

SENAT DE BELGIQUE**SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1991-1992**

19 MARS 1992

Projet de loi relatif au statut de la Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne (SABENA)

RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE
PAR M. DIDDEN

I. EXPOSE DU MINISTRE

Le Gouvernement a l'honneur de vous soumettre le projet de loi relatif au statut de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne, la SABENA. Pour bien comprendre la portée de ce projet, je voudrais dresser devant vous et le plus clairement possible un état de la situation telle qu'on peut l'établir aujourd'hui.

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. Decléty, président; Appeltans, Bartholomeeussen, Bouchat, Mme Cahay-André, MM. Cardoen, De Seranno, Desutter, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Monset, Pinoie, Quintelier, Vancrombruggen, Mme Van den Poel Welkenhuysen, MM. Vermeiren et Didden, rapporteur.

2. Membres suppléants : MM. Belot, De Roo, Evers, Loones, Snappe, Mme Van Cleuvenbergen et M. Verleyen.

3. Autres sénateurs : MM. de Donnée, De Grauwe, Desmedt, Kuijpers, Seeuws, Valkeniers et Verreycken.

R. A 15831*Voir :***Document du Sénat :**

252-1 (S.E. 1991-1992) : Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT**BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992**

19 MAART 1992

Ontwerp van wet betreffende het statuut van de Belgische Naamloze Venootschap tot Exploitatie van het Luchtverkeer (SABENA)

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DIDDEN

I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER

De Regering heeft de eer u het wetsontwerp voor te leggen betreffende het statuut van de naamloze vennootschap SABENA (Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne). Om goed de draagwijdte van dit ontwerp te begrijpen zou ik zo klaar mogelijk een overzicht van de toestand willen geven zoals men die vandaag kan voorleggen.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren Decléty, voorzitter, Appeltans, Bartholomeeussen, Bouchat, mevr. Cahay-André, de heren Cardoen, De Seranno, Desutter, Gevenois, Grosjean, Hotyat, Lozie, Monset, Pinoie, Quintelier, Vancrombruggen, mevr. Van den Poel Welkenhuysen, de heren Vermeiren en Didden, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Belot, De Roo, Evers, Loones, Snappe, mevr. Van Cleuvenbergen en de heer Verleyen.

3. Andere senatoren : de heren de Donnée, De Grauwe, Desmedt, Kuijpers, Seeuws, Valkeniers en Verreycken.

R. A 15831*Zie :***Gedr. St. van de Senaat :**

252-1 (B.Z. 1991-1992) : Ontwerp van wet.

La SABENA fut créée en 1923 et l'Etat belge participa au capital de la SABENA en vertu de l'autorisation accordée par la loi du 26 avril 1923 et ceci en concordance avec les status annexés à cette loi.

La SABENA a toujours adopté la forme juridique d'une société commerciale mais était cependant en fait un service public au sens organique, qui dirige une entreprise dans l'intérêt général.

D'une manière plus spécifique, la SABENA est qualifiée de soi-disant « entreprise à gestion mixte ». C'est un organisme mis sur pied par les autorités, qui assure un service public ou un service d'intérêt général et qui, aussi bien en ce qui concerne la composition du capital qu'en ce qui concerne la gestion de l'entreprise, fait appel à la coopération du privé.

Les statuts de la SABENA ont traduit jusqu'à ce jour cette situation, de là un certain nombre d'articles prévoyant que la personne juridique « SABENA » remplit ses services sous le contrôle de l'Etat. Les statuts de la SABENA prévoient ainsi, notamment: que celle-ci ne peut, sans une autorisation donnée par arrêté royal, « participer à la constitution, au capital et à la gestion d'autres entreprises, associations ou sociétés » (art. 3), que les administrateurs sont nommés sur proposition de divers ministres (art. 11), que le président et le vice-président sont nommés par le Roi sur proposition conjointe du ministre ayant l'aéronautique dans ses attributions et du ministre des Finances (art. 16), ou que, dans des cas exceptionnels, le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre certaines décisions en lieu et place du conseil d'administration (art. 13bis). L'arrêté ministériel du 15 octobre 1975 donne par ailleurs à l'Etat une position d'actionnaire privilégié, en prévoyant la désignation auprès de la SABENA d'un chargé de mission du Gouvernement, disposant de pouvoirs particuliers d'investigation, de surveillance et d'intervention.

Le contrôle de l'Etat s'étend aux modifications des statuts, puisque l'article 31 de ceux-ci, qui trouve son origine dans la loi du 26 avril 1923, prévoit que doivent être autorisées ou approuvées par la loi les modifications des dispositions des statuts « d'ordre financier ou légal », et que doivent être autorisées par arrêté royal les autres modifications.

Lors d'une phase précédente, il a également été mis fin à l'aide financière de l'Etat en ce qui concerne le matériel volant et les pièces de rechange.

Il était en outre prévu que l'Etat supporte une partie de la charge des intérêts annuels afférents aux emprunts et autres opérations de financement affec-

SABENA werd opgericht in 1923 en de Belgische Staat participeert in het kapitaal van SABENA krachtens een machtiging verleend bij wet van 26 april 1923, en dit overeenkomstig de bij die wet gevoegde statuten.

SABENA heeft altijd de juridische vorm van een handelsvennootschap aangenomen, doch was in wezen een openbare dienst in organieke zin, die een onderneming leidt in het algemeen belang.

Meer specifiek wordt SABENA gekwalificeerd als een zogenaamde « onderneming met gemengd beheer », dit is een door de overheid tot stand gebrachte instelling die een openbare dienst of dienst van algemeen belang waarneemt en die, zowel wat de samenstelling van het kapitaal als wat het beheer van de onderneming betreft, een beroep doet op de medewerking van particulieren.

De statuten van SABENA hebben tot op heden die toestand weergegeven. Vandaar dat in een aantal artikelen bepaald werd dat de rechtspersoon SABENA haar diensten verricht onder het gezag van de overheid. De statuten van SABENA schrijven aldus onder meer voor dat SABENA niet zonder machtiging verleend bij koninklijk besluit « kan deelnemen aan de oprichting, het kapitaal en het beheer van andere ondernemingen, verenigingen of maatschappijen » (art. 3), dat de beheerders worden benoemd op voordracht van verschillende Ministers (art. 11), dat de voorzitter en de ondervoorzitter worden benoemd door de Koning op gezamenlijke voordracht van de Minister tot wiens bevoegdheid de luchtvaart behoort en van de Minister van Financiën (art. 16), of dat, in uitzonderlijke omstandigheden, de Koning bij een in ministerraad overlegd besluit de beslissing kan nemen in plaats van de raad van beheer (art. 13bis). Het ministerieel besluit van 15 oktober 1975 verleent aan de Staat trouwens de positie van bevoorrechte aandeelhouder doordat het de aanstelling voorschrijft van een opdrachtgelastigde van de Regering bij SABENA die over bevoegdheden beschikt van onderzoek, toezicht en tussenkomst.

Het toezicht van de Staat strekt zich insgelijks uit tot de wijziging van de statuten. Artikel 31 van de statuten, dat zijn oorsprong vindt in de wet van 26 april 1923, bepaalt dat voor de wijziging van de statutaire bepalingen van « financiële of wettelijke aard » de machtiging of goedkeuring bij wet is vereist, en dat de andere wijzigingen aan de statuten moeten worden goedgekeurd bij koninklijk besluit.

In een vroeger stadium werd eveneens de financiële Staatshulp afgeschaft met betrekking tot de afschrijvingen van vliegend materieel en onderdelen.

Er werd bovendien bepaald dat de Staat een deel van de jaarlijkse intrestlasten betreffende de leningen en andere financiële operaties met betrekking tot het

tés à l'acquisition de matériel volant, de rechange et d'équipements. L'Etat garantissait également le paiement des intérêts et les remboursements.

*
* *

Le changement de l'environnement économique et budgétaire a mené à des décisions gouvernementales qui, dès 1982, ont mis définitivement fin aux interventions financières relatives à l'amortissement de la flotte. En 1988, l'Etat a également mis fin aux interventions financières relatives aux charges des intérêts annuels afférents aux emprunts et autres opérations de financement dont question ci-dessus. Sur la période de 1982 à 1991, il n'y a donc plus eu d'intervention en matière d'amortissements et les interventions en intérêts qui ont pris fin en 1987 ont été de 1,9 milliard.

Il est donc clair que depuis quelques années déjà, la SABENA tend à devenir une société commerciale de droit commun dont l'Etat reste bien sûr le principal actionnaire.

La dégradation de la situation de la SABENA et l'échec respectif des différents accords et négociations menées avec différents partenaires potentiels ont amené le Gouvernement à mettre en place un dernier plan destiné à permettre la viabilité commerciale de cette société dans le cadre d'une collaboration étroite avec un partenaire industriel à définir.

Dans ces conditions, le Conseil des ministres a mandaté les 9 novembre 1990, 22 mars 1991 et 12 avril 1991 le président de la SABENA pour réaliser ce qui suit :

1) Une augmentation de capital en deux phases à réaliser en 1991.

Pour cela, l'Etat belge ne contribuerait immédiatement à l'augmentation de capital que pour un montant de 10 milliards de francs. Ceci a été exécuté entre-temps.

Dans une deuxième phase, l'Etat belge, en collaboration avec le partenaire industriel de la SABENA, lors de l'accord conclu avec le partenaire, participerait à une deuxième augmentation de capital pour un montant de 9 milliards et le partenaire souscrirait pour un montant de 6 milliards.

2) L'instauration d'une réorganisation structurelle, organisationnelle et opérationnelle. Ceci a également été réalisé.

3) La préparation d'un projet concret de nouveaux statuts, selon lesquels la SABENA se transforme en une société de droit commun. Ceci aussi a été réalisé.

verwerven van vliegend materieel, onderdelen en uitrustingen zou dragen. De Staat waarborgde eveneens de betaling van de intresten en terugbetalingen.

*
* *

De veranderingen in het economische en het budgettaire landschap hebben geleid tot regeringsbeslissingen die vanaf 1982 een definitief einde hebben gemaakt aan de financiële tussenkomsten betreffende de afschrijving van de vloot. In 1988 heeft de Staat eveneens een einde gemaakt aan de financiële tussenkomsten betreffende de jaarlijkse intrestlasten met betrekking tot de leningen en andere financieringsoperaties waarvan sprake is hierboven. Voor de periode van 1982 tot 1991 zijn er dus geen tussenkomsten meer geweest inzake afschrijvingen en de tussenkomsten in intresten die eindigden in 1987 beliepen 1,9 miljard.

Het is dus duidelijk dat SABENA reeds sedert enige jaren in de richting van een vennootschap van gemeen recht evolueert waarvan uiteraard de Staat de voornaamste aandeelhouder blijft.

De verslechtering van de toestand van SABENA en de mislukking inzake de verschillende akkoorden en gevoerde onderhandelingen met verschillende potentiële partners hebben de Regering ertoe gebracht een laatste plan op te stellen dat de commerciële leefbaarheid van deze maatschappij in het kader van een nauwe samenwerking met een nog te bepalen industriële partner nastreeft.

Onder deze voorwaarden heeft de Ministerraad op 9 november 1990, op 22 maart 1991 en op 12 april 1991 de Voorzitter van SABENA gemachtigd het volgende te verwezenlijken :

1) Een kapitaalverhoging in twee fasen, te bewerkstelligen in de loop van 1991.

Daarbij zou de Belgische Staat onmiddellijk bijdragen in een kapitaalverhoging ten belope van niet meer dan 10 miljard frank. Dit is inmiddels gebeurd.

In een tweede fase zou de Belgische Staat, samen met de industriële partner van SABENA, bij het afsluiten van de overeenkomst met die partner, deelnemen aan een tweede kapitaalverhoging ten belope van 9 miljard, en zou de partner voor een bedrag van 6 miljard inschrijven in het kapitaal.

2) Het doorvoeren van een structurele, organisatorische en operationele herstructurering. Die heeft eveneens plaatsgevonden.

3) Het voorbereiden van een concreet voorstel van nieuwe statuten, waarbij SABENA omgevormd wordt tot een vennootschap van gemeen recht. Ook dit is uitgevoerd.

4) La conclusion aussi rapide que possible d'un accord avec un partenaire industriel qui doit donner les garanties nécessaires à la viabilité de la SABENA.

*
* *

L'Etat belge a dû notifier l'ensemble des mesures destinées au redressement de la SABENA à la C.E.

La Commission des Communautés européennes a marqué son approbation aux conditions suivantes :

1) L'opération doit être unique, ce qui signifie que les mesures d'intervention proposées ne peuvent être répétées et que la viabilité de la société doit être assurée.

2) Les nouveaux statuts doivent être alignés sur le droit commercial privé.

3) Le plan de restructuration doit être réalisé conformément aux modalités communiquées par l'Etat belge, la souscription à l'augmentation de capital prévue ne pouvant se faire qu'à la condition qu'un partenaire industriel souscrive de façon significative à cette décision.

Il a été définitivement et en termes clairs décidé de créer des statuts radicalement nouveaux qui permettent à la SABENA de travailler en tant que société de droit commun.

*
* *

Le Gouvernement a dès lors déposé le présent projet de loi relatif au statut de la SABENA.

L'adoption de ce dernier est une étape importante dans la réalisation d'une solution stable et durable pour la SABENA.

La disposition en projet vise à abroger les dispositions particulières applicables à la SABENA, qui dérogent au droit commun des sociétés commerciales.

Une exception est cependant prévue pour les dispositions particulières relatives aux actions privilégiées et préférentielles émises par la SABENA, dont le régime, et notamment les modalités de paiement du dividende, mis à charge du compte de résultat financier, dérogent au droit commun des sociétés commerciales. Pour les actions préférentielles, ce régime particulier n'est maintenu que jusqu'à leur suppression conformément à l'article 25 de la loi du 20 juillet 1991 portant des dispositions budgétaires. En ce qui concerne les actions privilégiées, l'article 26 de la même loi a maintenu un régime dérogatoire aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales, tout en diminuant ses effets. L'intention consiste à donner un caractère provisoire à cette dérogation.

4) Zo spoedig mogelijk een akkoord te sluiten met een industriële partner die de nodige garanties moet geven betreffende de levensvatbaarheid van SABENA.

*
* *

De Belgische Staat heeft het geheel van de maatregelen tot sanering van SABENA aan de Commissie van de Europese Gemeenschap moeten meedelen.

Deze heeft haar goedkeuring gegeven onder de volgende voorwaarden :

1) De operatie moet eenmalig zijn, wat betekent dat de voorgestelde interventie maatregelen niet herhaald kunnen worden en dat de levensvatbaarheid van de maatschappij moet worden gewaarborgd.

2) De nieuwe statuten moeten zich richten naar het privé-handelsrecht.

3) Het herstructureringsplan moet worden verwezenlijkt conform de door de Belgische Staat meege-deelde modaliteiten, zodat het geplande inschrijven op de kapitaalverhoging slechts kan gebeuren op voorwaarde dat een industriële partner op betekenisvolle wijze deze beslissing onderschrijft.

Er werd definitief en in duidelijke termen geopteerd voor radikaal nieuwe statuten om SABENA te laten werken als een vennootschap van gemeen recht.

*
* *

Daarom heeft de Regering het wetsontwerp betreffende het statuut van SABENA ingediend.

Het aannemen van dit ontwerp is een belangrijke stap naar de verwezenlijking van een stabiele en duurzame oplossing voor SABENA.

Dit ontwerp strekt ertoe de bijzondere bepalingen die van toepassing zijn op SABENA en die afwijken van het gemeen recht inzake handelsvennootschappen op te heffen.

Er wordt nochtans een uitzondering gemaakt voor de bijzondere bepalingen met betrekking tot de bevoorrechte en preferentiële aandelen door SABENA uitgegeven waarvan het regime en meer in het bijzonder de betalingsmodaliteiten van het dividend, ten laste gelegd van de financiële resultaatrekening, afwijken van het gemeen recht inzake handelsvennootschappen. Voor de preferentiële aandelen wordt dit bijzonder regime slechts behouden tot hun opheffing overeenkomstig artikel 25 van de wet van 20 juli 1991 houdende begrotingsbepalingen. Wat de bevoorrechte aandelen betreft heeft artikel 26 van dezelfde wet een regime gehandhaafd dat afwijkt van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen maar met verminderde gevolgen. De bedoeling is een voorlopig karakter te geven aan deze afwijking.

Les actions privilégiées et préférentielles bénéficient jusqu'à l'extinction de leur régime dérogatoire respectivement d'un dividende fixe annuel de 25 et 40 francs.

*
* *

Dans l'avis qu'il a rendu le 17 mars 1992 le Conseil d'Etat estime que, pour qu'à l'avenir, la SABENA se trouve soumise sans restrictions aux dispositions des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, il faut abroger, outre les dispositions visées dans l'article 1^{er} du projet, toutes les dispositions législatives ou réglementaires autonomes, en tant qu'elles dérogent aussi aux dispositions impératives des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, « mais également (...) les dispositions légales ou réglementaires qui fondent la personnalité morale de la SABENA et fixent ses statuts ». Plus précisément, le Conseil d'Etat est d'avis que devrait être abrogé l'article 1^{er} de la loi du 26 avril 1923, ainsi que les lois et arrêtés qui l'ont modifié, toutefois dans la seule mesure où sont visés les statuts annexés à la loi du 26 avril 1923, le Gouvernement restant autorisé à participer à la formation de la SABENA.

Le Gouvernement estime ne pas pouvoir suivre l'avis du Conseil d'Etat sur ce point. La suggestion du Conseil d'Etat va en effet au-delà de l'intention du Gouvernement, de l'objectif poursuivi par le présent projet et des nécessités techniques de l'adaptation des statuts de la SABENA.

Le projet de loi vise à abroger les dispositions particulières des statuts de la SABENA, qui dérogent au droit commun des sociétés commerciales, plus spécialement en tant que ces dérogations donnaient à l'Etat un rôle prépondérant dans la direction, la gestion et le contrôle de la société.

La loi du 26 avril 1923, et les lois et arrêtés qui ont suivi, ne doivent dès lors être abrogés que dans la mesure où ils autorisent l'introduction de telles dérogations dans les statuts de la SABENA.

Le Gouvernement estime qu'il n'est nullement nécessaire, ni même opportun, d'abroger les dispositions légales et réglementaires qui fondent la personnalité morale de la SABENA. Un changement de fondement de celle-ci, acquise dès la constitution de la société et maintenue depuis, pourrait avoir des conséquences défavorables en droit civil et en droit des sociétés. Elle pourrait notamment affecter les apports effectués par les fondateurs de la société et par ses actionnaires, et notamment par l'Etat belge, ainsi que l'autorisation donnée à l'Etat, notamment par les lois du 26 avril 1923 et du 6 avril 1949, de participer au capital de la SABENA.

De bevoorrechte en preferentiële aandelen genieten tot het verdwijnen van hun afwijkend regime een jaarlijks vast dividend van respectievelijk 25 en 40 frank.

*
* *

In het advies van de Raad van State van 17 maart 1992 wordt gesteld dat SABENA in de toekomst zonder beperkingen onder de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen valt. Daarvoor moeten, naast de bepalingen bedoeld in artikel 1 van het ontwerp, alle wets- of verordeningsbepalingen opgeheven worden voor zover zij afwijken van de dwingende bepalingen van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, « maar ook (...) de wets- of verordeningsbepalingen die ten grondslag liggen aan de rechtspersoonlijkheid van SABENA en waarbij de statuten ervan worden vastgesteld ». Meer bepaald meent de Raad van State dat artikel 1 van de wet van 26 april 1923 moet opgeheven worden, evenals de wetten en besluiten die dit artikel gewijzigd hebben, doch alleen voor zover die betrekking hebben op de bij de wet van 26 april 1923 gevoegde statuten, door de Regering nog steeds medewerking mag blijven verlenen aan de oprichting van SABENA.

De Regering meent het advies van de Raad van State op dit punt niet te kunnen volgen. Het voorstel van de Raad van State gaat inderdaad verder dan de bedoelingen van de Regering, het door dit ontwerp nagestreefde doel en de technische noodwendigheden voor de aanpassing van de statuten van SABENA.

Het wetsontwerp strekt ertoe de bijzondere bepalingen in de statuten van SABENA, die afwijken van het gemeen recht inzake handelsvennootschappen op te heffen, meer in het bijzonder voor zover deze afwijkingen aan de Staat een dominerende rol gaven in het bestuur, het beheer, en de controle van de maatschappij.

De wet van 26 april 1923, en de wetten en besluiten die erop volgden, moeten bijgevolg slechts opgeheven worden in zoverre zij het invoeren van dergelijke afwijkingen in de statuten van SABENA toestaan.

De Regering meent dat het geenszins nodig is, en zelfs niet opportuun, de wettelijke en verordeningsbepalingen die de rechtspersoonlijkheid van SABENA regelen op te heffen. Een wijziging in die rechtspersoonlijkheid die verworven werd sinds de oprichting van de maatschappij en sindsdien behouden, zou ongunstige gevolgen kunnen hebben voor het burgerlijk recht en voor het vennootschapsrecht. Zij zou meer in het bijzonder de bijdragen verwezenlijkt door de stichters van de maatschappij en door haar aandeelhouders kunnen aantasten, en meer in het bijzonder van de Belgische Staat, evenals de machtiging gegeven aan de Staat, met name door de wetten van 26 april 1923 en van 6 april 1949 om bij te dragen in het kapitaal van SABENA.

L'objectif du gouvernement consiste à abroger, sans que la continuité de la personnalité morale de la SABENA soit affectée, les dispositions qui réservent à l'Etat un rôle prépondérant. Cette modification sera réalisée dans le cadre des statuts actuellement en vigueur, et dans le respect des procédures prévues par ceux-ci.

Le conseil d'administration de la SABENA convoquera dès lors une assemblée générale extraordinaire en vue de modifier ses statuts sous condition suspensive de l'entrée en vigueur de la loi de refonte des statuts.

Réponse est ainsi donnée au Conseil d'Etat légitimement soucieux de la continuité de la personnalité juridique de la SABENA.

II. DISCUSSION GENERALE

Un membre se réjouit que, contrairement au passé, le Gouvernement ait pris position sur le dossier de la SABENA. Toutefois, cette prise de position n'apporte beaucoup de clarté. En fait, l'on propose simplement une pseudo-privatisation, qui doit servir à camoufler la division régnant au sein du Gouvernement, plus particulièrement entre les Flamands et les Wallons.

L'intervenant déplore ce simulacre.

Le projet de loi à l'examen prévoit une forme de recapitalisation, un apport à faire par l'Etat. La SABENA est transformée en société anonyme, ce qui permettra de laisser à d'autres la responsabilité de conclure des accords avec des compagnies aériennes étrangères.

L'intervenant souligne que son groupe est entièrement acquis à la privatisation de la SABENA. Le projet actuel fait un pas dans cette direction, mais il n'implique pas encore une véritable privatisation, puisque l'Etat conserve une participation majoritaire. Le projet vise à abroger les dispositions légales et réglementaires particulières qui sont applicables à la SABENA et qui dérogent aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales. C'est une illusion, puisque les actions privilégiées et préférentielles émises par la SABENA ne sont pas supprimées.

L'exposé des motifs du projet affirme que le plan de restructuration et de recapitalisation de la SABENA prévoit une réduction de la participation de l'Etat dans le capital et les organes d'administration de la société. Dans quelle mesure la participation de l'Etat diminuera-t-elle? On peut déduire de la seconde phrase du paragraphe 3 de la page 2 de l'exposé des motifs que l'Etat conserve sa participation majoritaire.

De bedoeling van de Regering beperkt er zich toe de aandeelhouders van SABENA in staat te stellen, zonder dat de continuïteit van de rechtspersoonlijkheid wordt aangetast, haar statuten te veranderen om de dominerende rol die aan de Staat werd voorbehouden op te heffen. Deze wijziging zal verwezenlijkt worden in het kader van de huidige van kracht zijnde statuten en met inachtneming van de procedures bepaald in deze statuten.

De beheerraad van SABENA zal bijgevolg een buitengewone algemene vergadering bijeenroepen met het oog op een wijziging van de statuten onder opschortende voorwaarde van het van kracht worden van de wet op de omvorming der statuten.

Aldus wordt een antwoord gegeven aan de Raad van State die zich terecht bekommerde om de continuïteit van de rechtspersoonlijkheid van SABENA.

II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid verheugt er zich over dat de Regering, in tegenstelling tot het verleden, een standpunt inzake het SABENA-dossier heeft ingenomen. Dit standpunt brengt echter geen grote duidelijkheid. Het stelt enkel een pseudo-privatisering voor, die de verdeeldheid binnen de Regering, en meer in het bijzonder tussen Vlamingen en Walen, moet camoufleren.

Het lid betreurt die schijnvertoning.

Het voorliggend wetsontwerp houdt een vorm van herkapitalisering, een input vanwege de Staat in. SABENA wordt tot een N.V. omgevormd, waarbij de mogelijkheid geschapen wordt om aan anderen verantwoordelijkheid te geven, om met buitenlandse luchtvaartmaatschappijen akkoorden te sluiten.

Het lid benadrukt het feit dat zijn fractie volledig gewonnen is voor de privatisering van SABENA. Het huidige ontwerp van wet is een stap in die richting, maar houdt nog geen echte privatisering in, vermits de Staat een meerderheidsparticipatie blijft behouden. Het ontwerp beoogt de opheffing van de bijzondere wettelijke en reglementaire bepalingen van toepassing op SABENA, die afwijken van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen. Dit is een illusie, vermits de bevoorrechte en de preferente aandelen uitgegeven door SABENA niet opgeheven worden.

De memorie van toelichting bij het ontwerp stelt dat het herstructurerings- en herkapitaliseringsplan van SABENA een vermindering voorziet van de deelneming van de Staat in het kapitaal en de beheersorganen van de vennootschap. In welke mate zal de deelneming van de Staat verminderen? Uit de tweede zin van paragraaf 3 op bladzijde 2 van de memorie van toelichting kan afgeleid worden dat de Staat haar meerderheidsparticipatie behoudt.

S'agit-il d'une astuce qui ne remédie pas à la situation déficitaire de la SABENA ? Le but de la nouvelle opération devrait être d'attirer des investisseurs et de conclure un accord avec une compagnie aérienne internationale. En fait, l'on crée une société anonyme dans laquelle l'Etat a encore tout à dire. L'intervenant craint que l'on n'exclue d'emblée les investisseurs potentiels, les intéressés, en raison de la situation financière difficile dans laquelle se trouve la compagnie aérienne belge. En effet, l'avance donnée par l'Etat à la SABENA doit permettre de payer le traitement des membres du personnel de la compagnie aérienne.

L'on peut dès lors se demander si des alliances peuvent être conclues avec des compagnies aériennes étrangères alors que l'Etat conserve sa participation majoritaire. Ou bien donnera-t-on une minorité de blocage à un partenaire éventuel ? La nouvelle loi mettra-t-elle fin aux fonds fournis par l'Etat à la SABENA ? Le fonctionnement et l'organisation de la SABENA ne peuvent continuer à dépendre éternellement du même flux financier que par le passé. Une privatisation intégrale mettrait certainement fin à cette situation. Il faut une nouvelle politique, de nouveaux administrateurs et une diminution de l'influence exercée par les délégués syndicaux.

L'intervenant craint que l'on n'utilise le personnel de la SABENA pour justifier et réaliser le projet du nouveau Gouvernement en ce qui concerne la SABENA. En cas de fusion, le personnel risque d'être sacrifié.

Si les candidats-investisseurs disparaissent de nouveau, c'est principalement parce que l'on ne crée pas de conditions et de contexte favorables. L'intervenant se réfère à une étude très récente d'où il ressort que la SABENA vaut actuellement environ sept milliards de francs belges.

Si la valeur est restée aussi élevée, c'est notamment grâce aux hautes capacités et aux connaissances techniques étendues des techniciens de la SABENA, connues dans le monde entier. Comment se fait-il, dès lors, que tant de candidats se retirent ? Les intéressés en puissance ne sont pas prêts à jouer d'emblée les seconds rôles, à la suite de l'influence prépondérante de l'Etat et des syndicats.

Le même membre renvoie à l'article 2, qui dispose que la compagnie aérienne est tenue de mettre ses statuts en concordance avec la loi. Que se passera-t-il si la SABENA néglige de le faire ? Quelles seront les sanctions ? Qu'arrivera-t-il si l'Etat garde sa participation majoritaire ? Les administrateurs désignés par l'Etat ne seront-ils pas confrontés, à intervalles réguliers, à un conflit d'intérêts (cf. l'article 60 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales) ?

Gaat het om een handigheid die geen oplossing biedt aan de deficitaire toestand van SABENA ? De doelstelling van de nieuwe operatie zou moeten zijn : het aantrekken van investeerders en het sluiten van een akkoord met een internationale luchtvaartmaatschappij. Men maakt nu een naamloze vennootschap waarin de Staat nog steeds alles beslist. Spreker vreest dat men van bij de aanvang de potentiële investeerders, de belangstellenden uitsluit, vanwege de benarde financiële toestand waarin de Belgische luchtvaartmaatschappij zich bevindt. Het voorschot dat door de Staat aan SABENA uitgekeerd wordt, moet nu immers toelaten de wedden aan de personeelsleden van de luchtvaartmaatschappij uit te betalen.

De vraag die dient gesteld is of eventuele allianties met buitenlandse luchtvaartmaatschappijen mogelijk zullen zijn, indien de Staat de meerderheids participatie behoudt ? Of zal men aan een eventuele partner een blokkeringsminderheid verlenen ? Zal de geldstroom van de Staat in de richting van SABENA na de nieuwe wet een einde nemen ? De werking en organisatie van SABENA kan niet eeuwig in stand gehouden worden op basis van de courante geldstroom uit het verleden. Een volledige privatisering zou hieraan zeker een einde maken. Een nieuw beleid dringt zich op, nieuwe bestuurders zijn noodzakelijk, de invloed van de vakbondsafgevaardigden dient verminderd.

Spreker vreest dat het personeel van SABENA misbruikt wordt om het plan van de nieuwe Regering inzake SABENA te bepleiten en te kunnen uitvoeren. Bij een eventuele fusie dreigt het personeel het kind van de rekening te worden.

Het feit dat men de voorwaarden en de context niet schept is de hoofdreden waarom de kandidaat-investeerders opnieuw verdwijnen. Spreker verwijst naar een zeer recente studie waaruit blijkt dat de actuele waarde van SABENA ongeveer 7 miljard frank bedraagt.

Dat de waarde nog zo hoog ligt is onder meer het gevolg van de over de ganse wereld gekende hoge bekwaamheid en grote technische kennis van de SABENA-technici. Hoe komt het dan dat zoveel gegadigden afhaken ? Potentiële geïnteresseerden zijn niet bereid van bij de aanvang een tweedetrangsrol te spelen, als gevolg van de doorslaggevende invloed van Staat en vakbonden.

Hetzelfde lid verwijst naar artikel 2 dat bepaalt dat de luchtvaartmaatschappij gehouden is haar statuten in overeenstemming te brengen met de bepalingen van de wet. Wat gebeurt er wanneer SABENA dat niet doet ? Welke zijn de sancties ? Wat gebeurt er wanneer de Staat haar meerderheids participatie behoudt ? Zullen de beheerders die aangeduid zijn door de Staat niet op geregelde tijdstippen geconfronteerd worden met het belangenconflict (zie artikel 60 van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen) ?

L'intervenant désire en savoir plus sur les accords qui existeraient éventuellement entre la SABENA et Air France. Il renvoie à cet égard notamment aux déclarations de M. Attali, à la déclaration de M. Mon Roosens, administrateur de la SABENA (parue dans la revue *Trends* du 12 mars 1992), qui parle de la confiance aveugle qu'inspirent au personnel la personne du président Pierre Godfroid et la bonne foi d'Air France. L'intervenant se réfère par ailleurs à l'interview (parue dans la revue *Trends* du 19 mars 1992) d'Eric Kirsch, administrateur général de la Régie des voies aériennes, qui émet des doutes sur l'importance de la SABENA si elle s'associe à Air France. M. Godfroid déclare au contraire avoir des garanties en ce qui concerne une éventuelle fusion avec Air France. Enfin, il y a la date limite du 7 avril 1992, formulée par M. Attali.

Le même membre plaide donc pour que l'on fasse toute la clarté, au sein du Parlement, sur l'accord conclu entre MM. Godfroid et Attali concernant Air France, sur les garanties pour l'emploi qui y sont attachées, les intérêts de la SABENA, etc.

L'intervenant souligne qu'Air France est, elle aussi, un organisme étatique qui dispose d'une participation majoritaire. En Belgique, l'Etat détiendra en outre 64 p.c. des parts. Est-ce là la meilleure solution pour la SABENA, pour son personnel? Il faut se demander pourquoi la SABENA a perdu son haut label de qualité de renommée mondiale. Cette perte est imputable principalement à l'influence des syndicats, sans cesse grandissante depuis vingt ans, et plus particulièrement d'un syndicat déterminé, qui ont rendu impossible une action administrative susceptible de favoriser le bon fonctionnement de la SABENA.

Il faut donc restaurer le label de qualité, sans la moindre forme d'immixtion extérieure.

L'intervenant est préoccupé par le gouffre financier dans lequel se trouve la SABENA et par la situation précaire des 10 000 membres du personnel. Il apprécie les efforts faits au sein du nouveau Gouvernement en vue de trouver une solution. C'est pourquoi il désire contribuer à la solution du problème. Il propose de procéder à une véritable privatisation dans un avenir immédiat. Le total des parts de l'Etat dans le capital de la SABENA ne peut excéder 20 p.c. du capital social. De plus, l'Etat doit réaliser sans tarder et, au plus tard, pour le 31 mars 1993, la participation qu'il détient au-delà du pourcentage fixé à l'article 1^{er} ainsi amendé (amendement à l'article 1).

Un sénateur formule cinq remarques.

1. Il faut sauver la SABENA de la débâcle. Nous avons besoin d'un transporteur national, tant pour défendre nos intérêts économiques légitimes que

Het lid wenst meer te vernemen over de eventueel bestaande akkoorden tussen SABENA en Air France. Hij verwijst in dit verband onder meer naar de verklaringen van de heer Attali, de verklaring van de heer Mon Roosens, bestuurder SABENA (verschenen in *Trends* van 12 maart 1992) die het heeft over het blind vertrouwen van het personeel in de voorzitter Pierre Godfroid en in de goede trouw van Air France. Verder verwijst het lid naar het interview (verschenen in *Trends* van 19 maart 1992) met Eric Kirsch, administrateur-generaal van de Regie der Luchtwegen die zijn twijfels uitdrukt over het belang van SABENA in een alliantie met Air France. De heer Godfroid verklaart integendeel garanties te hebben in verband met een eventuele fusie met Air France. Tenslotte is er de deadline van 7 april 1992, geformuleerd door de heer Attali.

Hetzelfde lid pleit dus voor een duidelijkheid in het Parlement over het akkoord gesloten tussen de heren Godfroid en Attali in verband met Air France, over de ingebouwde garanties inzake de tewerkstelling, de belangen van SABENA, enz.

Spreeker wijst erop dat ook Air France een Staatsorganisme is dat over een meerderheidsparticipatie beschikt. In België zal de Staat bovendien 64 pct. in handen houden. Is dat de beste oplossing voor SABENA, voor het personeel van SABENA? Men moet zich niet afvragen waarom SABENA haar in de wereld hoog genoteerd kwaliteitslabel kwijt speelde. Dit is hoofdzakelijk te wijten aan de sedert 20 jaar steeds toenemende invloed van de vakbonden, van een bepaalde vakbond in het bijzonder, die bestuursdaden die de goede werking van SABENA in de hand kunnen werken, onmogelijk maakten.

Het kwaliteitslabel dient opnieuw opgebouwd te worden, zonder enige vorm van inmenging van buitenaf.

Het lid is bezorgd om de zware financiële put van SABENA en de precare toestand van de 10 000 personeelsleden. Hij brengt begrip op voor de pogingen in de schoot van de nieuwe Regering om tot een oplossing te komen. Daarom wenst het lid bij te dragen tot een oplossing. Hij stelt voor in de onmiddellijke toekomst tot een daadwerkelijke privatisering over te gaan. Het totaal van de aandelen van de Staat in SABENA mag de 20 pct. van het maatschappelijk kapitaal niet overschrijden. De Staat dient bovendien onverwijld en ten laatste tegen 31 maart 1993 de aandelen die zij bezit boven het in aldus geamendeerd artikel 1 vermelde percentage ten gelde te maken (amendement bij artikel 1).

Een senator formuleert vijf opmerkingen.

1. SABENA moet van de ondergang gered worden. Wij hebben nood aan een nationale maatschappij voor luchtvervoer, zowel om onze rechtmatige

pour assurer à terme le développement de notre aéroport national. B.A.T.C. (Brussels Airport Terminal Company) ne pourra pas faire financer le développement nécessaire s'il n'obtient pas les engagements nécessaires que seul un transporteur national peut lui donner. Il faut également sauver les 10 000 emplois.

2. Après l'échec de l'accord avec British Airways et K.L.M., et en l'absence d'un autre partenaire industriel qui doit être un grand transporteur régulier, il est inacceptable de refuser un accord avec Air France. Seul des arguments industriels doivent prévaloir en la matière.

3. La transformation de la SABENA en société anonyme ordinaire, proposée par le projet de loi est en soi une bonne proposition qui contient une étape nécessaire pour progresser vers la privatisation de la SABENA. Il faut gérer la SABENA comme une entreprise industrielle.

Les considérations linguistiques n'ont rien à voir dans un tel dossier.

Ce n'est qu'en enlevant à l'Etat la possibilité d'intervenir pour des motifs politiques dans la gestion de la SABENA, que l'on pourra gérer la SABENA comme une entreprise industrielle. Il s'agit d'ailleurs d'une exigence de la Communauté européenne.

4. L'Etat devrait céder le plus vite possible la part de sa participation qui dépasse 49 p.c. du capital. Une réduction plus draconienne serait souhaitable, afin d'avancer vers une privatisation de plus en plus complète de la SABENA.

5. Des erreurs monumentales ont été faites par le Gouvernement précédent pendant la période 1988-1991 dans l'accord conclu à la légère avec British Airways et K.L.M. et dans la constitution de la SABENA World Airlines. Sans avoir consolidé l'accord, le pouvoir politique a décidé le recrutement massif de 2 500 personnes. Le résultat de cette décision était le dégageant en 1991 de 2 000 à 3 000 personnes. Pour ce faire, on a dû, pour financer le passif social, emprunter, via Belfin, 9,6 milliards de francs belges.

Le coût en trésorerie de l'opération de recrutement faite de façon précipitée est de 18,8 milliards de francs.

Le même membre condamne également les nombreux atermoiements de la part du Gouvernement depuis la désignation de M. Godfroid comme président de la SABENA. L'opération de sauvetage est devenue une fois de plus une vaste histoire belge. Le fait que le Gouvernement n'a toujours pas approuvé

economische belangen te verdedigen als om op termijn de ontwikkeling van onze nationale luchthaven veilig te stellen. B.A.T.C. (Brussels Airport Terminal Company) kan niet zorgen voor de financiering van de nodige ontwikkeling indien ze er niet in slaagt de noodzakelijke verbintenissen te krijgen die alleen een nationale vervoermaatschappij haar kan geven. Daarenboven moeten 10 000 banen gered worden.

2. Na het mislukken van het akkoord met British Airways en K.L.M. en bij gebrek aan een andere industriële partner die een grote regelmatige vervoermaatschappij moet zijn, is het onaanvaardbaar een akkoord met Air France te weigeren. Alleen industriële argumenten zijn ter zake doorslaggevend.

3. De omvorming van SABENA in een gewone naamloze vennootschap zoals voorgesteld door het ontwerp van wet, is op zich een goed voorstel, dat een noodzakelijke stap is in de richting van een privatisering van SABENA. SABENA moet bestuurd worden zoals een industriële onderneming.

Overwegingen van taalpolitieke aard hebben met dit dossier niets vandoen.

Dat kan maar gebeuren door de Staat de mogelijkheid te ontnemen zich om politieke redenen in het beheer van SABENA te mengen. Dat is bovendien een eis van de Europese Gemeenschap.

4. De Staat zou zo vlug mogelijk het deel van zijn deelneming dat 49 pct. van het kapitaal overschrijdt, moeten afstoten. Een nog drastischer inkrimping zou wenselijk zijn teneinde te streven naar een zo volledig mogelijke privatisering van SABENA.

5. In de periode 1988-1991 beging de vorige Regering enorme vergissingen in het akkoord dat lichtzinnig werd gesloten met British Airways en K.L.M. en bij de oprichting van SABENA World Airlines. Zonder dat het akkoord werd bekrachtigd, besliste de politieke overheid over te gaan tot de massale aanwerving van 2 500 personen. Die beslissing leidde tot de afvloeiing in 1991 van 2 000 tot 3 000 personeelsleden. Om het sociaal passief te kunnen financieren diende via Belfin 9,6 miljard Belgische frank te worden geleend.

De overhaaste aanwervingsactie kost de schatkist 18,8 miljard Belgische frank.

Hetzelfde lid veroordeelt ook het getreuzel van de Regering sedert de benoeming van de heer Godfroid als voorzitter van SABENA. De reddingsoperatie is eens te meer ontaard in een belgenmop. Het feit dat de Regering nog steeds het tussen Air France en SABENA getekende akkoord niet heeft goedgekeurd,

l'accord paraphé entre Air France et la Sabena ne contribue pas à la crédibilité de la Belgique à l'étranger. Il faudra surtout éviter de rater le mariage de la dernière chance.

Le même sénateur pose alors les questions suivantes :

1. En ce qui concerne les aspects financiers, quel est l'état de la trésorerie de la SABENA, suite à l'octroi de crédits relais de 3 milliards d'octobre 1991 et de 1,5 milliards du 16 mars 1992 ?

Ne faudra-t-il plus octroyer de crédits relais ou une accélération du plan de relais ne s'imposera-t-elle plus ? Est-on couvert par les apports déjà faits et par l'apport à espérer de la part de la société qui est constituée autour d'Air France ?

Ne faut-il pas craindre des coûts supplémentaires pour l'Etat ? Est-ce bien l'Etat et non pas la SABENA qui supporte le coût financier, les intérêts du crédit relais donné par le truchement de Belfin à la SABENA ?

2. Pourquoi le protocole paraphé entre la SABENA et Air France est-il confidentiel ? Ce protocole contient une condition suspensive de l'accord : la nécessité d'un accord formel du Gouvernement belge. Le vote du projet de loi soumis est essentiel pour qu'une des clauses résolutives de l'accord soit satisfaite, notamment la réforme des statuts de la SABENA.

L'actionnaire majoritaire reste l'Etat. Quelle est la position officielle du Gouvernement belge après le vote de la loi ? Le ministre des Communications et le ministre des Finances donneront-ils les directives nécessaires aux représentants de l'Etat à l'assemblée générale de la SABENA ?

Quel sera le taux de représentation d'Air France et de la SABENA au sein du conseil d'administration ?

Quelle sera la part d'Air France dans le capital ? On parle de 37,5 p.c. Quelle sera la proportion des représentants d'Air France dans le conseil d'administration, dans le comité exécutif et dans le comité de direction ?

Comment va-t-on assurer l'ancrage belge privé et publique ? Il est indispensable que la SABENA puisse continuer à être considérée comme un transporteur national.

Quelles sont les décisions qui restent à prendre au niveau du conseil des ministres en France ? Quels sont les ministres du gouvernement français qui seront compétents ? Quelle est leur marge de manœuvre ?

draagt niet bij tot de geloofwaardigheid van België in het buitenland. Er moet vooral worden vermeden dat het huwelijk van de laatste kans wordt gemist.

Dezelfde senator stelt vervolgens de volgende vragen :

1. Wat is de financiële toestand van SABENA na de toekenning van overbruggingskredieten ten belope van 3 miljard in oktober 1991 en van 1,5 miljard op 16 maart 1992 ?

Zullen geen overbruggingskredieten meer worden toegekend of zal een bespoediging van het overbruggingsplan niet meer nodig zijn ? Volstaan de reeds toegekende kredieten en de inbreng die te verwachten is van de maatschappij die rond Air France wordt opgericht ?

Moet niet gevreesd worden dat de Staat bijkomende kosten zal hebben ? Is het de Staat en niet SABENA die de financiële last zal dragen en de intresten zal betalen van de overbruggingskredieten die via Belfin aan SABENA werden gegeven ?

2. Waarom is het protocol dat door SABENA en Air France geparafeerd werd vertrouwelijk ? Dat protocol bevat een opschortende voorwaarde: de noodzaak van een formele goedkeuring door de Belgische Regering. De goedkeuring van het voorliggende wetsontwerp is vereist om te voldoen aan een van de ontbindende voorwaarden van het akkoord, namelijk de hervorming van de statuten van SABENA.

De Staat blijft meerderheidsaandeelhouder. Wat is de officiële houding van de Belgische Regering na de goedkeuring van de wet ? Zullen de Minister van Verkeerswezen en de Minister van Financiën aan de vertegenwoordigers van de Staat in de algemene vergadering van SABENA de noodzakelijke richtlijnen geven ?

Hoe zullen Air France en SABENA vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur ?

Wat zal het aandeel zijn van Air France in het kapitaal ? Men heeft het over 37,5 pct. Hoeveel vertegenwoordigers zal Air France hebben in de raad van bestuur, in het uitvoerend comité en het directiecomité ?

Hoe denkt men de particuliere en publieke Belgische verankering te waarborgen ? Het is absoluut noodzakelijk dat SABENA kan beschouwd blijven worden als een nationale vervoermaatschappij.

Welke beslissingen moeten nog genomen worden door de ministerraad in Frankrijk ? Welke ministers van de Franse regering zijn bevoegd ? Over welke manoeuvreerruimte beschikken zij ?

3. Quel sera l'impact, à terme, de l'accord entre Air France et la SABENA sur la rentabilité de la SABENA et sur le projet industriel ?

Quels sont les facteurs qui permettront de réaliser cette rentabilité ?

Le Gouvernement s'opposera-t-il à la revente de la participation de l'Etat qui dépasse 49 p.c. ?

Le même membre se réfère à l'article 1^{er}, § 2, du projet de loi qui prévoit une dérogation pour les actions privilégiées et préférentielles émises par la SABENA.

Avant d'aborder le fond du problème, un sénateur se félicite de la diligence avec laquelle le projet en discussion a été élaboré pour pouvoir être examiné: le texte a été transmis au Conseil d'Etat le 13 mars 1992; l'avis a été donné le 16 mars; le document a été imprimé le 17 mars; et le projet est examiné dès le 19 mars 1992. Quand on sait qu'à l'époque, la création de la SABENA avait pris quatre ans!

Le 1^{er} janvier 1993 débutera une nouvelle phase de l'intégration européenne. Cette constatation nous oblige à aborder le problème à l'examen de manière réaliste et non de manière romantique. Ce qui vaut pour d'autres domaines, vaut tout autant pour la problématique des transports. Ou bien on fait en sorte qu'il existe un ancrage belge en la matière, ou bien Zaventem deviendra une succursale de Francfort, Londres ou Paris.

Les montants en cause font également, selon l'intervenant, que tout romantisme serait malvenu. Il y va en effet, *grosso modo*, d'une somme de 40 milliards de francs. L'Etat belge reprend pour 16,2 milliards de dettes, on incorpore 8,2 milliards de réserves et, en outre, on réalise un apport de capital nouveau de 10 milliards de francs par l'intermédiaire de Belfin.

Classée quarante-quatrième compagnie aérienne, la SABENA est entourée par trois des cinq plus grandes compagnies du monde, toutes établies à quelque 350 kilomètres de Bruxelles: British Airways, Air France et Lufthansa.

La question est donc de savoir quelle attitude adopter à l'égard de la politique des transports, sur le plan théorique comme sur le plan pratique.

A cet égard, l'intervenant s'étonne que personne n'ait réagi lorsque l'on a découvert que l'expert de la société McKinsey, qui venait de procéder à l'audit de la SABENA, avait soudain reçu un poste important à la SABENA.

Personne, à l'exception de quelques parlementaires de la Volksunie, n'a réagi non plus lorsque, il y a un an, M. Godfroid confiait vouloir tout mettre en

3. Wat zal op termijn de impact zijn van het akkoord tussen Air France en SABENA op de rendabiliteit van SABENA en op het industrieel project ?

Welke factoren zullen het mogelijk maken die rendabiliteit te verwezenlijken ?

Zal de Regering zich verzetten tegen het opnieuw verkopen van de deelneming van de Staat die 49 pct. overschrijdt ?

Hetzelfde lid verwijst naar artikel 1, § 2, van het wetsontwerp dat voorziet in een afwijking voor de bevoorrechte en preferente aandelen die door SABENA worden uitgegeven.

Alvorens het te hebben over de grond van de zaak spreekt een senator zijn waardering uit voor de bekwame spoed waarmee het ter bespreking liggende ontwerp tot stand kwam en kon behandeld worden: de tekst werd op 13 maart 1992 voor advies overgemaakt aan de Raad van State, het advies werd uitgebracht op 16 maart, het stuk werd gedrukt op 17 maart, en het ontwerp wordt al op 19 maart besproken. Als men dan weet dat de oprichting van SABENA destijds vier jaar vergde!

Per 1 januari 1993 komt een nieuwe fase van de Europese integratie tot stand. Deze vaststelling noopt tot een zakelijke benadering van het onderzochte probleem, niet tot een romantische. Wat geldt voor andere domeinen geldt ook onverkort inzake de vervoersproblematiek. Ofwel zorgt men ter zake voor een Belgische verankering, ofwel wordt Zaventem een bijhuis van Frankfurt, Londen of Parijs.

Ook de bedragen waarover het gaat zijn volgens de senator van die aard dat alle romantiek uit den boze is. Het gaat immers *grosso modo* om een som van 40 miljard frank. De Belgische Staat neemt voor 16,2 miljard frank schulden over, er wordt voor 8,2 miljard frank reserves ingebracht, en daarnaast wordt nog eens 10 miljard frank nieuw kapitaal ingebracht via Belfin.

SABENA is als vierenveertigste luchtvaartmaatschappij omringd door drie van de vijf grootste maatschappijen van de wereld, allen gevestigd op ongeveer 350 kilometer van Brussel: British Airways, Air France, Lufthansa.

De vraag is dus welke houding men aanneemt in de materie van het vervoersbeleid, zowel op het theoretische als het praktische vlak.

Wat dat betreft is het, aldus de senator, opmerkelijk dat niemand reageerde toen de expert van de firma McKinsey die in het recente verleden instond voor de doorlichting van SABENA plots bleek te zijn opgenomen in het raderwerk van SABENA.

Evenmin reageerde er iemand, op parlementsleden van de Volksunie na, toen de heer Godfroid reeds een jaar geleden vertrouwelijk verklaarde dat hij over-

œuvre pour faire aboutir la fusion avec Air France, conformément à ce qui avait été convenu avec le ministre des Communications de l'époque.

La politique des transports n'a donc jamais fait l'objet d'un débat approfondi.

La restructuration envisagée, de même que la collaboration avec Air France soulèvent encore d'autres questions. Le préaccord avec Air France n'offre aucune garantie en matière de parité linguistique — par exemple, à l'heure qu'il est, les francophones sont surreprésentés dans les fonctions les mieux rémunérées —, ni en ce qui concerne le maintien de l'emploi. Des exemples récents, tels que Suez, Bonduelle ou Acec, devraient inciter à la plus grande réticence.

Air France et la SABENA subissent d'ailleurs toutes deux des pertes. Quelles garanties a-t-on qu'elles puissent survivre ?

Il ne faut pas oublier non plus que la SABENA bat tous les records en ce qui concerne les frais de personnel par kilomètre de vol et par kilo de chargement. Il est donc évident que l'effectif du personnel ne pourra en aucun cas être maintenu tel quel.

Il s'avère enfin que d'aucuns agissent déjà comme si la collaboration avec Air France était une réalité.

Compte tenu de tous ces éléments, l'intervenant demande quelle est la philosophie qui sous-tend la solution que l'on propose maintenant pour la SABENA.

Pourquoi la coopération n'est-elle possible qu'avec Air France ? Pourquoi n'explore-t-on pas d'autres voies ? La SABENA doit-elle nécessairement nourrir des ambitions à l'échelle mondiale ? Ne ferait-on pas mieux de jouer un rôle complémentaire efficace à partir d'une petite société bien ancrée ?

Pourquoi assiste-t-on par ailleurs à une telle précipitation ? Car, pour la première fois, la SABENA a de nouveau fait des bénéfices. Pourquoi ne pas commencer par nous documenter, en recourant à des techniciens de la navigation aérienne, auprès de compagnies aériennes performantes et par s'informer des grandes évolutions qui marquent le monde de la navigation aérienne ?

L'intervenant estime que d'autres structures de coopération sont donc possibles et il propose d'y consacrer une audition.

Il tient encore à formuler quelques questions et observations spécifiques. Quelles sont les possibilités de blocage dont disposera l'Etat belge si la SABENA s'associe à Air France ? Depuis qu'il a pris ses fonctions, le Ministre est-il entré en contact avec d'autres partenaires potentiels ?

En effet, la solution proposée est plutôt ambiguë et ne constitue pas une véritable privatisation.

eenkomstig de afspraken met de toenmalige Minister van Verkeerswezen alles in het werk zou stellen om de fusie met Air France te doen slagen.

Het vervoersbeleid is dus nooit grondig ter sprake gekomen.

De geplande herstructurering en samenwerking met Air France doet nog andere vragen rijzen. Het voorakkoord met Air France biedt geen enkele garantie inzake de taalverhoudingen — ook nu zijn de Franstaligen bijvoorbeeld oververtegenwoordigd in de beter betaalde functies — er is evenmin enige garantie inzake het behoud van de tewerkstelling. Recente voorbeelden, om maar Suez, Bonduelle of Acec te noemen, moeten aanzetten tot de grootste terughoudendheid.

Air France en SABENA zijn trouwens beide verlieslatend. Welke garanties heeft men in feite voor hun overleven ?

Er dient ook rekening te worden gehouden met het gegeven dat SABENA ook de hoogste personeelskost heeft per gevlogen kilometer en per kilo vracht. Het is dus evident dat het personeelsbestand in geen geval ongewijzigd kan gehandhaafd worden.

Tenslotte blijkt dat sommigen reeds handelen alsof de samenwerking met Air France al een realiteit is.

Rekening houdend met al deze gegevens vraagt het lid welke de filosofie is achter de oplossing die men nu voorstelt voor SABENA.

Waarom kan de samenwerking uitsluitend met Air France ? En waarom ook geen andere wegen exploreren ? Moet SABENA noodzakelijkerwijze wereldwijde ambities koesteren ? Kan men niet beter met een kleine goed verankerde maatschappij een efficiënte complementaire rol spelen ?

Waarvoor anderzijds die grote haast ? SABENA heeft immers voor het eerst weer winst gemaakt. Waarom niet eerst met behulp van luchtvaarttechnici zijn licht opsteken bij goed presterende luchtvaartmaatschappijen, en zich informeren over de grote evoluties in de luchtvaartwereld ?

Het lid meent dat er dus andere samenwerkingsverbanden mogelijk zijn en stelt voor daaraan een hoorzitting te wijden.

Het lid wenst nog een paar specifieke vragen en opmerkingen te formuleren. Welke zijn de blokkeringsmogelijkheden waarover de Belgische Staat zal beschikken als SABENA scheep gaat met Air France ? Heeft de Minister sinds hij in functie trad contact gehad met andere potentiële partners ?

Wat voorgesteld wordt is immers een eerder halfslachtige oplossing, en geen echte privatisering.

Enfin, ce débat ne peut être dissocié de l'ensemble de la problématique des transports par voie de terre: T.G.V., navigation intérieure, etc.

Un membre déclare approuver en grande partie le projet à l'examen. Un point le préoccupe néanmoins. Il s'agit de la politique concernant l'aéroport lui-même et, plus précisément, l'octroi des créneaux horaires.

Actuellement, la SABENA dispose d'un large droit d'intervention dans cette matière et, en fait, du premier choix. Air France ne va-t-elle pas accaparer ce droit d'intervention et faire ainsi de Zaventem une filiale des aéroports parisiens? Pour prévenir ce danger, il faudrait créer un organe au sein duquel siègeraient tant les principaux utilisateurs que les responsables de l'aéroport, de manière que la politique aéroportuaire reste entre les mains de ses responsables.

Le membre déclare que son groupe votera en faveur du projet. Il constitue en effet la dernière chance, l'unique possibilité de sauver la SABENA.

Comme le Gouvernement a libéré, la semaine dernière, le capital nécessaire, en application de décisions antérieures, il y a lieu de passer à la deuxième phase, à savoir la transformation de la SABENA en une société anonyme.

Ensuite, on doit rechercher un ou plusieurs partenaires industriels, même s'il ne s'en présente actuellement qu'un seul: Air France.

Un membre se déclare d'accord sur le projet de loi. Il se demande comment il se fait qu'Air France soit aujourd'hui candidate, alors qu'elle ne manifestait aucun intérêt voici quelques années.

Il y a naturellement eu d'autres candidats, mais c'était à des conditions qui n'amélioreraient que leur propre situation. Les candidats à des créneaux horaires ne manquent évidemment pas, mais c'est un problème qui intéresse plutôt B.A.T.C.

A cet égard, l'intervenant demande ce qui existe aujourd'hui comme accords entre la SABENA et B.A.T.C. et entre B.A.T.C. et des tiers. Quelles options a-t-on du reste à l'égard du système d'éclatement, système tout indiqué pour faire de Zaventem un aéroport attractif dans le contexte international?

De toute manière, le siège de la nouvelle société doit être établi en Belgique.

L'intervenant demande également comment s'explique l'évolution capricieuse qu'a connue la SABENA dans un passé récent sur le plan du personnel. Est-elle due exclusivement à la S.W.A.?

Tenslotte mag dit debat niet losgekoppeld worden van de hele problematiek van het vervoer te land: S.S.T., binnenscheepvaart, enz.

Een lid verklaart in grote mate te kunnen instemmen met het voorliggend ontwerp. Een punt baart hem evenwel zorgen, dat van het beleid inzake de luchthaven zelf, en meer speciaal inzake de toekenning van de « slots ».

SABENA heeft op dit ogenblik een niet-onbelangrijke zeggenschap in deze materie, en heeft dan ook in feite de eerste keuze. Zal Air France zich dat zeggingschap niet toeëigenen, zodat Zaventem een bijhuis zou worden van de Parijse luchthavens? Om dat tegen te gaan zou een constructie moeten opgericht worden waarin zowel de belangrijkste gebruikers als de verantwoordelijken van de luchthaven zetelen, zodat het luchthavenbeleid in handen blijft van de verantwoordelijken van de luchthaven.

Het lid verklaart dat zijn fractie het voorstel zal goedkeuren. Het is immers de mogelijkheid van de laatste kans, de enige mogelijkheid om de redding van SABENA te verzekeren.

Nu de Regering vorige week in uitvoering van vroeger genomen beslissingen het vereiste kapitaal ter beschikking stelde, dient men over te gaan tot de tweede stap, het omvormen van SABENA tot een naamloze vennootschap.

Daarna dient men uit te kijken naar één of meerdere industriële partners, al dient er zich op dit ogenblik slechts één aan, namelijk Air France.

Een lid verklaart zich akkoord met het voorliggend ontwerp. Hij vraagt hoe het komt dat Air France nu wel kandidaat is, terwijl het enkele jaren geleden geen interesse had.

Er zijn natuurlijk wel andere kandidaten geweest, maar dan wel onder voorwaarden waarvan enkel zijzelf beter worden. Kandidaten voor slots zijn er uiteraard voldoende, maar dat is een probleem dat eerder B.A.T.C. aanbelangt.

Wat dat betreft, vraagt het lid welke overeenkomsten er vandaag bestaan tussen SABENA en B.A.T.C., en tussen B.A.T.C. en derden. Welke opties heeft men trouwens inzake het « naaf en spaak »-systeem, het aangewezen systeem om van Zaventem in internationaal verband een aantrekkelijke luchthaven te maken?

In elk geval moet de zetel van de nieuwe maatschappij in België gevestigd worden.

Verder vraagt het lid hoe het grillig personeelsverloop bij SABENA in het recente verleden kan verklaard worden. Heeft dat enkel te maken met S.W.A.?

Concernant la proposition de transformer la SABENA en société anonyme, l'intervenant demande pour quelle raison on n'a pas opté pour le statut qui a été retenu récemment pour un certain nombre d'entreprises publiques ou pour les I.P.C.

Enfin, il demande si les sénateurs pourraient disposer du rapport annuel complet de la SABENA pour 1991.

Un membre déclare s'associer au préopinant. En fait, on exécute aujourd'hui la triple décision prise en novembre 1990 par le Conseil des ministres, à savoir la recapitalisation de la SABENA, les restructurations et la recherche d'un partenaire industriel.

Le 24 juillet 1991, la Commission de la C.E.E. a marqué son accord, sous certaines conditions, sur cette approche du problème.

Le groupe C.V.P. estime que ces décisions doivent être mises à exécution. La SABENA doit être sauvée et l'emploi préservé.

L'intervenant aimerait toutefois poser quelques questions ponctuelles. Le Ministre pourrait-il éclairer la Commission sur l'évolution de la structure des coûts et de la productivité, notamment suite aux départs de personnel en 1991 ?

Où en est le remboursement de deux fois 1 milliard de francs à la K.L.M. et à British Airways ? Quelles sont, dans le cadre de l'accord de coopération, les garanties en matière d'emploi, compte tenu des départs naturels et des glissements internes ?

D'autre part, quelles sont les implications de la reconversion en société anonyme au niveau des cadres linguistiques ?

Enfin, l'intervenant demande dans quelle mesure Air France a été associée à l'élaboration du plan stratégique et du plan d'entreprise pour la SABENA ou pu marquer son accord sur ceux-ci, et sur quoi on mettra l'accent à l'avenir ? Le monde des transports est, en effet, en pleine évolution.

Malgré toutes ces questions, l'intervenant se déclare convaincu que, dans la situation actuelle, la coopération avec Air France constitue la seule solution possible. L'absence de décision immédiate risque d'avoir des conséquences catastrophiques.

En réponse aux diverses interventions, le ministre souligne tout d'abord qu'il ne tient aucunement à se laisser entraîner dans un débat idéologique sur la question de savoir s'il y a lieu ou non de procéder actuellement à une véritable privatisation.

Il est urgent pour l'instant d'assurer la survie de la SABENA. Si on ne le fait pas, toutes les questions théoriques perdraient *ipso facto* tout leur sens.

Wat het voorstel betreft SABENA om te vormen tot een naamloze vennootschap vraagt het lid waarom niet geopteerd werd voor het statuut dat in het recente verleden gekozen werd voor een aantal overheidsbedrijven of voor de O.K.I.'s.

Tenslotte vraagt het lid of de senatoren kunnen beschikken over het volledige jaarverslag van SABENA voor het jaar 1991.

Een lid verklaart zich aan te sluiten bij de vorige spreker. In feite voert men nu de drievoudige beslissing uit die in november 1990 door de ministerraad werd genomen, namelijk de herkapitalisatie van SABENA, de herstructurering en het aantrekken van een industriële partner.

Op 24 juli 1991 betuigde de E.E.G.-Commissie, onder bepaalde voorwaarden, haar akkoord met die aanpak.

De C.V.P.-fractie is van oordeel dat die beslissingen moeten uitgevoerd worden. SABENA moet worden gered, en de werkgelegenheid gevrijwaard.

Het lid wenst toch enkele punctuele vragen te formuleren. Kan de Minister de Commissie inlichten over de evolutie van de kostenstructuur en de productiviteit, onder andere in het licht van de afvloeiingen in 1991 ?

Hoe staat het met de terugbetaling van tweemaal 1 miljard frank aan K.L.M. en British Airways ? Welke zijn in het kader van het samenwerkingsakkoord de garanties inzake werkgelegenheid, rekening houdend met de natuurlijke afvloeiing en met interne verschuivingen ?

Wat houdt anderzijds de omvorming tot naamloze vennootschap in op het vlak van de taalkaders ?

Tenslotte vraagt het lid in welke mate Air France betrokken was bij het opstellen van het strategisch plan en het bedrijfsplan voor SABENA, of ermee kan instemmen, en welke accenten in de toekomst zullen gelegd worden ? De vervoerwereld is immers in volle evolutie.

Ondanks deze vragen verklaart het lid overtuigd te zijn dat in de huidige stand van zaken de samenwerking met Air France de enige oplossing is. Nu geen beslissing nemen zou catastrofale gevolgen hebben.

In antwoord op de verschillende sprekers wijst de Minister er vooreerst op dat hij zich in geen geval wil laten verleiden tot een ideologisch debat over de vraag of men nu al dan niet op een echte privatisering overgaat.

Waar het nu om gaat is de dringende noodzakelijkheid het overleven van SABENA te bewerkstelligen. Doet men dat niet, dan verliezen alle theoretische vragen *ipso facto* alle zin.

Il y a lieu, à cet égard, de choisir un système de gestion offrant les plus larges garanties de souplesse. La transformation en une société anonyme est d'ailleurs une condition préalable mise, par la Commission européenne, à toute aide complémentaire.

L'ordre des différentes étapes a été adapté en conséquence: sans la transformation préalable de la SABENA en société anonyme, les autres volets du plan de sauvetage n'ont aucun sens, pas plus que la discussion sur le choix d'un partenaire industriel.

Le rôle que l'Etat joue au sein de la SABENA va donc être réduit. Actuellement ce rôle consiste uniquement à mettre à la disposition de la SABENA, et ce pour la dernière fois, les crédits nécessaires à son sauvetage et nécessaires pour qu'elle puisse remplir ses obligations légales.

On verra ensuite si l'on peut continuer à réduire la participation de l'Etat belge.

La coopération avec Air France doit, évidemment, se faire dans le respect du plan de restructuration.

En ce qui concerne les garanties en matière d'emploi, le ministre déclare qu'il partage les préoccupations des membres. Il souligne que, si l'on dispose de certaines garanties, beaucoup dépend aussi d'éléments à propos desquels l'on ne dispose d'aucun pouvoir d'intervention: le monde des transports, y compris les transports aériens, est, en effet, en pleine évolution.

En l'absence de mesures immédiates, il est permis de se demander combien il subsistera de sociétés aériennes dans sept ou huit ans. Par conséquent, il faut se soucier tout d'abord d'assurer la survie de la SABENA, dans quelque contexte de coopération que ce soit, ainsi que son ancrage belge et la prospérité et de l'aéroport et de son hinterland économique.

A ce stade, les montants libérés devraient suffire pour pouvoir se passer de crédits de soudure à l'avenir, les charges financières des moyens accordés étant portées par la SABENA, comme l'exige la Commission européenne. C'est donc la SABENA qui remboursera les intérêts sur les crédits accordés, et ce au taux du marché.

En ce qui concerne la troisième phase de l'opération globale, le Ministre souligne que l'on ne peut anticiper sur les décisions qui devront être prises en la matière par le conseil d'administration de la SABENA et par le Gouvernement, alors que, compte tenu de la concurrence impitoyable qui règne dans ce secteur, il faut éviter à tout prix de diffuser des renseignements qui pourraient mettre en péril les chances de survie de la SABENA.

Daarbij moet gekozen worden voor een beheersmodel dat de grootst mogelijke soepelheid biedt. De omvorming tot naamloze vennootschap is trouwens een eis die door de Europese Commissie gesteld wordt als voorafgaandelijke voorwaarde voor om het even welke bijkomende steun.

De volgorde van de verschillende stappen werd dan ook aangepast: zonder de voorafgaandelijke omvorming tot naamloze vennootschap hebben de andere luiken van het reddingsplan geen zin, net zoals de discussie over de keuze van de industriële partner.

De rol van de Staat in SABENA zal dus verminderen. Men stelt nu enkel en voor de laatste maal, de nodige kredieten ter beschikking om SABENA te redden en in staat te stellen haar wettelijke verplichtingen na te komen.

Nadien zal blijken of men de participatie van de Belgische Staat nog verder kan afbouwen.

De samenwerking met Air France dient uiteraard te gebeuren met naleving van het herstructureringsplan.

Wat de garanties inzake de tewerkstelling betreft verklaart de Minister dat hij de bezorgdheid van de leden deelt. Alhoewel men wel over zekere garanties beschikt wijst de Minister erop dat ook veel afhangt van elementen waarover men nu geen zeggenschap heeft: de vervoerswereld, ook op het vlak van het luchtverkeer, is immers in volle evolutie.

Als men nu geen maatregelen neemt, hoeveel luchtvaartmaatschappijen zullen er dan nog zijn binnen zeven of acht jaar. De eerste bezorgdheid geldt dan ook het overleven van SABENA, in welk samenwerkingsverband ook, met een Belgische verankering, en het welzijn van de luchthaven en het economisch hinterland.

In dit stadium zouden de vrijgemaakte bedragen moeten volstaan om in de toekomst geen overbruggingskredieten meer te moeten toekennen, terwijl de financiële lasten van de toegekende middelen gedragen worden door SABENA, overeenkomstig de eis van de Europese Commissie. SABENA draagt dus de intresten op de toegekende kredieten, tegen de marktrente.

Wat de derde fase van de globale operatie betreft wijst de Minister erop dat men niet kan vooruitlopen op de beslissingen die ter zake dienen genomen te worden door de raad van bestuur van SABENA en door de Regering, terwijl men, gelet op de medogenloze concurrentie in de sector, te allen prijze moet vermijden gegevens te verspreiden die de overlevingskansen in gevaar kunnen brengen.

Le Ministre fournit les données suivantes en ce qui concerne l'évolution du bilan de la SABENA :

Transactions en vue de la restructuration du capital

Première phase: recapitalisation de la SABENA

Les quatre sociétés du Groupe SABENA, c'est-à-dire la société-mère SABENA S.A., Sabena World Airlines, Sabena Technics et SABENA Catering, ont été fusionnées le 1^{er} janvier 1991.

La situation se présente comme suit (en millions de francs) :

Capital	9 000
Plus-values	307
Réserves	7 858
Pertes reportées	(12 030)
Fonds propres	5 135

Au moment de la fusion, l'actif immatériel existant de la participation S.W.A. n'a pas été contre-passé. Un montant de 4,8 milliards d'actifs immatériels figurait au bilan de la Société après fusion. Cet actif immatériel a été amorti entièrement au 31 mars 1991, lors de l'établissement du bilan consolidé.

Le 30 juin dernier, l'Assemblée générale extraordinaire de la SABENA a approuvé les transactions ci-après. Au cours de la première transaction de capital, la dette conditionnelle de 16,2 milliards envers l'Etat belge, résultat des interventions de l'Etat dans les amortissements de la SABENA de 1944 à 1991, a été transformée en une dette effective. Cela signifie que cette créance a été incorporée dans le bilan alors qu'elle figurait jusqu'à présent dans les comptes pour ordre. Cette opération a été immédiatement suivie d'une conversion de la créance en capital. Ensuite les 8,2 milliards de réserves et les plus-values ont été incorporées dans le capital.

Après ces deux augmentations, le capital de la SABENA s'élevait à 33,4 milliards (en millions de francs) :

Capital (1 ^{er} janvier 1991)	9 000
Transformation créances	16 235
Incorporation réserves	8 165
Capital (30 juillet 1991)	33 400

Inzake de evolutie van de balansstoestand van SABENA verstrekt de Minister de volgende gegevens :

Transacties ter herstructurering van het kapitaal

Eerste fase: herkapitalisering SABENA

De vertreksituatie is die waarbij de vier kernmaatschappijen van de SABENA-groep, te weten de moedermaatschappij SABENA N.V., SABENA World Airlines, Sabena Technics en SABENA Catering, per 1 januari 1991 door fusie samengevoegd zijn.

Deze situatie ziet er als volgt uit (in miljoenen franken) :

Kapitaal	9 000
Meerwaarden	307
Reserves	7 858
Overgedragen verlies	(12 030)
Eigen vermogen	5 135

Op het moment van de fusie werd de bestaande goodwill in hoofde van de S.W.A.-participatie niet afgeboekt. Op de balans van de maatschappij na fusie komt een bedrag van 4,8 miljard aan immateriële activa voor. Deze goodwill werd per 31 maart 1991 integraal afgeschreven in het kader van de opstelling van de balans op geconsolideerde basis.

De Buitengewone Algemene Vergadering van SABENA heeft op 30 juli jongstleden de hierna volgende transacties goedgekeurd. In een eerste kapitaaltransactie werd de voorwaardelijke schuld van 16,2 miljard tegenover de Belgische Staat, welke het gevolg is van de tussenkomsten van de Staat in de afschrijvingen van SABENA in de periode 1949-1981, omgezet in een feitelijke schuld. Dit wil zeggen dat deze schuldvordering geïncorporeerd werd in de balans, daar waar ze tot nu toe in de onderrekeningen opgenomen was. Deze operatie werd onmiddellijk gevolgd door een omzetting van de schuldvordering in kapitaal. Vervolgens werden voor 8,2 miljard reserves en meerwaarden geïncorporeerd in het kapitaal.

Het kapitaal van SABENA bedroeg na de twee genoemde kapitaalverhogingen 33,4 miljard (in miljoenen franken) :

Kapitaal (1 januari 1991)	9 000
Omzetting schuldvordering	16 235
Incorporatie reserves	8 165
Kapitaal (30 juli 1991)	33 400

L'Etat belge, actionnaire principal de la SABENA, a ensuite souscrit, par l'intermédiaire de Belfin et de la S.N.I., à une augmentation de capital, qui a été immédiatement libérée. Le capital de la SABENA est ainsi passé à 43,4 milliards.

Ensuite, le capital a été diminué par absorption des pertes cumulées jusqu'au 31 mars 1991 inclus. Le conseil d'administration a fixé le montant de ces pertes à 42,3 milliards, sur la base d'un rapport spécial d'un collège de commissaires-reviseurs *ad hoc*. Ce montant comprend la dotation aux provisions de restructuration d'un montant de 5,7 milliards (valeur actualisée). Conformément à la loi-programme, le montant des pertes cumulées a été ratifié par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, le 23 juillet 1991 (en milliards de francs):

Pertes jusqu'au 31 décembre 1990	12,0
Pertes 1 ^{er} trimestre 1991 (*)	24,6
Dotation provision de restructuration	5,7
Diminution totale du capital	42,3

Par les deux dernières transactions, l'état du capital a donc été modifié comme suit (en milliards de francs):

Capital (situation de départ)	33,4
Augmentation de capital Etat belge	10,0
	43,4
Diminution de capital	42,3
Capital (après première transaction)	1,1

Ensuite l'Etat belge s'est engagé à souscrire à une deuxième tranche de capital de 9 milliards, dès qu'un partenaire industriel étranger fait son entrée dans le capital. A ce moment le capital se présente comme suit (en milliards de francs):

Capital	1,1
Etat belge (deuxième tranche)	9,0
Partenaire industriel	6,0

La libération de la deuxième tranche de la souscription de l'Etat belge est établie comme suit (en milliards de francs):

Daarna heeft de Belgische Staat, als hoofdaandeelhouder, door tussenkomst van Belfin en N.I.M. ingeschreven op een kapitaalsverhoging ten bedrage van 10 miljard, welke onmiddellijk volgestort werd. Het maatschappelijk kapitaal van SABENA verhoogde aldus tot 43,4 miljard.

Hierna werd het kapitaal verminderd door absorptie van de gecumuleerde verliezen tot en met 31 maart 1991. Het bedrag van deze verliezen werd door de Raad van Bestuur vastgesteld op 42,3 miljard op basis van een bijzonder rapport van een *ad hoc* College van Commissarissen-Revisoren. Dit bedrag omvat de dotatie aan de herstructureringsprovisies ten belope van 5,7 miljard (geactualiseerde waarde). Overeenkomstig de programmawet werd het bedrag van de gecumuleerde verliezen bekrachtigd door de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit van 23 juli 1991 (in miljarden franken):

Verliezen tot 31 december 1990	12,0
Verliezen eerste trimester 1991 (*)	24,6
Dotatie	5,7
Totaal kapitaalvermindering	42,3

De toestand van het kapitaal werd door de laatste twee transacties dus als volgt gewijzigd (in miljarden franken):

Kapitaal (beginsituatie)	33,4
Kapitaalverhoging Belgische Staat	10,0
	43,4
Kapitaalvermindering	42,3
Kapitaal (na eerste tranche)	1,1

Vervolgens heeft de Belgische Staat zich ertoe verbonden in te schrijven op een tweede kapitaaltranche van 9 miljard zodra een buitenlandse industriële partner opdaagt. Op dat ogenblik ziet het kapitaal er als volgt uit (in miljarden franken):

Kapitaal	1,1
Belgische Staat (tweede reeks)	9,0
Industriële partner	6,0

De volstorting van de tweede tranche van de inschrijving van de Belgische Staat is als volgt vastgesteld (in miljarden franken):

	1991	1992	1993	1994	1995-1999
Etat belge. — Belgische Staat	3,00	1,50	1,50	1,50	1,50

En outre, certaines conditions liées aux actions privilégiées sont modifiées à partir de 1991. Le dividende garanti est fixé à 40 francs par action à partir de 1991. Ce dividende reste garanti à ce niveau jusqu'à l'exercice 1995. Le droit de rachat des parts à l'Etat belge (put-option) à la valeur nominale disparaît au 31 décembre 1996.

Overigens worden sommige voorwaarden verbonden aan de bevoorrechte aandelen gewijzigd vanaf 1991. Het gegarandeerd dividend wordt vastgelegd op 40 frank per aandeel vanaf het boekjaar 1995. Het terugkooprecht van deze aandelen aan de Belgische Staat (put-optie) tegen de intekenprijs zal per 31 december 1996 vervallen.

La structure de capital prédéfinie
(en milliards de francs)

Capital	1,1
Etat belge (deuxième tranche)	9,0
Partenaire industriel	6,0
Etat belge et actionnaires privilégiés (1 ^e phase)	1,1
Apport de l'Etat belge (2 ^e phase)	9,0
Partenaire industriel	6,0
Capital au 31 décembre 1991	16,1
Emprunts convertibles :	
Personnel (période 1992-1995)	4,0
Institutionnels et partenaire étranger (1992)	2,0
Capacité de garantie	22,1

Le Ministre observe encore que le risque de voir l'assemblée générale de la SABENA refuser d'approuver les nouveaux statuts est plutôt théorique. En effet, ce sont les actionnaires qui décident, et l'Etat belge est actionnaire majoritaire avec 88 p.c. des actions.

Qui plus est, une fois adoptée, la loi prévaudra sur la décision de l'assemblée générale, décision qui ne prendra d'ailleurs effet que le jour de l'entrée en vigueur de la loi en projet.

Quant au régime linguistique de la SABENA, un membre demande comment l'on pourra imposer le respect de la législation en matière d'emploi des langues à une société anonyme largement privatisée. D'autre part, l'intervenant suppose que le siège d'exploitation de la SABENA restera à Zaventem.

En ce qui concerne le problème des créneaux horaires à l'aéroport de Zaventem, le ministre observe que la Commission européenne prépare actuellement une réglementation en la matière, qui s'appliquera donc également à l'aéroport de Bruxelles-National, et ce quel que soit le partenaire industriel futur de la SABENA.

A l'avenir, la SABENA souhaite évidemment pouvoir disposer des portes nécessaires à un déploiement normal de ses activités.

Les fortes fluctuations des effectifs — avec une augmentation de 2 000 unités en 1990 — sont évidemment liées à la coopération prévue avec K.L.M. et British Airways et au système de l'aéroport d'éclatement pour lequel on avait opté alors. On prévoyait, en effet, une trentaine de liaisons supplémentaires. L'échec de ces plans de coopération, la guerre du

De vooropgestelde kapitaalstructuur
(in miljarden franken)

Kapitaal	1,1
Belgische Staat (tweede reeks)	9,0
Industriële partner	6,0
Belgische Staat en bevoorrechte aan- deelhouders (na 1ste fase)	1,1
Inbreng Belgische Staat (2de fase)	9,0
Industriële partner	6,0
Kapitaal per 31 december 1991.	16,1
Converteerbare leningen :	
Personeel (periode 1992-1995)	4,0
Belgische institutionelen en industriële partner (1992)	2,0
Garantievermogen	22,1

De Minister merkt verder op dat het risico dat de algemene vergadering van SABENA zou weigeren de nieuwe statuten goed te keuren eerder theoretisch is. Het zijn immers de aandeelhouders die beslissen, en de Belgische Staat is de hoofdaandeelhouder met 88 pct. van de aandelen.

Bovendien primeert de aan te nemen wet op de beslissing van de algemene vergadering, beslissing die trouwens maar uitwerking zal hebben op de datum van inwerkingtreding van de wet.

Met betrekking tot het taalregime bij SABENA vraagt een lid hoe men de taalwetgeving zal kunnen opleggen aan een grotendeels geprivatiseerde naamloze vennootschap. Anderzijds merkt het lid op dat hij aanneemt dat de uitbatingsetel van SABENA in Zaventem zal gevestigd blijven.

Wat het probleem van de slots op de luchthaven van Zaventem betreft merkt de Minister op dat de Europese Commissie aan een reglementering werkt, reglementering die dus ook zal gelden voor de luchthaven van Brussel-Nationaal, wie ook de toekomstige industriële partner van SABENA moge wezen.

SABENA wenst uiteraard ook in de toekomst te kunnen beschikken over de nodige poorten om een normale evolutie van haar activiteiten mogelijk te maken.

De sterke schommelingen in het personeelsbestand, met een toename met 2 000 personeelsleden in 1990, heeft uiteraard alles te maken met de geplande samenwerking met K.L.M. en British Airways, en met het « naaf- en spaaksysteem » waarvoor toen geopteerd werd. Men voorzagt toen immers in een dertigtal bijkomende verbindingen. Het afspringen van

Golfe qui a provoqué une baisse sensible du nombre de voyageurs et la forte hausse du prix des carburants ont toutefois rendu les licenciements inévitables.

En ce qui concerne les actionnaires préférentiels, le Ministre déclare que l'on a étudié avec les intéressés comment on pourrait réduire les coûts fixes de la SABENA. On a opté pour un régime transitoire qui a déjà pris cours l'an dernier et qui doit expirer fin 1995 — le dividende a été ramené de 10 à 8 p.c. — tandis que l'option « put » pourrait encore être exercée jusqu'à l'exercice 1996 inclusivement.

En réponse aux questions relatives à la transformation des crédits-relais, de la charge des intérêts et des taux d'intérêts, le Ministre dit que la SABENA porte la charge des intérêts du premier crédit-relais de décembre 1991. Ce crédit-relais est d'un montant de 3 milliards et le taux d'intérêt est de 9,88 p.c.

Un deuxième crédit-relais de 1,5 milliard est en préparation d'exécution. Le taux, encore à fixer sera également un taux du marché, et sera à charge de la SABENA.

La loi du 20 juillet 1991, portant des dispositions budgétaires a dans son article 20 autorisé les ministres des Communications, des Affaires économiques, des Finances, et du Budget, à passer au nom de l'Etat des contrats avec la S.A. Belfin en vue du paiement, à leur échéance, des intérêts, des amortissements et des frais accessoires des emprunts destinés à financer des participations au capital de la SABENA.

Ces contrats pouvaient porter, en 1991, sur un emprunt total de 12,6 milliards de francs au maximum.

Quant à l'augmentation du personnel qu'il y a eu durant la période SABENA WORLD AIRLINES, la diminution du personnel qui a suivi et l'évolution de la productivité du personnel, le ministre fait remarquer que cette augmentation porte sur 1 000 personnes; en 1988 il y avait déjà eu une augmentation de 1 000 personnes. Le total des agents SABENA ayant quitté l'entreprise depuis 1991 est de 2 400 (agents ayant quitté ou en période de préavis).

Chiffres exacts:

1988:	10 751	
1989:	11 465	+ 1 000
1990:	12 499	+ 1 000
1991:	10 089	- 2 400

deze samenwerkingsfasen, de golfcrisis die leidde tot een gevoelige daling van het aantal reizigers en de sterke stijging van de brandstofprijzen hebben evenwel afvloeiingen onvermijdelijk gemaakt.

Wat de preferentiële aandeelhouders betreft, legt de Minister uit dat met de betrokkenen onderzocht werd hoe men de vaste kosten voor SABENA kon verminderen. Daarbij werd geopteerd voor een overgangsregime dat reeds vorig jaar inging en dat einde 1995 afloopt — het dividend werd teruggebracht van 10 tot 8 pct. — terwijl de « put »-mogelijkheid nog tot en met het boekjaar 1996 zou kunnen uitgeoefend worden.

Op de vragen met betrekking tot de omvorming van het overbruggingskrediet, van de rentelasten en van de rentevoeten antwoordt de Minister dat SABENA de rentelasten van het eerste overbruggingskrediet draagt. Dit krediet bedraagt 3 miljard en de rentevoet is 9,88 pct.

De toekenning van een tweede overbruggingskrediet van 1,5 miljard bevindt zich in het stadium van de voorbereiding. De nog te bepalen rentevoet zal eveneens gelijk zijn aan die welke op de kapitaalmarkt geldt en zal ook ten laste komen van SABENA.

Artikel 20 van de wet van 20 juli 1991 houdende begrotingsbepalingen luidt als volgt: « De Minister van Verkeerswezen, de Minister van Economische Zaken, de Minister van Financiën en de Minister van Begroting worden ertoe gemachtigd namens de Staat verbintenissen aan te gaan tot het betalen op de vervaldag, aan de Belgische Maatschappij voor de financiering van de nijverheid, van de interest, de aflossing en de bijkomstige financiële kosten van leningen ter financiering van kapitaalparticipaties in SABENA.

Die verbintenissen mogen in 1991 slaan op een leningstotaal van ten hoogste 12,6 miljard frank. »

Over de verhoging van het aantal personeelsleden tijdens de periode SABENA WORLD AIRLINES en de vermindering die daarop volgde, alsook de productiviteit van het personeel, merkt de Minister op dat deze verhoging slaat op 1 000 personen; in 1998 waren er reeds 1 000 personen bijgekomen. Sinds 1991 hebben in totaal 2 400 werknemers SABENA verlaten. Dit aantal omvat degenen die de vennootschap reeds verlaten hebben of wier opzeggingstermijn nog loopt.

Precieze cijfergegevens:

1988:	10 571	
1989:	11 465	+ 1 000
1990:	12 499	+ 1 000
1991:	10 089	- 2 400

Le plan de restructuration permet à la SABENA d'atteindre une productivité supérieure à celle de la prévision moyenne de l'industrie en 1991 et 1992.

Comme indiqué dans le tableau ci-dessous, après une année 1990 où la productivité de la SABENA s'est détériorée par rapport à la concurrence, l'impact de la réduction du personnel devrait permettre une productivité de 4 p.c. supérieure à la prévision moyenne de l'industrie.

	1989	1990	1991	1992
SABENA-moyenne. — SABENA-gemiddelde (*)	9 804	10 880	9 480	8 280
Prévision moyenne de l'industrie. — Gemiddelde voorzien voor de sector	10 048	10 722	9 752	8 618
Index SABENA vs industrie. — Index SABENA tegenover sector	- 2 %	+ 1 %	- 3 %	- 4 %

(*) Adapté à la moyenne travail propre/tiers de l'industrie.

Source: A.E.A., SABENA.

Concernant, l'achat par la SABENA de cinq Boeings et destinés maintenant au C.S.A., il est exact que la SABENA a reporté la livraison decinq Boeings 737 de 1992 à 1994 et 1995.

Boeing a acté le report et livrera les avions à C.S.A.

La SABENA sauvegarde ainsi ses possibilités de trésorerie et garde ses Boeings 737 du type 200 en production.

Concernant le siège de la SABENA, le ministre communique ce qui suit:

— Il est confirmé que dans les nouveaux statuts, le siège social reste à Bruxelles, rue Cardinal Mercier n° 35. Il ne peut être transféré que dans la Région de Bruxelles-Capitale.

— Le siège d'exploitation est à l'aéroport de Bruxelles-National.

— Le régime linguistique reste basé sur les arrêtés royaux de 1978 et 1982 pris en vertu des lois coordonnées sur l'emploi des langues. (Le Roi peut, pour toute compagnie aérienne, prévoir des dispositions spécifiques.)

La politique d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Un accord de SABENA avec un partenaire industriel n'enlève en rien les compétences de la Régie des Voies Aériennes (en cours de transformation en Société Nationale des Voies Aériennes) ni de la B.A.T.C. qui gère l'aéroport.

La SABENA est le seul garant pour la stabilité des exploitations à Bruxelles-National.

Met haar herstructureringsplan kan SABENA een hogere produktiviteit bereiken dan het geraamde gemiddelde voor de sector over de jaren 1991 en 1992.

Zoals vermeld in de onderstaande tabel is de produktiviteit van SABENA na het jaar 1990 lager uitgevallen dan die van haar concurrenten. Door de inkrimping van het personeelsbestand zou de produktiviteit 4 pct. hoger moeten kunnen zijn dan wat de industrie gemiddeld voorziet.

(*) Aangepast aan het gemiddelde werk voor eigen rekening/werk voor derden van de sector.
Bron: A.E.A., SABENA.

In verband met de aankoop van vijf Boeings door SABENA die nu naar C.S.A. gaan, bevestigt de Minister dat SABENA de levering vande vijf Boeings 737, die oorspronkelijk in 1992 diende te geschieden, heeft uitgesteld tot 1994 en 1995.

Boeing is het daarmee eens en zal die toestellen aan C.S.A. leveren.

SABENA behoudt zo haar thesauriemiddelen en houdt haar Boeings 737 van het type 200 in de lucht.

De Minister deelt het volgende mee over de maatschappelijke zetel van SABENA:

— De nieuwe statuten van SABENA bepalen duidelijk dat de maatschappelijke zetel gevestigd blijft aan de Kardinaal Mercierstraat 35 te 1000 Brussel. Hij mag enkel verplaatst worden binnen het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.

— De exploitatiezetel is gevestigd op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

— Op het taalgebruik blijven van toepassing de koninklijke besluiten van 1978 en 1982 genomen op grond van de gecoördineerde wetten op het gebruik der talen. (De Koning kan voor elke luchtvaartmaatschappij in een bijzondere regeling voorzien.)

Het exploitatiebeleid van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

Een akkoord van SABENA met een industriële partner schaft in geen geval de bevoegdheden van de Regie der Luchtwezen af (in omvorming tot Nationale Maatschappij der Luchtwezen), noch die van de B.A.T.C. die de luchthaven beheert.

Alleen SABENA kan zorgen voor een vaste exploitatie op Brussel-Nationaal.

Quant au remboursement des 2 milliards à British Airways et K.L.M., le ministre signale que British Airways et K.L.M. ont tous les deux assigné la SABENA devant le Tribunal de Commerce de Bruxelles.

Le ministre ne dispose d'aucune donnée précise concernant les incidences économiques des synergies SABENA - Air France, en faveur d'Air France. Le projet de collaboration est équilibré dans l'ensemble de ses éléments.

Le contrat n'est pas léonin; les synergies sont équilibrées de part et d'autre.

Plusieurs membres ont posé des questions relatives aux résultats 1991.

A. Les projections budgétaires arrêtées pour le 1^{er} exercice 1991 (janvier - février - mars) préoyaient un résultat d'exploitation négatif de 3 milliards de francs dont 1,2 milliard dû à la crise du Golfe.

Le conflit a engendré une baisse du taux d'occupation se situant alors entre 45 p.c. et 65 p.c., suivant les destinations.

La SABENA s'est efforcée de maîtriser au mieux l'impact financier négatif résultant de cette baisse de trafic en réduisant au maximum les coûts variables, en rétablissant au plus vite un niveau de trafic conforme aux prévisions saisonnières et en améliorant la recette unitaire.

Il en résulte que la perte d'exploitation à la clôture de l'exercice au 31 mars 1991 est inférieure aux prévisions: 2,4 milliards de francs au lieu de 3 milliards de francs.

B. Exercice 1991 (avril - décembre)

Le résultat d'exploitation se situe approximativement à 2 138 milliards.

Après charges financières et paiement des dividendes fixes, un résultat d'entreprise de 51 millions est prévu.

Ces données doivent encore être approuvées par l'Assemblée Générale et sont données à titre provisoire.

Un membre demande où en sont les choses du côté français. Certaines décisions doivent-elles encore être soumises au gouvernement de Paris?

Le ministre répond qu'à sa connaissance, MM. Quilès et Beregovoy sont habilités à réagir sans devoir encore soumettre leurs décisions à l'approbation du gouvernement français.

Un membre, non satisfait de la réponse qu'il a reçue, revient à son argumentation. Approuvant la privatisation comme une phase indispensable d'une opération de survie, il objecte néanmoins que la «souplesse» jugée nécessaire par le ministre lui-

In verband met de 2 miljard die aan British Airways en K.L.M. terug te storten zijn, deelt de Minister mee dat British Airways en K.L.M. beide SABENA hebben gedagvaard voor de Rechtbank van Koophandel te Brussel.

De Minister deelt mee dat hij nog geen precieze informatie heeft ontvangen over de economische gevolgen van de samenwerking tussen SABENA en Air France voor Air France. Toch valt het ontwerp van samenwerkingsakkoord evenwichtig uit op alle punten.

Geen van de partijen kan aanspraak maken op het leeuwedeel; de samenwerking is evenredig geregeld.

Verscheidene leden hebben vragen gesteld over het bedrijfsresultaat over 1991.

A. De budgetvoorzieningen voor het eerste boekjaar 1991 (januari - februari - maart) voorzagen een exploitatieverlies van 3 miljard, waarvan 1,2 miljard als gevolg van de Golfcrisis.

Naargelang van de bestemming heeft dat conflict de bezettingsgrond doen dalen met 45 à 65 pct.

SABENA heeft zich ingespannen om de financiële weerslag daarvan zo goed mogelijk te beheersen door de variabele kosten maximaal te drukken, door zo spoedig mogelijk op te klimmen tot een bezetting die met de seizoengebonden ramingen samenvalt en door de ontvangsten per passagier op te drijven.

Hieruit vloeit voort dat het exploitatieverlies bij het einde van het boekjaar per 31 maart 1991 kleiner is dan voorzien: 2,4 miljard Belgische frank in plaats van 3 miljard Belgische frank.

B. Boekjaar 1991 (april-december)

Het bedrijfsresultaat bedraagt ongeveer 2,138 miljard.

Na financiële lasten en betaling van de vaste dividenden wordt een bedrijfsresultaat van 51 miljoen verwacht.

Deze bedragen moeten nog worden goedgekeurd door de Algemene Vergadering en worden hier louter ter informatie meegedeeld.

Een lid vraagt naar de stand van zaken aan Franse kant. Dienen bepaalde beslissingen nog voorgelegd te worden aan de Franse regering?

De Minister antwoordt dat bij zijn weten de heren Quilès et Beregovoy gemachtigd zijn om op te treden zonder hun beslissingen nog ter goedkeuring te moeten voorleggen aan de Franse regering.

Een lid, onvoldaan door het ontvangen antwoord komt terug op zijn betoog. Hij billijkt de privatisering als onontbeerlijke faze in een overlevingsoperatie, maar werpt op dat de door de Minister zelf nodig geachte «soepelheid» niet bekomen wordt in de

même n'est pas réalisée dans la nouvelle structure, où l'Etat occupe encore, à ses yeux, une place trop dominante. D'après lui, la solution proposée n'est valable que pour un certain temps.

Réagissant à une remarque sur les emplois (10 000) que la SABENA procure au Brabant flamand, il souligne que ce chiffre englobe de nombreuses personnes provenant d'autres provinces, y compris de la région située de l'autre côté de la frontière linguistique.

Il met en garde contre une série de conditions exclusives qui avaient été énoncées à l'époque pour protéger la SABENA. Non seulement elles ont empêché celle-ci de conquérir un certain nombre de clients importants dans le passé, mais en outre, elles deviendront caduques à l'avenir à l'intervention de C.E.E.

Il estime que la SABENA doit se voir offrir les mêmes chances que d'autres compagnies aériennes. Il entend par là, notamment, que la ligne de conduite de la SABENA ne doit pas être contrecarrée par des influences politiques pesant sur la politique du personnel, notamment en matière de compétence. A ses yeux, une autre politique s'impose d'urgence.

Un sénateur déplore qu'on n'ait pas répondu à sa question de savoir pourquoi le Gouvernement n'avait pas marqué son accord sur l'accord intervenu entre SABENA et Air France. Il constate que, dans la mesure où le ministre ne peut ou ne veut révéler le contenu de l'accord SABENA - Air France, il demande en fait au Parlement de signer un chèque en blanc. Il se déclare favorable à la transformation de la SABENA en S.A. ordinaire. Toute solution au problème passe, en effet, par cette étape. Comme une approbation du projet de loi pourrait être interprétée comme une approbation de la mauvaise politique du Gouvernement ces quatre dernières années et comme un vote de confiance pour l'avenir, son groupe s'abstiendra.

Il s'adresse enfin à un collègue, auquel il déclare pouvoir s'associer au bilan qu'il a fait des erreurs du passé et au souhait duquel il souscrit de voir une société comme la SABENA conserver un ancrage belge. Il ajoute toutefois rejeter tous les arguments d'ordre linguistique comme les arguments purement émotionnels. Il estime que, dans un dossier industriel sérieux, ils ne constituent que des éléments d'ordre secondaire.

Un membre demande si, transformée comme on l'envisage en une simple société anonyme, la SABENA pourra encore avoir une gestion mixte. Il craint en outre que cette transformation n'entraîne des difficultés en ce qui concerne l'application des lois sur l'emploi des langues.

Un autre membre fait observer que la transformation d'une société à gestion mixte en une société à gestion unique se traduit finalement par une nouvelle orientation. L'élément directeur sera non plus l'intérêt général, mais l'intérêt de la société elle-même.

nieuwe structuur, waar de Staat zijns inziens nog te zwaar in weegt. De voorgestelde oplossing is volgens hem slechts tijdelijk deugdelijk.

Hij gaat in op een bemerking over de werkgelegenheid (10 000 banen) die door toedoen van SABENA in Vlaams Brabant ontstaat. Hij wijst er op dat heel wat mensen uit andere provincies, ook van over de taalgrens, hieronder vallen.

Hij waarschuwt voor een aantal exclusieve voorwaarden die destijds aangebracht zijn om SABENA te beschermen. Niet alleen heeft SABENA door deze voorwaarden in het verleden een aantal belangrijke klanten gemist, ze zullen in de toekomst door toedoen van de EG wegvallen.

Hij meent dat SABENA dezelfde kansen moet krijgen als andere luchtvaartmaatschappijen. Hiermede bedoelt hij met name, niet doorkruist te worden door politieke invloeden die op het personeelsbeleid, onder meer inzake deskundigheid, wegen. Een ander beleid acht hij dringend nodig.

Een senator betreurt geen antwoord te hebben gekregen op zijn vraag waarom de regering het akkoord tussen SABENA en Air France niet had goedgekeurd. Hij stelt vast dat, in zoverre de Minister de inhoud van het akkoord tussen SABENA en Air France niet kan of niet wil bekendmaken, eigenlijk aan het Parlement een blanco cheque ter ondertekening wordt voorgelegd. Hij betuigt zijn instemming met de omvorming van SABENA tot een gewone N.V. Die tussenstap is noodzakelijk, ongeacht welke oplossing aan het probleem wordt gegeven. Aangezien een goedkeuring van het wetsontwerp zou kunnen worden geïnterpreteerd als een goedkeuring van het slechte regeringsbeleid van de laatste vier jaar en als een vertrouwensstemming voor de toekomst, zal zijn fractie zich onthouden.

Tenslotte richt hij zich tot een collega, die hij kan bijvallen in de door hem opgemaakte balans van blunders uit het verleden en zelfs met de wenselijkheid, een maatschappij als SABENA in België te verankeren. Hij wijst echter welkdanige motivering in verband met taaloverwegingen als emotioneel van de hand. Voor een ernstig industrieel dossier als dit zijn dat bijkomstigheden.

Een lid wil weten of de geplande hervorming van SABENA tot gewone naamloze vennootschap het haar nog mogelijk maakt, een vennootschap « met gemengd beheer » te blijven. Bovendien vreest hij dat dit gevolgen zou kunnen hebben voor de toepassing van de taalwet.

Een ander lid merkt op dat de overgang van gemengde naar zuivere vennootschap normalerwijze een andere oriëntering meebrengt. Niet langer het algemeen belang zal richtinggevend zijn, maar het belang van de vennootschap zelf.

Le membre regrette qu'en divisant l'opération SABENA en plusieurs phases, l'on prive finalement le Parlement de la possibilité de consacrer un débat au sort final de la société aérienne. Le Conseil des ministres prendra, en fait, seul la décision. Il voudrait savoir, dès lors, si le Parlement aura encore son mot à dire au sujet de cette décision finale ou s'il devra limiter son débat à la phase qui est actuellement en question.

Un sénateur constate que la situation financière de la SABENA s'est quand même quelque peu améliorée ces derniers temps et qu'elle est donc devenue moins dramatique. Il déclare, d'autre part, que le Parlement ne pourra pas, une fois la privatisation en question opérée, empêcher le passage à une étape suivante. Il propose, dès lors, que l'on organise encore, avant cette privatisation, l'audition d'une série de spécialistes.

En ce qui concerne les observations du premier intervenant, le ministre remarque qu'il y a déjà répondu.

A l'intervenant suivant, il répond que le Gouvernement a inversé le scénario initial.

Les pouvoirs du Parlement en cette matière se limitent à la possibilité d'interpeller le ministre compétent, après que le Conseil des ministres a pris une décision sur la base d'une délibération préalable du conseil d'administration de la SABENA.

Le ministre poursuit :

il est trop tard pour organiser des auditions. La décision concernant la vie ou la mort de la SABENA doit être prise sans délai.

Quant aux aspects linguistiques, il partage le point de vue selon lequel il s'agit là d'un problème secondaire dans ce dossier.

Les règles en matière d'emploi des langues à la SABENA trouvent leur base dans les lois sur l'emploi des langues en matières administratives, coordonnées le 18 juillet 1966. Par cette loi (chapitre 6: Dispositions particulières - article 48) « Le Roi est autorisé à prendre des mesures particulières en vue de régler l'application des présentes lois aux catégories de transport aérien international, en tenant compte des conditions d'exploitation qui leur sont propres ».

Deux arrêtés royaux concernant le régime linguistique d'application à la SABENA ont été pris les 10 octobre 1978 et 15 mars 1982 en application de ladite loi. Etant donné que le statut de l'entreprise ne détermine pas le régime linguistique, l'abrogation des dispositions légales et réglementaires particulières applicables à la SABENA qui dérogent aux dispositions impératives des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, n'a aucun effet sur le régime linguistique de la SABENA. Pour le surplus il n'y a jamais eu

Het lid betreurt dat via de indeling in verschillende fasen, die men de operatie SABENA doet ondergaan, haar uiteindelijk lot door het Parlement niet kan besproken worden. Het voorziet dat feitelijk alleen de Ministerraad een beslissing zal nemen. Vandaar zijn vraag: zal het Parlement over die eindbeslissing toch nog kunnen meepraten of zal zijn debat beperkt blijven tot het onderdeel dat nu ter sprake komt?

Een senator stelt vast dat de financiële toestand van SABENA onlangs toch wat verbeterd is en dus minder dramatisch geworden. Anderzijds zal een verdere stap, na deze privatisering, door het Parlement niet meer kunnen tegengehouden worden. Daarom stelt hij voor, eerst nog een hoorzitting met enkele deskundigen te organiseren.

De Minister antwoordt op de eerste spreker dat deze zijn bemerkingsen herhaald heeft en dat het antwoord daarop dus al gegeven is.

Aan de daarop volgende spreker zegt hij dat de regering het oorspronkelijke scenario omgekeerd heeft.

Wat de bevoegdheid van het Parlement in deze aangelegenheid betreft, deze is beperkt tot het interpelleren van de bevoegde Minister, nadat de Ministerraad beslist heeft op basis van een voorafgaande beraadslaging van de raad van bestuur van SABENA.

De Minister vervolgd :

om hoorzittingen te organiseren is het te laat geworden. Een beslissing over leven of dood van de SABENA moet zonder uitstel genomen worden.

Wat tenslotte de taalaspecten aangaat, deelt hij het standpunt dat deze van bijkomstige aard zijn in dit dossier.

De regels inzake het gebruik van de talen bij SABENA vinden hun grondslag in de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken gecoördineerd op 18 juli 1966. Via die wet (hoofdstuk 6: bijzondere bepalingen - artikel 48) « De Koning wordt gemachtigd bijzondere maatregelen te treffen om de toepassing van deze gecoördineerde wetten op de bedrijven voor internationaal luchtverkeer te regelen met inachtneming van de omstandigheden die eigen zijn aan hun exploitatie ».

Twee koninklijke besluiten betreffende de taalregeling die van toepassing zijn op SABENA, werden genomen op 10 oktober 1978 en 15 maart 1982 met toepassing van deze wet. Gelet op het feit dat het statuut van het bedrijf niet de taalregeling bepaalt, zal het opheffen van de wetten en besluiten die specifiek van toepassing zijn op SABENA en die afwijken van de dwingende bepalingen van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen, geen weerslag hebben op de taalregeling bij SABENA. Overi-

de cadre linguistique à la SABENA mais l'on veillera au maintien de l'équilibre linguistique dans la nouvelle société.

Un membre déclare que les remarques du ministre s'appliquent à une entreprise publique. Toutefois, dès que la SABENA cessera d'être une entreprise publique, la législation en matière d'emploi des langues cessera également d'être applicable.

Un membre insiste sur le manque de logique qui caractérise le projet de loi. Il constate que l'Etat demeure l'actionnaire principal, ce qu'il continue à considérer comme une erreur. Toutefois, s'il doit en être ainsi, la logique commande que le Gouvernement rende des comptes au Parlement et lui donne un droit de regard dans le contenu du contrat qu'il entend conclure.

Le ministre répète ce qu'il a dit au sujet de la participation du Parlement à la décision. C'est ici et maintenant que l'on décide de l'avenir de la SABENA.

Un membre demande si le Gouvernement pourra être interpellé avant ou après la signature de l'accord. Il estime qu'une interpellation postérieure à celle-ci n'aurait aucun sens.

L'intervenant déclare, en réplique au Ministre, que, contrairement à l'avis de ce dernier, selon lequel l'on ne doit pas interroger le Gouvernement sur ses intentions, il est de tradition au Sénat de le faire.

DISCUSSION DES ARTICLES

Article premier

L'article est adopté par 14 voix contre 1 et 5 abstentions.

Deux sénateurs proposent ensuite par voie d'amendement d'insérer, après l'article 1^{er}, un article 1^{er}bis (nouveau), libellé comme suit :

« Article 1^{er}bis. — § 1^{er}. Le total de la participation que détient l'Etat belge dans le capital de la SABENA ne peut pas excéder 20 p.c. du capital social.

§ 2. L'Etat belge doit réaliser sans tarder, et au plus tard le 31 mars 1993, la participation qu'il détient au-delà du pourcentage fixé au § 1^{er}. »

Cet amendement est justifié comme suit :

Les problèmes de la SABENA sont connus. La politisation et l'influence des syndicats sur la gestion interne paralysent le bon fonctionnement de la SABENA et rendent particulièrement difficile le recours à des méthodes de management efficaces. Cette structure pesante empêche la SABENA de répondre au déficit de la dérégulation de l'industrie

gens hebben er nooit taalkaders bestaan bij SABENA, maar er zal gewaakt worden over het taalevenwicht in de nieuwe vennootschap.

Een lid meent dat wat de Minister zegt slaat op overheidsbedrijven. Zodra echter SABENA ophoudt een overheidsbedrijf te zijn, houdt de desbetreffende taalwetgeving eveneens op toepasbaar te zijn.

Een lid hamert op de inconsequentie van het ontwerp van wet. Het stelt vast dat de Staat de belangrijkste aandeelhouder blijft. Het blijft dit verkeerd vinden doch, als het toch zo is, vindt het dat de logica gebiedt dat de Regering ter zake voor het Parlement verantwoording aflegt en inzage geeft in de inhoud van het aan te gane contract.

De Minister herhaalt wat hij heeft gezegd over de inspraak van het Parlement. Het is *hic et nunc* dat over de toekomst van SABENA wordt beslist.

Een lid wenst te weten of de Regering vóór of na de ondertekening van de overeenkomst kan worden geïnterpelleerd. Volgens dit lid heeft een interpellatie achteraf geen zin.

Op het antwoord van de Minister dat de Regering niet over haar intenties wordt ondervraagd, repliceert het lid dat de traditie in de Senaat zo is dat de Regering wel over haar intenties kan worden ondervraagd.

ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel wordt aangenomen met 14 stemmen tegen 1 stem bij 5 onthoudingen.

Twee senatoren stellen vervolgens bij amendement voor na artikel 1 een artikel 1bis (nieuw) in te voegen, luidend als volgt :

« Artikel 1bis. — § 1. Het totaal van de aandelen van de Belgische Staat in SABENA mag niet meer dan 20 pct. van het maatschappelijk kapitaal bedragen.

§ 2. De Belgische Staat dient onverwijld en ten laatste tegen 31 maart 1993 de aandelen te gelde te maken die zij bezit boven het in § 1 bepaalde percentage. »

Dit amendement wordt verantwoord als volgt :

De problemen van SABENA zijn bekend. De politisering en de syndicale invloed op het interne beheer verlammen de goede werking van SABENA en maken het gebruik van efficiënte managementmethoden bijzonder moeilijk. Deze logge structuur maakt het onmogelijk dat SABENA de uitdaging die uitgaat van de deregulering van de Europese luchtvaartindustrie,

aéronautique européenne. La conversion en une S.A. est certes nécessaire, mais elle ne suffit pas à relever ce défi. Du reste, on peut se demander si la S.A. à créer pourra fonctionner comme il convient dans le cadre du nouveau droit des sociétés, compte tenu notamment de l'importance prépondérante de l'Etat. De plus, il faut tenir compte de la provenance des administrateurs à désigner et des conflits d'intérêts auxquels ils seront éventuellement confrontés. Tant que l'Etat gardera une participation majoritaire, la restructuration indispensable de la SABENA (notamment la dépolitisation et la diminution de l'influence des syndicats) ne pourra pas se faire.

Les mêmes auteurs déposent deux amendements subsidiaires libellés comme suit :

« Premier amendement subsidiaire :

« Insérer, après l'article 1^{er}, un article 1^{er}bis (nouveau), libellé comme suit :

« Article 1^{er}bis. — § 1^{er}. Le total de la participation que détient l'Etat belge dans le capital de la SABENA ne peut pas excéder 25 p.c. du capital social.

§ 2. L'Etat belge doit réaliser sans tarder, et au plus tard le 31 mars 1993, la participation qu'il détient au-delà du pourcentage fixé au § 1^{er}. »

« Deuxième amendement subsidiaire :

« Insérer, après l'article 1^{er}, un article 1^{er}bis (nouveau), libellé comme suit :

« Article 1^{er}bis. — § 1^{er}. Le total de la participation que détient l'Etat belge dans le capital de la SABENA ne peut pas excéder 49 p.c. du capital social.

§ 2. L'Etat belge doit réaliser sans tarder, et au plus tard le 31 mars 1993, la participation qu'il détient au-delà du pourcentage fixé au § 1^{er}. »

Un sénateur, qui partage l'avis des auteurs de l'amendement, trouve qu'il est nécessaire que l'Etat devienne minoritaire et n'ait même plus de minorité de blocage dans la SABENA. Assurer un ancrage belge est possible, même avec des partenaires privés à 100 p.c. A cet effet, les techniques juridiques existent.

Le sénateur pense néanmoins, vu que le ministre n'est pas capable ou désireux de dire quel est l'impact du projet sur la rentabilité de la SABENA, qu'il est impossible de fixer une date à partir de laquelle les résultats de la SABENA seraient suffisants pour pouvoir imposer à l'Etat de vendre sa participation. Comme cette impossibilité vide l'amendement de son utilité, le groupe de l'intervenant s'abstiendra lors du vote sur l'amendement. En tout cas, il se réserve le

kan beantwoorden. De omvorming tot een N.V. is weliswaar noodzakelijk doch onvoldoende om deze uitdaging aan te gaan. Men kan zich trouwens de vraag stellen of de op te richten N.V., mede gelet op het overwegend belang van de Staat, wel naar behoren zal kunnen functioneren in het kader van het nieuwe vennootschapsrecht. Daarbij moet rekening worden gehouden met de herkomst van de aan te stellen bestuurders en de belangenconflicten waarin zij eventueel zullen terechtkomen. Zolang de Staat een meerderheidsparticipatie behoudt zal de noodzakelijke herstructurering van SABENA (met name de depolitisering en de vermindering van de syndicale invloed) niet kunnen gebeuren.

Dezelfde auteurs dienen twee subamendementen in die luiden als volgt :

« Eerste subsidiair amendement :

« Na artikel 1 een artikel 1bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« Artikel 1bis. — § 1. Het totaal van de aandelen van de Belgische Staat in SABENA mag niet meer dan 25 pct. van het maatschappelijk kapitaal bedragen.

§ 2. De Belgische Staat dient onverwijld en ten laatste tegen 31 maart 1993 de aandelen te gelde te maken die zij bezit boven het in § 1 bepaalde percentage. »

« Tweede subsidiair amendement :

« Na artikel 1 een artikel 1bis (nieuw) in te voegen, luidende :

« § 1. Het totaal van de aandelen van de Belgische Staat in SABENA mag niet meer dan 49 pct. van het maatschappelijk kapitaal bedragen.

§ 2. De Belgische Staat dient onverwijld en ten laatste tegen 31 maart 1993 de aandelen te gelde te maken die zij bezit boven het in § 1 bepaalde percentage. »

Een senator verklaart de zienswijze van de indieners van het amendement te delen. Volgens hem moet de Staat voortaan een minderheidsbelang bezitten en mag hij bij SABENA zelfs niet meer over een blokkeringminderheid beschikken. Het is mogelijk een Belgische verankering te verzekeren, ook al komen alle partners uit de particuliere sector. Daartoe kan men toch een beroep doen op juridische technieken.

Aangezien volgens dezelfde senator de Minister niet kan noch wil meedelen hoe dit ontwerp de rentabiliteit van SABENA zal beïnvloeden, kan men ook niet bepalen vanaf welk tijdstip de resultaten van SABENA gunstig genoeg zullen zijn om de Staat te verplichten zijn participatie te verkopen. Door die onmogelijkheid heeft het amendement geen belang meer en zal de fractie van spreker zich onthouden bij de stemming over het amendement. Hij behoudt zich

droit de déposer une proposition de loi imposant des mesures comparables à celles prévues par l'amendement, lorsque la procédure entamée par le Gouvernement aura été menée à sa fin.

Un autre sénateur ne s'oppose pas à la privatisation de la SABENA. Il constate que l'amendement proposé réduit l'influence de l'Etat belge. Air France est une institution nationale déficitaire. Le conseil d'administration de la SABENA pourrait décider que l'Etat français aura plus d'influence sur les activités aéronautiques en Belgique que l'Etat belge lui-même. Cet amendement ne nous fait donc pas progresser dans le sens de la privatisation ni dans celui de la protection contre une entreprise déficitaire qui se propose de racheter la SABENA pour convertir les pertes en actions de l'Etat.

Un commissaire constate, compte tenu notamment de l'octroi d'un prêt subordonné de 1,5 milliard de francs à la SABENA et de la modification des statuts, mesure rendue nécessaire et urgente par la situation difficile de la SABENA, que l'amendement aboutit à réduire l'influence des pouvoirs publics belges. Cela signifie également que l'on doit être assuré à très court terme d'un apport en capital de 12 milliards de francs. En d'autres termes, si l'on suppose que la part de l'Etat belge ne peut être que de 20 p.c., il faut un apport de 12 milliards de capitaux privés.

Il y a eu des négociations pendant deux ans et jusqu'ici, la promesse d'apport s'est limitée à 6 milliards, dont 2 milliards par le biais d'un ancrage belge.

L'amendement implique donc un apport supplémentaire de 6 milliards à très brefs délais. Si l'on ne trouve pas ces moyens, la SABENA sera en faillite.

Selon un autre commissaire, l'amendement vise à rendre la SABENA plus attractive pour des investisseurs privés. Même sur le marché belge, il existe dans le secteur aéronautique des personnes qui seraient intéressées par la SABENA si elles ne devaient pas s'adresser au Gouvernement pour chacune des décisions à prendre.

Il convient donc d'améliorer d'abord la situation si l'on veut trouver des candidats.

L'intervenant souligne encore que tout le monde veut faire de la SABENA une entreprise rentable. Là où il y a divergence d'opinions, c'est dans la manière dont on veut atteindre ce but.

L'un des auteurs de l'amendement partage ce point de vue.

L'amendement vise à améliorer la situation de la SABENA mais entend en même temps s'assurer que les pouvoirs publics ne pèseront plus sur l'entreprise,

hoe dan ook het recht voor een voorstel van wet in te dienen om nagenoeg dezelfde maatregelen op te leggen als die waarin het amendement voorziet, wanneer de door de Regering ingezette procedure eenmaal beëindigd zal zijn.

Een ander senator is niet gekant tegen de privatisering van SABENA. Hij constateert dat het voorgestelde amendement de invloed van de Belgische Staat vermindert. Air France is een Staatsinstelling die verlieslatend is. De raad van bestuur van SABENA zou kunnen beslissen dat de Franse Staat meer invloed krijgt in de luchtvaartactiviteiten in België dan de Belgische Staat zelf. Dit amendement brengt ons dus niet verder in de richting van de privatisering noch in de bescherming tegen een verlieslatende onderneming die SABENA wil opkopen om het verlies om te zetten in Staatsaandelen.

Een commissielid constateert, mede gelet op het toestaan van een achtergestelde lening van 1,5 miljard frank aan SABENA en de omvorming van de statuten, maatregelen die noodzakelijk en urgent zijn ten gevolge van de moeilijke situatie van SABENA, dat het amendement ertoe leidt dat de invloed van de Belgische overheid geringer zal zijn. Dat betekent ook dat men op zeer korte termijn de zekerheid moet hebben over een kapitaalbreng van 12 miljard frank. M.a.w. als men aanneemt dat het aandeel van de Belgische Staat maar 20 pct. mag bedragen, heeft men een inbreng nodig van 12 miljard privé-kapitaal.

Er zijn besprekingen gevoerd gedurende twee jaar en tot nog toe is de toegezegde inbreng beperkt gebleven tot 6 miljard, waarvan 2 miljard moest worden ingebracht via een Belgische verankering.

De consequentie van het amendement is dus een bijkomende inbreng van 6 miljard op zeer korte termijn. Als men die middelen niet vindt, zal het gevolg zijn: het faillissement van SABENA.

Volgens een ander commissielid strekt het amendement om SABENA aantrekkelijker te maken voor privé-investeerders. Zelfs op de Belgische markt zijn er personen, bedrijvig in de luchtvaart, die geïnteresseerd zouden zijn in SABENA indien zij zich niet voor iedere beslissing tot de Regering zouden moeten wenden.

Het komt er dus op aan eerst de toestand te verbeteren om gegadigden te kunnen vinden.

Het commissielid wijst er nog op dat iedereen van SABENA een rendabel bedrijf wil maken. Er is alleen verschil van mening over de wijze waarop dat doel kan worden bereikt.

Een van de auteurs van het amendement spreekt in dezelfde zin.

Het amendement strekt om de toestand van SABENA te verbeteren maar wil meteen duidelijk maken dat de overheid in de toekomst geen gewicht

de sorte que les investisseurs privés soient disposés à payer un prix plus élevé que celui qu'ils n'entendent payer aujourd'hui.

Cela signifie également que l'on ne se limite pas à un seul partenaire mais que d'autres puissent également être associés à l'entreprise.

L'auteur de l'amendement souligne enfin qu'il existe des constructions juridiques permettant d'empêcher qu'un seul pays ou une seule institution n'obtienne le contrôle total de la SABENA.

Un sénateur croit savoir que British Airways s'est retiré parce que la compagnie estimait avoir trop peu d'influence, l'Etat belge souhaitant garder une influence beaucoup trop grande.

Un autre sénateur serait d'accord avec l'amendement s'il y avait à la tête de la SABENA une personne neutre. L'intervenant n'a aucune confiance en la direction de la SABENA, une méfiance que justifient certaines lettres écrites par le président actuel de la SABENA.

Selon l'intervenant, ce que l'on veut faire, c'est vendre une propriété de l'Etat (Sabena) à une compagnie déficitaire, une transaction qu'encourage la direction de la SABENA. Chacun doit prendre ses responsabilités; il faut en tout cas éviter qu'un autre Etat ne prenne la place de la Belgique. Le sénateur demande que l'on ne procède pas au vote du projet et que chacun prenne le temps de réfléchir à la question.

Le Ministre ne partage pas l'idéologie qui sous-tend l'amendement. D'ailleurs, la justification par la politisation et par l'influence syndicale qui pourraient régner à la SABENA montre nettement quelle est l'orientation.

La SABENA a besoin de stabilité, d'être confortée dans son avenir. Au moment où nous donnons à une société, qui était d'intérêt public, un statut nouveau face à une concurrence extraordinaire au niveau international, il faut lui donner les meilleures chances. Sans la transformation statutaire, la SABENA n'aura plus aucune chance puisque la Communauté européenne l'oblige à adopter cette voie.

Il est clair que la part que l'Etat pourra prendre demain dans ses destinées diminuera. Il est indispensable que cela puisse être progressivement programmé dans l'intérêt de la SABENA, qui a besoin de clarté et de stabilité.

C'est la raison pour laquelle le ministre demande le rejet de l'amendement.

L'amendement, ainsi que les deux amendements subsidiaires, sont rejetés par 14 voix contre 2 et 4 abstentions.

meer zal leggen op die onderneming zodanig dat privé-investeerdere bereid zullen zijn een hogere prijs te betalen dan zij vandaag willen betalen.

Dat betekent ook dat men zich niet bindt aan één bepaalde partner en dat ook andere partners mogelijk kerwijs kunnen intreden.

De auteur van het amendement wijst er ten slotte op dat juridische constructies mogelijk zijn die verhinderen dat één land of één instelling de volledige controle krijgt over SABENA.

Een senator meent te weten dat British Airways zich heeft teruggetrokken omdat die maatschappij vond dat zij te weinig invloed had en dat de Belgische Staat te veel invloed wilde behouden.

Een andere senator zou kunnen instemmen met het amendement indien aan het hoofd van SABENA een neutraal persoon stond. De senator heeft op dit vlak — en verwijst daarvoor naar brieven geschreven door de huidige voorzitter van SABENA — geen vertrouwen in de leiding van SABENA.

Volgens de senator gaat het om de vervreemding van Staatsbezit (Sabena) aan een verlieslatende partij en de leiding van SABENA stimuleert dit. Iedereen dient zijn verantwoordelijkheid te nemen; alleszins dient te worden vermeden dat een andere Staat de plaats van België inneemt. De senator vraagt dat niet over het ontwerp zou worden gestemd en dat eenieder nog enige bedenktijd zou nemen.

De Minister kan de ideologie niet delen die aan het amendement ten grondslag ligt. Daarenboven toont de verwijzing naar de politisering en de vakbondsinvloed die bij SABENA zouden kunnen heersen, duidelijk aan welke weg wordt opgegaan.

SABENA heeft nood aan stabiliteit en aan een hoopgevende toekomst. Op het ogenblik dat wij aan een maatschappij, die een instelling van openbaar nut was, een nieuw statuut geven, moeten haar de beste kansen geboden worden, gelet op de buitengewoon grote internationale concurrentie. Zonder de statutaire omvorming zou SABENA geen enkele kans meer hebben, daar ook de Europese Gemeenschap haar verplicht die weg te kiezen.

Het is duidelijk dat de Staat morgen in steeds mindere mate de toekomst van SABENA zal bepalen. Het is hoogst noodzakelijk die evolutie geleidelijk te programmeren in het belang van SABENA, die nood heeft aan duidelijkheid en stabiliteit.

Daarom vraagt de Minister het amendement te verwerpen.

Het amendement en de twee subsidiaire amendementen worden verworpen met 14 tegen 2 stemmen, bij 4 onthoudingen.

Articles 2 et 3

Ces articles sont adoptés sans discussion, par 14 voix contre 1 et 5 abstentions.

L'ensemble du projet de loi a été adopté par un vote identique.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,
M. DIDDEN.

Le Président,
A. DECLETY.

Artikelen 2 en 3

Deze artikelen worden zonder verdere bespreking aangenomen met 14 stemmen tegen 1 stem, bij 5 onthoudingen.

Het wetsontwerp in zijn geheel wordt aangenomen met hetzelfde stemmenaantal.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,
M. DIDDEN.

De Voorzitter,
A. DECLETY.