetsontwerp dat de regionale luchthavens betreft.

De heer De Croo merkt vervolgens op dat er nog een drietal andere redenen zijn om de bespreking van onderhavig wetsontwerp uit te stellen. Tijdens de maand juni 1990 zullen namelijk een drietal, gerechtelijke en andere, uitspraken vallen die rechtstreeks te maken hebben met de hier besproken problematiek. Het is dan ook beter de behandeling van dit ontwerp op te schorten tot na deze uitspraken. Het gaat om het volgende :

1. in juni valt een uitspraak in het kortgeding dat TEA heeft aangespannen tegen SABENA, omdat het als privé-maatschappij geen geregelde vluchten vanuit Zaventem mag organiseren;

2. eveneens in juni spreekt het Britse Mergers and Monopoly Committee zich uit over een klacht gericht tegen British Airways dat via de SWA (Sabena World Airlines) een groot deel van de trafiek Londen-Brussel opsloort;

3. een derde klacht wordt in juni behandeld door de Europese Commissie.

Spreker vreest trouwens dat het argument van de « begunstiging van de regionale luchthavens » een dekmantel is voor andere oogmerken van het ontwerp.

De Minister beklemtoont nogmaals dat beide debatten dienen gescheiden te worden. De chartermaatschappijen zullen trouwens niet naar de regionale luchthavens gaan, tenzij ze daartoe worden verplicht. TEA heeft t.o.v. de Minister verklaard alleen interesse te hebben voor de verbindingen tussen de luchthavens van categorie I binnen Europa. In elk geval is TEA een belangrijke Belgische maatschappij, die alle kansen dient te krijgen.

Wat de 3 vermelde rechtszaken betreft stelt de Minister voor om rustig de uitspraken af te wachten.

De heer De Croo wijst er nog op dat de tekst van dit ontwerp minstens 2 jaar oud is en voorbijgestreefd werd door de snel evoluerende feiten. In 1993 zal deze hele discussie trouwens overbodig worden.

Hij stelt bovendien vast dat de volgens art. 19, 2° van het Reglement vereiste meerderheid der leden om geldig te kunnen stemmen niet aanwezig is gezien het groot aantal commissievergaderingen.

Alhoewel hij een stemming zou kunnen vragen waardoor de Commissie haar werkzaamheden zou dienen op te schorten, dringt hij daar niet op aan.

*
* *

que toute exploitation de services réguliers par d'autres sociétés est exclue. Seules les autorisations accordées en vertu des accords bilatéraux y font exception.

Il souligne ensuite à nouveau que l'accord SWA, vital notamment en ce qui concerne les possibilités d'expansion de Zaventem, est trop important pour être discuté conjointement avec le projet de loi à l'examen, qui a trait aux aéroports régionaux.

M. De Croo fait encore observer que trois autres raisons plaident en faveur d'un report de l'examen du projet de loi. Trois décisions, judiciaires et autres, directement liées au problème abordé par le projet de loi, interviendront en effet dans le courant du mois de juin 1990. Il serait dès lors préférable de différer l'examen du projet jusqu'après ces échéances, qui concernent les affaires suivantes :

1. en juin interviendra un jugement dans l'action en référé que la TEA a intentée contre la SABENA parce qu'il lui est interdit, en tant que compagnie privée, d'organiser des vols réguliers à partir de Zaventem;

2. le Mergers and Monopoly Committee, un organe anglais de contrôle, se prononcera également en juin sur une plainte dirigée contre British Airways, qui absorbe une grande partie du trafic Londres-Bruxelles via la SWA (Sabena World Airlines);

3. une troisième plainte sera examinée en juin par la Commission européenne.

L'intervenant craint d'ailleurs que, sous prétexte d'aider les aéroports régionaux, le projet de loi ne poursuive en fait d'autres objectifs.

Le Ministre souligne une fois encore qu'il faut scinder les deux débats. Les compagnies de charters n'utiliseront pas les aéroports régionaux, à moins d'y être contraintes. La TEA a déclaré au Ministre ne s'intéresser qu'aux liaisons entre aéroports de catégorie I. La TEA est en tout état de cause une grande société belge, à laquelle il faut donner toutes ses chances.

En ce qui concerne les trois affaires judiciaires précitées, le Ministre propose d'attendre tranquillement les jugements.

M. De Croo souligne encore que le texte du projet a au moins deux ans et qu'il est dépassé par l'évolution rapide de la situation. Toute cette discussion deviendra d'ailleurs superflue à partir de 1993.

Il constate en outre qu'en raison du nombre important de réunions de commissions, le quorum requis en vertu de l'article 19, 2°, du Règlement, pour pouvoir voter valablement, n'est pas atteint.

Bien qu'il lui soit loisible de demander un vote sur sa proposition d'organiser préalablement une audition, ce qui entraînerait une suspension des travaux de la Commission, il n'insiste pas sur cette demande.

*
* *

Mevrouw Corbisier-Hagon vraagt naar de weerslag van de deregulering van het Sabena-monopolie op de andere Belgische luchtvaartmaatschappijen. Zij is van oordeel dat men een grotere concurrentie tussen de Belgische luchtvaartmaatschappijen moet bewerkstelligen om tot lagere vervoerkosten te komen.

Voorts onderstreept zij dat de exploitatievoorwaarden die voor de regionale luchthavens in het vooruitzicht worden gesteld, geen voldoende rentabiliteit tot gevolg zullen hebben. Zij vraagt dat er een « lange termijn »-plan wordt uitgewerkt om voor dat rentabiliteitsprobleem een oplossing te vinden.

Spreeker vreest voor de weerslag van de nog te nemen beslissingen inzake het geschil tussen TEA en Sabena op de toekomstige wet; hetzelfde geldt voor de antwoorden van de EEG op de procedure die tegen SWA werd ingesteld.

Zij wenst eveneens te weten over welk percentage van de uit te brengen stemmen Sabena binnen SWA beschikt en op welke wijze die toekomstige internationale luchtvaartmaatschappij gefinancierd zal worden.

Mevrouw Corbisier-Hagon vraagt welke criteria gehanteerd zullen worden bij het opstellen van de lijst van grote nationale en internationale luchthavens van categorie I.

De Minister antwoordt dat er moet gekozen worden tussen het debat over de regionale luchthavens en het debat over het Sabena-monopolie dat slechts op de regelmatige verbindingen vanuit Brussel betrekking heeft. Hij geeft toe dat sommige Belgische luchtvaartmaatschappijen thans interesse hebben voor verbindingen vanuit regionale luchthavens; maar in de huidige stand van de wetgeving kunnen die maatschappijen dat soort verbinding niet exploiteren. Het wetsontwerp zal die maatschappijen de mogelijkheid bieden dat doel te bereiken.

De Minister stemt in met het voorstel van de Voorzitter van de Commissie om het SWA-debat uit te stellen en er na de stemming van het onderhavige wetsontwerp een dag besprekingen aan te wijden.

II. — INLEIDING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER

De Minister verklaart dat het wetsontwerp tot doel heeft de wetgeving betreffende de Belgische luchtvaartmaatschappijen aan te passen aan de jongste Europese richtlijnen terzake. De richtlijn 83/416/EEG van 25 juli 1983 die de verbindingen tussen de regionale luchthavens van de Europese Gemeenschap vrijmaakt en de beschikking 87/602/EEG van 14 december 1987 die de verbindingen tussen de regionale en de nationale luchthavens van categorie I van de EEG vrijmaakt, hebben inzake het interregionaal vervoer in Europa thans een einde gemaakt aan de monopolies van de verschillende nationale maatschappijen. Die richtlijnen moeten nu in de Belgische wetgeving worden opgenomen.

Mme Corbisier-Hagon demande quel sera l'impact de la dérégulation monopolistique de la Sabena sur les autres compagnies aériennes belges. Elle estime que la concurrence doit être développée au niveau des compagnies aériennes pour garantir un coût de transport belge plus bas.

En outre, elle souligne que les conditions d'exploitation prévues pour les aéroports régionaux n'engendreront pas une rentabilité suffisante et demande que soit élaboré un plan à long terme pour remédier à ce problème de rentabilité.

L'intervenante s'inquiète de l'impact qu'auront sur la future loi les décisions qui doivent encore être prises concernant le conflit opposant la TEA et la Sabena ainsi que les réponses de la CEE aux recours formulés contre la SWA.

Elle voudrait également savoir quel sera le pourcentage en droits de vote de la Sabena au sein de la SWA et quels seront les sources de financement de cette future société aérienne internationale.

Mme Corbisier-Hagon demande quels seront les critères utilisés pour déterminer la liste des grands aéroports nationaux et internationaux de catégorie I.

Le Ministre répond qu'il faut choisir entre le débat sur les aéroports régionaux et celui sur le monopole de la Sabena qui a trait uniquement aux liaisons régulières à partir de Bruxelles. Il admet que certaines compagnies aériennes belges sont actuellement intéressées par des liaisons à partir d'aéroports régionaux, mais dans le cadre actuel de la législation ces compagnies ne peuvent exploiter ce type de liaison. Le projet de loi donnera à ces sociétés la possibilité de réaliser leur dessein.

Le Ministre accepte la proposition du Président de la Commission de postposer le débat sur la SWA et d'y consacrer une journée de discussion après le vote sur le présent projet de loi.

II. — EXPOSE INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE

Le Ministre explique que le but de son projet de loi est d'aligner la législation des compagnies aériennes belges sur les dernières directives et décisions européennes prises en la matière. C'est ainsi que la Directive 83/416/CEE du 25 juillet 1983, libéralisant les liaisons entre les aéroports régionaux de la Communauté européenne et la Décision 87/602/CEE du 14 décembre 1987 libéralisant les liaisons entre les aéroports régionaux et les aéroports nationaux de catégorie I de la CEE qui ont désormais mis fin aux monopoles des différentes compagnies nationales concernant le trafic interrégional européen, doivent maintenant être appliquées dans la législation belge.

Het wetsontwerp is op die wijze opgesteld dat bij koninklijk besluit de wijzigingen die op Europees vlak worden doorgevoerd, ook in de Belgische wetgeving kunnen worden ingevoerd.

Op wetstechnisch vlak is het aldus mogelijk de Europese wetgeving op de voet te volgen en zelfs de toekomstige richtlijnen die door de EEG worden voorgesteld, voor te zijn.

De Minister preciseert dat in het koninklijk besluit de lijst met de luchthavens van categorie I in Europa — die restrictiever zal zijn dan de lijst die de EEG voorstelt — moet worden opgenomen, alsook de capaciteitsbeperking van de vliegtuigen die die interregionale verbindingen mogen verzekeren.

Die capaciteit is momenteel tot 70 zitplaatsen beperkt, maar de Minister is geneigd al vooruit te lopen op de maatregelen van het « tweede luchtvaartpakket », het zogenaamde « pakket van Miert » over de tweede fase van de liberalisering van de burgerluchtvaart in de EG, dat in september 1989 in de vorm van een voorstel aan de Europese Commissie werd voorgelegd en de capaciteit tot 100 zitplaatsen optrekt. Na overleg met de Gewesten kan de door de Europese Richtlijn opgelegde limiet zelfs worden overschreden, daarbij wel voor ogen houdend dat wanneer men boven die limiet gaat, men de normen van de geliberaliseerde Europese luchtverkeersmarkt niet in acht neemt en het Europese land van bestemming bijgevolg het recht heeft te weigeren dat het vliegtuig op zijn grondgebied landt. Derhalve zou opnieuw een beroep op bilaterale overeenkomsten moeten worden gedaan om dat vraagstuk op te lossen.

De Minister voegt daaraan toe dat de uitvoeringsbesluiten van de wet in overleg met de Gewesten zullen worden genomen, met inachtneming van de strekking van de Europese richtlijnen.

Hij preciseert dat met inachtneming van de EG-Richtlijnen luchtverbindingen tot stand kunnen komen tussen zowel Brussel en een buitenlandse regionale luchthaven als tussen een buitenlandse nationale luchthaven van categorie 1 en een Belgische regionale luchthaven, of nog tussen regionale luchthavens onderling.

Voorts wil het wetsontwerp de Belgische regionale luchthavens de kans geven zich te ontwikkelen en moet het andere maatschappijen dan Sabena in staat stellen hun plaats op de markt van het geregeld interregionaal Europees luchtvervoer op te eisen. Tot slot verklaart hij bereid te zijn later een allesomvattend debat over SWA en over de plaats van de overige Belgische luchtvaartmaatschappijen op de Europese eengemaakte markt van 1993 aan te gaan.

III. — ALGEMENE BESPREKING

De heer De Croo is erover verheugd dat de Minister de privatiseringspolitiek met betrekking tot Sabena voortzet. Hij spreekt zich uit voor een luchtvaartmaatschappij die sterk concurrerend is op Europees

Le projet de loi est rédigé de telle façon qu'il permet d'introduire dans la réglementation belge, par arrêté royal, les modifications survenant au niveau européen.

Cette technique légistique permet de suivre la législation européenne à la lettre et même d'anticiper sur les futures directives proposées par la CEE.

Le Ministre précise que devront figurer au niveau de l'Arrêté Royal la liste des aéroports de catégorie 1 en Europe qui sera plus restrictive que celle prévue par la CEE ainsi que la limitation de la capacité des avions autorisés à effectuer les liaisons interrégionales.

Pour l'instant cette capacité est limitée à 70 sièges, mais le Ministre se déclare enclin à anticiper sur les mesures proposées au niveau du deuxième paquet aéronautique, dit « paquet van Miert », concernant la deuxième phase de libéralisation de l'aviation civile dans la Communauté déposé sous forme de proposition devant la Commission européenne en septembre 1989 et posant la limite de capacité à 100 sièges. Après concertation avec les Régions, on pourrait même dépasser la limite imposée par la Directive européenne, tout en sachant bien que si l'on décide de dépasser cette limite, on sort des normes du marché aérien européen libéralisé et le pays européen destinataire du vol a dès lors le droit de refuser l'atterrissage de l'avion sur son sol. Dans ces circonstances, il faudrait à nouveau recourir au système des accords bilatéraux pour résoudre le problème.

Le Ministre ajoute que les arrêtés d'exécution de la loi seront pris en concertation avec les Régions, en tenant compte de la teneur des directives européennes.

Il précise que dans le respect des directives de la CEE, les liaisons aériennes pourront s'établir aussi bien entre Bruxelles et un aéroport régional étranger qu'entre un aéroport national de catégorie 1 étranger, et un aéroport régional belge, ainsi qu'entre les aéroports régionaux entre eux.

Il affirme en outre que le projet de loi vise à donner une chance de développement aux aéroports régionaux belges et doit permettre aux autres compagnies belges que la Sabena de s'affirmer sur le marché du transport aérien régulier européen interrégional. Il conclut, en se déclarant prêt à aborder ultérieurement le débat global sur la SWA et le positionnement des compagnies aériennes belges sur le marché unique européen de 1993.

III. — DISCUSSION GENERALE

M. De Croo se félicite de la prolongation de la politique de privatisation de la Sabena par le Ministre. Il se déclare en faveur d'une compagnie aérienne fortement concurrentielle sur le plan européen grâce

vlak dank zij filiaalvorming in derde landen, de ontwikkeling van een commercieel beleid dat zich op de recentste managementstechnieken inspireert en de bereidheid om binnen SWA (Sabena World Airlines) samen te gaan met buitenlandse maatschappijen als KLM en British Airways.

Opgemerkt zij evenwel dat die buitenlandse maatschappijen via een samengaan met Sabena vooral toegang tot de luchthaven van Zaventem willen krijgen.

Volgens spreker zou het trouwens in de bedoeling van British Airways liggen van Zaventem het derde Londense platform te maken om de Britse hoofdstad te ontlasten. Hij betreurt evenwel het bijzonder statuut van Sabena, die een door de Staat gecontroleerde naamloze vennootschap blijft. De Staat heeft haar taalkaders gegeven en leidt haar raad van bestuur. Wil Sabena van haar imago van kleine luchtvaartmaatschappij af, dan moet ze extern kapitaal aantrekken en een zelfstandige naamloze vennootschap worden.

In SWA komt 40 % van het kapitaal uit het buitenland en misschien moet men in de toekomst leren leven met de idee dat de vlag van de nationale transporteur wordt gestreken ten gunste van een bestuur dat gezamenlijk in de handen van KLM, British Airways en Sabena zou komen.

De heer De Croo acht dit wetsontwerp dan ook een tussenstap, die de overgang aangeeft tussen een luchtvaartmaatschappij die volledig onder Staatsbeheer valt en een geprivatiseerde naamloze vennootschap die op de Europese markt kan concurreren. Voorts betreurt hij dat de Minister niet uitgesproken de tweede oplossing aanhangt, omdat hij meer aandacht voor de gewestelijke en communautaire facetten van het vraagstuk blijkt te hebben.

Spreker vraagt of Sabena een exploitatiemonopolie op vrachtvliegtuigen en op de nationale koeriers zal behouden.

Hij wijst op een kneepje dat erin bestaat toe te staan dat vliegtuigen met een capaciteit tot 70 plaatsen (de BAC 146 van de DAT, een regionale dochter van Sabena) worden ingezet op regionale luchthavens, zodat ook op dat niveau het exploitatiemonopolie van Sabena gevrijwaard blijft. Hij vraagt met aandrang dat de Minister spoedig beslist over te stappen op vliegtuigen met een capaciteit van 100 plaatsen zodat dit monopolie kan worden doorbroken.

Volgens de heer De Croo zou men het ontwerp beter een aantal weken laten rusten omdat dan bekend zal zijn welke beslissing de rechtbank van koophandel heeft genomen in de klacht van TEA tegen Sabena en ook bekend zal zijn welk antwoord de EEG heeft geformuleerd op de procedures die tegen SWA zijn ingesteld, aangezien die 2 zaken rechtstreeks verband houden met het wetsontwerp.

De Minister antwoordt dat hij vooral de infrastructuur van de luchthavens wil verbeteren om het verkeer te doen toenemen en dat Zaventem zich juist zal kunnen ontwikkelen dank zij de belangstelling die de

à une politique de filialisation dans des pays tiers, au développement d'une politique commerciale s'inspirant des techniques récentes de management et une volonté d'alliance avec des compagnies aériennes étrangères, tels que la KLM et British Airways au sein de la SWA (Sabena World Airlines).

Cependant il fait remarquer que ces compagnies étrangères, grâce à leur alliance avec la Sabena, cherchent surtout à gagner un accès à l'aéroport national de Zaventem.

L'objectif de British Airways consisterait d'ailleurs, selon l'intervenant, à faire de Zaventem la troisième plate-forme londonienne pour désengorger le trafic aérien de la capitale anglaise. Il déplore cependant le statut particulier de la Sabena qui reste une société anonyme contrôlée par l'Etat qui l'a dotée de cadres linguistiques et qui dirige son conseil d'administration. Si la Sabena veut effacer son image de petite compagnie aérienne, cette société devra accueillir les capitaux extérieurs et devenir une société anonyme à part entière.

Dans la SWA, 40 % du capital sera d'origine étrangère et il faudra peut-être admettre dans le futur que le pavillon du transporteur national disparaisse au profit d'un management qui serait endossé conjointement par la KLM, British Airways et la Sabena.

M. De Croo considère donc que ce projet de loi constitue une étape intermédiaire marquant la transition entre une société aérienne entièrement sous le contrôle de l'Etat, et une société anonyme privatisée concurrentielle sur le marché européen, mais déplore le fait que le Ministre ne s'engage pas plus à fond dans le sens de la 2^e solution, car il se préoccupe davantage des aspects régionaux et communautaires du problème.

L'intervenant demande si la Sabena gardera un monopole d'exploitation sur les avions de fret et les transporteurs de courrier nationaux.

Il relève une astuce consistant à autoriser l'exploitation d'avions comportant jusqu'à 70 places (les BAC 146 de la DAT, filiale régionale de la Sabena) dans les aéroports régionaux de manière à sauvegarder à ce niveau-là aussi le monopole de la Sabena. Il insiste pour que le Ministre prenne rapidement la décision de passer à une capacité de 100 places par avion de façon à briser ce monopole.

M. De Croo considère d'autre part qu'il conviendrait de surseoir au projet pour quelques semaines, parce qu'alors on connaîtra la suite donnée par le tribunal de commerce à la plainte de TEA contre la Sabena ainsi que les réponses de la CEE aux recours formulés contre la SWA, ces deux affaires étant directement liées au projet de loi.

Le Ministre répond qu'il vise surtout à améliorer l'infrastructure des aéroports pour développer le trafic et que l'intérêt porté par la KLM et BA à Zaventem permettra de développer cet aéroport. Il admet que la

KLM en British Airways voor die luchthaven tonen. Hij geeft toe dat Sabena een volwaardige naamloze vennootschap, dus zonder Staatscontrole moet worden.

De Minister voegt daaraan toe dat hij het debat over SWA niet aan de bespreking van dit wetsontwerp wenst te koppelen.

Hij verklaart zich evenwel bereid een ontmoeting te hebben met de voorzitter van Sabena, de heer Carlos van Rafelghem, en de voorzitter van TEA, de heer Georges Gutelman, om over de overeenkomsten van SWA en over het meningsverschil tussen Sabena en TEA te praten.

Die problemen zullen later, nadat de tekst van het wetsontwerp is goedgekeurd, moeten worden besproken.

Voorts bevestigt de Minister zijn bereidheid om de capaciteit van de vliegtuigen te verhogen in de zin van de voorstellen die in het « tweede luchtvaartpakket » zijn gedaan om andere Belgische maatschappijen dan DAT (een dochter van Sabena) de gelegenheid te geven toegang te krijgen tot de markt van de interregionale luchtverbindingen.

De heer Vermeiren vraagt met klem dat de Minister nog vóór de eindstemming over het wetsontwerp alle intrinsiek aan het ontwerp verbonden elementen afweegt en de meningen hoort van de verschillende partijen die betrokken zijn bij het vraagstuk van SWA en het conflict tussen TEA en Sabena.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

De heer De Croo stelt een amendement n^o 1 voor dat ertoe strekt, in fine van § 1, de woorden : « wanneer dat vervoer begint en eindigt op het Europese grondgebied van de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap, met uitsluiting van vervoerdiensten tussen de grote internationale luchthavens » weg te laten.

Hij verklaart dat de door de regering voorgestelde § 1 van artikel 1 de paradoxale toestand creëert waarbij alle buitenlandse luchtvaartmaatschappijen vervoerdiensten van en naar Brussel mogen inleggen, met uitzondering echter van Belgische maatschappijen die van deze exploitatiemogelijkheid zouden worden uitgesloten. Dit amendement tracht te voorkomen dat de Belgische overheid Belgische ondernemingen zou uitsluiten.

De Minister gaat niet akkoord met het voorgestelde amendement omdat op die wijze essentieel zou worden voorbijgegaan aan het hoofddoel van het wetsontwerp en omdat meer concurrentie in het Belgische luchtverkeer de met de partners van SWA gesloten overeenkomst eventueel zou kunnen schaden.

— Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen.

Sabena doit devenir une Société Anonyme à part entière, donc sans contrôle de l'Etat.

Le Ministre ajoute qu'il désire ne pas mélanger le débat sur la SWA avec la discussion inhérente à ce projet de loi.

Cependant, il se déclare prêt à rencontrer M. Carlos van Rafelghem, le président de la Sabena, et M. Georges Gutelman, président de TEA, pour discuter des accords de la SWA et du désaccord entre la Sabena et TEA.

Il faudra débattre de ces problèmes ultérieurement, après avoir voté le texte du projet de loi.

Le Ministre confirme, d'autre part, sa volonté d'augmenter la capacité des avions, et ce, dans le sens des propositions faites dans le « second paquet aéronautique », pour permettre à d'autres compagnies belges que la DAT, filiale de la Sabena, d'accéder au marché des liaisons aériennes interrégionales.

M. Vermeiren insiste pour que le Ministre prenne en compte tous les éléments intrinsèquement liés au projet de loi et entendre les opinions des différentes parties concernées par les problématiques de la SWA et du conflit entre la TEA et la Sabena avant le vote final du projet de loi.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

M. De Croo présente un amendement n^o 1 visant à supprimer, à la fin du § 1^{er}, les mots : « lorsque de tels transports commencent et se terminent sur le territoire européen des Etats membres de la Communauté européenne, à l'exclusion des transports entre les grands aéroports internationaux ».

Il explique que l'article 1^{er}, § 1^{er}, tel que proposé par le Gouvernement, autorise paradoxalement toutes les compagnies aériennes étrangères à organiser des services de transport au départ de et vers Bruxelles, sans offrir la même possibilité aux entreprises belges. Le présent amendement vise à empêcher que les autorités belges excluent des entreprises belges.

Le Ministre n'est pas d'accord avec l'amendement proposé parce que celui-ci ne répond pas à l'objectif premier du projet de loi et parce que le fait de créer plus de concurrence dans le transport aérien belge pourrait éventuellement nuire à l'accord intervenu avec les participants de la SWA.

— L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2.

— Artikel 1 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

*
* *

Art. 2 en 3

Bij deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 2 en 3 worden aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

*
* *

Het wetsontwerp wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen.

De Rapporteur,

F. BREPOELS

De Voorzitter,

E. TOMAS

— L'article 1^{er} est approuvé par 11 voix contre 2.

*
* *

Art. 2 et 3

Ces articles ne font l'objet d'aucun commentaire.

Les articles 2 et 3 sont approuvés par 11 voix contre 2.

*
* *

Le projet de loi est adopté par 11 voix contre 2.

Le Rapporteur,

F. BREPOELS

Le Président,

E. TOMAS
