

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1997-1998

3 DECEMBER 1997

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

Evocatieprocedure

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEER **HATRY**

Art. 4

Dit artikel aanvullen met een § 3 (nieuw) toevoegen, luidende:

« De Koning kan, in voorkomend geval op voorstel van BATC, bij een in Ministerraad overlegd besluit, de dienstverleners die afhandelingsdiensten op de luchthaven Brussel-Nationaal verrichten, verplichten om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan het vervullen van de verplichtingen tot het verlenen van de openbare diensten als omschreven in § 2.

De Koning bepaalt de criteria volgens welke de dienstverleners verplicht kunnen worden om deel te nemen aan het vervullen van de verplichtingen tot het verlenen van openbare diensten, alsook de wijze waarop en voorwaarden waaronder deze deelname zal geschieden ».

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-780 - 1997/1998:

Nr. 1: Ontwerp overgezonden door de Kamer van volksvertegenwoordigers.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1997-1998

3 DÉCEMBRE 1997

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

Procédure d'évocation

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. **HATRY**

Art. 4

Compléter cet article par un § 3 (nouveau), rédigé comme suit:

« Le Roi peut, le cas échéant sur proposition de la B.A.T.C., par arrêté délibéré en Conseil des ministres, obliger les prestataires de services qui fournissent des services d'assistance sur l'aéroport de Bruxelles-National, de participer d'une manière équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public décrites au § 2.

Le Roi détermine les critères suivant lesquels les prestataires de services peuvent être obligés à participer à l'exécution des obligations de service public ainsi que la manière de laquelle et les conditions auxquelles cette participation aura lieu. »

Voir:

Document du Sénat:

1-780 - 1997/1998:

N° 1: Projet transmis par la Chambre des représentants.

Verantwoording

Op grond van artikel 15 van richtlijn 96/67/EG kan elke Lid-Staat de dienstverleners die afhandelingsdiensten verrichten, verplichten om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan de uitvoering van de opdrachten van openbare dienst.

Die verplichting moet worden ingevoerd op voorstel van de beheersinstantie.

Conform artikel 23 had deze tekst al uiterlijk op 14 oktober 1997 in het Belgisch recht omgezet moeten zijn.

De stemming over het wetsontwerp tot nationalisering van het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal impliceert noodzakelijkerwijze de stemming over die bepaling.

De goedkeuring ervan biedt immers de noodzakelijke bescherming aan BIAC.

In het huidige systeem heeft een kandidaat-handler die zich met de passagiers wenst bezig te houden, de goedkeuring nodig van twee instanties: RLW en BATC.

Daar RLW tot de openbare sector behoort, is het denkbaar dat die kandidaat aarzelt om stappen te ondernemen die dreigen lang te zullen aanslepen en waarvan de uitkomst onzeker is.

Wanneer het beheer zal zijn eengemaakt, zal men — onder verwijzing naar de Europese regel — kunnen volstaan met één enkele demarche. BIAC zal een dergelijke toegang dus niet weigeren doch dit zal ertoe leiden dat de eventuele kandidaten zich enkel zullen bezighouden met rendabele niches en de minder rendabele opdrachten van openbare dienst zullen overlaten aan BIAC, die ze zal moeten uitvoeren zonder compensatie (nacht, dalperiodes, enz.).

Het is dus noodzakelijk dit risico te voorkomen en zich van in het begin te wapenen met het Europese instrument dat het mogelijk maakt een dergelijke toestand het hoofd te bieden.

Het zou ongezonder en onterecht zijn te beweren dat de goedkeuring van het amendement voor teveel vertraging zou zorgen en dat het voldoende is een dergelijke tekst op te nemen in een of andere programmawet.

Het is immers zo dat:

- 1) elke vertraging neerkomt op het niet-naleven van de Europese richtlijn;
- 2) de wetgever de plicht heeft om de ter bespreking voorliggende tekst zo streng mogelijk te formuleren.

Het onderbrengen van noodzakelijke amendementen op die tekst in latere wetsbepalingen is gelet op de Belgische rechtsprincipes niet te verantwoorden en kan worden beschouwd als misbruik van de bevoegdheden van de wetgever.

Ad art. 4, § 3:

Artikel 4, § 3, is de omzetting in Belgisch recht van artikel 15 van richtlijn 96/67/EG. Deze bepaling voorziet in de mogelijkheid om aan alle dienstverleners die afhandelingsdiensten verrichten, de verplichting op te leggen om op billijke en niet-discriminerende wijze deel te nemen aan de vervulling van de verplichtingen tot het verlenen van de openbare diensten waarin de nationale wet- of regelgeving voorziet, in voorkomend geval op voorstel van de luchthavenbeheerder.

Deze bepaling is erop gericht te vermijden dat bepaalde dienstverleners zich slechts op een of meer lucratieve «niches» van de grondafhandelingsmarkt zouden toeleggen, zonder zich te moeten bekommeren om de uitvoering van bepaalde opdrachten van algemeen nut, die vaak minder winstgevend zijn (het zogenaamde «cherry-picking»). De gelijkheid tussen de verschillende marktdeelnemers vereist dat de last van de openbare dienst wordt gespreid over de verschillende marktdeelnemers.

Justification

L'article 15 de la directive 96/67/C.E. permet à l'État membre d'imposer aux prestataires des services d'assistance, la participation équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public.

Cette imposition doit se réaliser sur proposition de l'entité gestionnaire.

Conformément à l'article 23, la transposition de ce texte en droit belge aurait dû être réalisée au plus tard le 14 octobre 1997.

Le vote du projet de loi sur l'unicité implique nécessairement le vote de cette disposition.

En effet, son adoption représente une protection indispensable à la B.I.A.C.

Dans le système actuel, un candidat handler qui souhaite s'occuper de passagers, a besoin d'obtenir l'accord de deux entités: la R.V.A. et la B.A.T.C.

Sachant que la R.V.A. relève du secteur public, il est concevable que ce candidat hésite à entreprendre des démarches longues et aléatoires.

Lorsque la gestion sera unifiée, une seule démarche simple car basée sur l'autorité de la règle européenne, sera suffisante. La B.I.A.C. ne pourra donc pas refuser un tel accès. Mais ceci aura pour conséquence que les candidats éventuels choisiront de ne se consacrer qu'aux niches rentables, laissant les reliquats du service public à la B.I.A.C. qui devra les accomplir sans compensation (nuit, périodes, creuses, etc.).

Il est donc indispensable de prévenir ce risque et de se doter dès le début de l'instrument européen permettant d'y faire face.

Il serait injustifié et malsain de prétexter que l'adoption de l'amendement retarderait le texte et qu'il suffirait de faire passer un tel texte dans une quelconque loi programme.

En effet:

- 1) tout retard est un manquement à la directive européenne;
- 2) le texte étant actuellement en discussion, la législation a le devoir de le rédiger d'une manière aussi rigoureuse que possible.

Le report d'amendements connus à ce texte, vers des dispositions législatives ultérieures est injustifiable au regard des principes belges et peut être considéré comme un véritable détournement des pouvoirs du législateur.

Ad art. 4, § 3:

L'article 4, § 3, est la transposition en droit belge de l'article 15 de la directive 96/67/C.E. Cette disposition prévoit la possibilité d'imposer à tous les prestataires de services qui fournissent des services d'assistance, de participer d'une manière équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public prévues par la législation ou la réglementation nationale, le cas échéant sur proposition du gestionnaire de l'aéroport.

Cette disposition vise à éviter que certains prestataires de service ne se consacrent qu'à une ou plusieurs «niches» lucratives du marché de l'assistance en escale, sans devoir se préoccuper de l'exécution de certaines missions d'utilité publique qui sont souvent moins rentables (ce qu'on appelle le «cherry picking»). L'égalité entre les divers participants au marché exige que la charge du service public soit étalée sur les différents acteurs du marché.

Om dezelfde reden is het aangewezen om ook dienstverleners die op andere Belgische luchthavens dan Brussel-Nationaal actief zijn, te verplichten tot deelname aan de openbare dienst. Zo niet, dreigt het risico dat alle lucratieve activiteiten naar andere luchthavens worden overgebracht.

De criteria om te bepalen welke dienstverleners precies verplicht zijn tot deelname aan de openbare dienst, dienen bepaald te worden bij koninklijk besluit. Verplichte deelname kan bijvoorbeeld opgelegd worden wanneer een bepaald marktaandeel of een bepaalde omzet bereikt wordt.

Ook de wijze waarop en de voorwaarden waaronder deze deelname dient te geschieden, moeten bij koninklijk besluit worden vastgesteld. Ook hier bestaan er verschillende mogelijkheden: dienstverleners kunnen aan de openbare dienst deelnemen, ofwel *in natura* door zelf bepaalde opdrachten uit te voeren (bijvoorbeeld volgens een toerbeurssystem), ofwel door betaling van een financiële bijdrage in een fonds ten gunste van de instantie die de openbare dienst daadwerkelijk verzekert.

Nr. 2 VAN DE HEER HATRY

Art. 3

In § 1, 2^o, van dit artikel tussen de woorden «alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms,» en de woorden «en de veiligheid van het luchtverkeer», de woorden «alsmede het onderhoud en de vernieuwing van de grondinfrastructuur inzake luchtveiligheid zoals radars, baanverlichting, bakens en naderingsradars» invoegen.

Verantwoording

Die hele gronduitrusting is in feite bestemd om de luchtveiligheid te waarborgen en moet dus logischerwijs tot het takenpakket van Belgocontrol behoren. Het ontwerp lijkt veiligheid op de grond en veiligheid in de lucht door elkaar te halen.

In artikel 4, § 2, 2^o, van het ontwerp wordt veiligheid op de grond beschouwd als een van de taken van BIAC.

De veiligheid op de grond mag in geen enkel geval betrekking hebben op een hele infrastructuur inzake de luchtveiligheid die op de grond is aangelegd en noodzakelijk is voor de goede werking van een luchthaven: signalisatie op de banen, radars, bakens, infrastructuur op de banen die landingen ook bij zichtbaarheid nul mogelijk maakt enz.

Het ligt overigens in de lijn daarvan dat de brandweerdienst van de luchthaven logischerwijs onder Belgocontrol en niet onder BIAC zou ressorteren: brandweerlieden hebben immers wel degelijk als opdracht om door hun preventietaak inzake luchtvaartongevallen, de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen.

Nr.3 VAN DE HEER HATRY

Art. 3

In § 1, 2^o, van dit artikel tussen de woorden «en op de landings- en rolbanen» en de woorden «alsook de geleiding van de luchtvaartuigen op de platforms», de woorden «de lijst van de geluidsmeters, de controle op en de naleving van de regelgeving inzake geluidshinder, het beheer van het Noise Monitoring System» invoegen.

Pour la même raison il convient d'obliger des prestataires de services présents dans d'autres aéroports belges que Bruxelles-National, de participer également au service public. Sinon il y a un risque de voir migrer toutes les activités lucratives vers d'autres aéroports.

Les critères pour déterminer quels prestataires de services sont précisément obligés de participer au service public doivent être prévus par arrêté royal. Une participation obligatoire peut par exemple être imposée quand une part de marché déterminée ou un chiffre d'affaires déterminé est atteint.

La manière de laquelle et les conditions auxquelles cette participation doit avoir lieu sont également à fixer par arrêté royal. Ici aussi il y a plusieurs possibilités: des prestataires de service peuvent participer au service public, ou bien en nature en exécutant eux-mêmes certaines missions (par exemple d'après un «système à tour de rôle»), ou bien en payant une contribution financière dans un fonds en faveur de l'instance qui assure effectivement le service public.

N° 2 DE M. HATRY

Art. 3

Au § 1^{er}, 2^o, de cet article entre les mots «ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic» et les mots «et de continuer», insérer les mots «de même que l'entretien et le renouvellement des infrastructures au sol de sécurité aérienne comme les radars, les lampes de piste, les balises et les radars d'approche».

Justification

Tous ces équipements au sol sont en fait destinés à assurer la sécurité aérienne et doivent donc logiquement relever des missions de Belgocontrol. Le projet semble confondre sécurité au sol avec sécurité aérienne.

Le projet parle de sécurité au sol dans l'article 4, § 2, 2^o comme une des missions de la B.I.A.C.

La sécurité au sol ne peut en aucun cas comprendre toute une série d'infrastructures de sécurité aérienne qui sont faites au sol et qui sont nécessaires pour garantir le bon fonctionnement d'un aéroport: les fléchages de pistes, les radars, les balises, les équipements de piste qui permettent des atterrissages sans visibilité, etc.

C'est d'ailleurs dans ce même esprit que le service des pompiers de l'aéroport devrait logiquement dépendre de Belgocontrol et non de la B.I.A.C., car les pompiers ont bien comme mission d'assurer la sécurité de la navigation aérienne en intervenant pour prévenir tout accident aérien.

N° 3 DE M. HATRY

Art. 3

Au § 1^{er}, 2^o, de cet article entre les mots «et sur les pistes et les voies de circulation» et les mots «ainsi que le guidage des aéronefs sur les aires de trafic», insérer les mots «le relevé des sonomètres, le contrôle et le respect des réglementations antibruit, la gestion du Noise Monitoring System».

Verantwoording

Aangezien de minister in zijn schriftelijk antwoord heeft gepreciseerd dat Belgocontrol bevoegd wordt voor de geluidsmeters en dat, nog vóór de oprichting van BIAC, een regelgeving inzake geluidshinder zal worden uitgewerkt, lijkt het logisch dat antwoord concrete vorm te geven in de teksten.

De regelgevingen inzake geluidshinder zijn een onderdeel van zowel de nationale als de internationale luchtvaartwetgeving; voorts hebben deze teksten ook tot doel de veiligheid van het luchtverkeer te waarborgen (waarbij bijvoorbeeld totaal verouderde toestellen of vliegtuigen die niet voldoen aan de geldende normen, vliegverbod krijgen opgelegd). Gelet daarop spreekt het dan ook voor zich dat die controletaak aan Belgocontrol wordt opgedragen.

Men ziet niet goed in hoe de controle op de toepassing van de internationale of nationale wetgeving kan worden uitgeoefend door een vennootschap die er belang bij heeft zoveel mogelijk vliegtuigen te aanvaarden, ongeacht de leeftijd van de toestellen of de geluidshinder die ze veroorzaken.

De onafhankelijkheid van Belgocontrol ten opzichte van de rendabiliteit van de luchthaven Brussel-Nationaal is de enige waarborg op de onverkorte naleving van de maatregelen inzake geluidshinder, alsmede op de geregelde controle van de geluidsdrempels die door de geluidsmeters worden geregistreerd.

Nr. 4 VAN DE HEER HATRY

Art. 4

In § 1, 2^o, van dit artikel tussen de woorden «exploiteren van de grondinstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan,» en de woorden «met inbegrip van de parkeerterreinen voor voertuigen», de woorden «met uitzondering van de installaties die de veiligheid van het luchtverkeer waarborgen,» invoegen.

Verantwoording

Instandhouding en modernisering van de radars en van de naderingsverlichting, alsook het onderhoud van de pistes en van de bebakening moeten tot de bevoegdheid van Belgocontrol behoren. Die uitrusting valt onder het in artikel 3, § 1, omschreven takenpakket dat aan Belgocontrol wordt opgedragen: de veiligheid van het luchtverkeer waarborgen.

Nr. 5 VAN DE HEER HATRY

Art. 2

Het 2^o van dit artikel aanvullen als volgt:

«De goederen en rechten die door de Staat of door de daartoe aangewezen overheidsinstantie in het BATC-kapitaal zouden worden ingebracht, zullen op hun netto boekhoudkundige waarde worden geëvalueerd en mogen de gebouwen die BATC op basis van de voordien tussen die rechtspersonen gesloten akkoorden heeft opgericht of voornemens is op te

Justification

Comme le ministre a précisé dans sa réponse écrite que les sonomètres dépendront de Belgocontrol et qu'une réglementation anti-bruit serait prise avant la création de la B.I.A.C., il semble logique de concrétiser cette réponse dans les textes.

Comme les réglementations antibruit sont un élément de la législation aérienne, tant nationale qu'internationale, et que ces textes sont également destinés à assurer la sécurité de la navigation aérienne (en interdisant à des avions totalement vétustes ou non conformes de voler), il est évident que cette mission de contrôle soit confiée à Belgocontrol.

On comprendrait difficilement que le contrôle des législations internationales ou nationales soit effectué par une société qui a intérêt à accepter le plus d'avions, quel que soit leur âge ou leur niveau de bruit.

L'indépendance de Belgocontrol vis à vis de la rentabilité du site aéroportuaire de Bruxelles-National est la seule et unique garantie du respect intégral des mesures antibruit ainsi que du contrôle régulier des résultats des seuils de bruits relevés par les sonomètres.

N^o 4 DE M. HATRY

Art. 4

Au § 1^{er}, 2^o de cet article, entre les mots «l'exploitation des installations au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances,» et les mots «en ce compris les parkings», insérer les mots «sauf celles destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne».

Justification

Le maintien en état, la modernisation des radars, des lampes d'approche, l'entretien des pistes et des balises doivent dépendre de Belgocontrol. Ces équipements relèvent des missions prévues à l'article 3, § 1^{er}, et dévolues à Belgocontrol: assurer la sécurité de la navigation aérienne.

N^o 5 DE M. HATRY

Art. 2

Compléter le 2^o de cet article par ce qui suit:

«Les biens et les droits qui seraient apportés par l'État ou la personne publique désignée à cet effet dans le capital de la B.A.T.C. seront évalués à leur valeur nette comptable et ne pourront inclure les immeubles érigés ou à ériger par la BATC sur les terrains appartenant à la R.V.A. en vertu des conventions antérieurement conclues entre ces personnes

richten op gronden die toebehoren aan de RLW, niet omvatten; deze netto boekhoudkundige waarde wordt vastgesteld op 31 december van het jaar dat aan de inbreng voorafgaat; ».

Verantwoording

Teneinde de belangen van de privé-aandeelhouders van BATC veilig te stellen, moet de wettekst een bepaling bevatten tot vaststelling van de methode om de inbreng te waarderen.

Het wetsontwerp blijft zeer vaag over de verhouding tussen de Staat en de huidige privé-aandeelhouders van BATC. Het ontwerp blijft ook zeer onnauwkeurig in verband met de toekomstige beheersstructuren van het beheer van de luchthaven.

De volgende amendementen strekken ertoe een aantal elementen van het toekomstige beheer te preciseren en bevatten de verbintenissen die de Staat ten opzichte van zijn privé-aandeelhouders is aangegaan.

Zo niet bestaat het risico dat juridische conflicten het toekomstige beheer van de luchthaven bemoeilijken en dat het in dit Belgische luchthavenepos tot langdurige en dure processen komt tussen de protagonisten uit de privé- en overheidssector.

Nr. 6 VAN DE HEER HATRY

Art. 2

Het 6^o van dit artikel vervangen als volgt :

«6^o onder het voorzitterschap van de voor het luchtverkeer bevoegde minister, instanties of procedures van overleg in te voeren om, via aanbevelingen de activiteiten van de RLW, het Bestuur van de luchtvaart en BATC te coördineren en vraagstukken van gemeenschappelijk belang betreffende de werking van de luchthaven Brussel-Nationaal te bestuderen. »

Verantwoording

De driehoeksstructuur van de reguleringsinstantie, die de unanieme goedkeuring van alle betrokken partijen wegdroeg, voorzag in een neutraal voorzitterschap in de persoon van de minister van Vervoer en in de aanwezigheid van de afgevaardigden van het Bestuur van de luchtvaart.

Om de wederzijdse autonomie van elke partij te vrijwaren, dient bovendien te worden aangestipt dat de overleginstanties alleen via aanbevelingen kunnen optreden en geen bindende beslissingen kunnen opleggen.

Nr. 7 VAN DE HEER HATRY

Art. 4

Inditartikeldevolgende wijzigingen aanbrengen :

A) § 1 vervangen als volgt :

«§ 1. 1^o BATC heeft op de luchthaven Brussel-Nationaal de exclusieve leiding over alle beheersactiviteiten op de grond.

juridiques; cette valeur nette comptable est arrêtée au 31 décembre de l'année qui précède celle de l'apport; ».

Justification

Afin de préserver les intérêts des actionnaires privés de la B.A.T.C., le texte de loi doit contenir une disposition fixant la méthode d'évaluation des apports.

Le projet de loi reste très vague à propos des relations entre l'État et les actionnaires privés actuels de la B.A.T.C. De même, il reste très imprécis à l'égard des futures structures de gestion de l'aéroport.

Les amendements suivants tendent à préciser un certain nombre d'éléments de la future gestion et reprennent des engagements pris par l'État envers les actionnaires privés.

À défaut, des conflits juridiques risquent de compliquer la gestion future de l'aéroport et d'entraîner des procès longs et coûteux entre les acteurs publics et privés de la saga aéroportuaire belge.

N^o 6 DE M. HATRY

Art. 2

Remplacer le 6^o de cet article par ce qui suit :

«6^o d'instituer, sous la présidence du ministre ayant les Transports aériens dans ses attributions, des organes ou procédures de consultation pour coordonner, par voie de recommandations, les actions de la R.V.A., de l'Administration de l'Aéronautique et de la B.A.T.C. et étudier des questions d'intérêt commun relatives au fonctionnement de l'aéroport de Bruxelles-National. »

Justification

La structure triangulaire de l'organe de régulation, qui avait rencontré le consensus de toutes les parties concernées, prévoyait une présidence neutre en la personne du ministre des Transports et la présence des représentants de l'Administration de l'Aéronautique.

Par ailleurs, dans un souci de sauvegarder l'autonomie réciproque de chaque partenaire, il s'indique de préciser que les organes de concertation ne pourront agir que par voie de recommandation, à l'exclusion de toute décision contraignante.

N^o 7 DE M. HATRY

Art. 4

À cet article apporter les modifications suivantes :

A) Remplacer le § 1^{er} par ce qui suit :

«§ 1^{er}. 1^o La B.A.T.C. aura la maîtrise exclusive de l'ensemble des activités de gestion au sol de l'aéroport de Bruxelles-National.

Het doel van BATC omvat met name het beheer, volgens industriële, financiële en commerciële methodes en in alle onafhankelijkheid, van het geheel der grondactiviteiten op de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van het plannen, ontwerpen, bouwen, inrichten, onderhouden, moderniseren, ontwikkelen, beheren en exploiteren van alle grondinstallaties van de luchthaven Brussel-Nationaal en de aanhorigheden ervan, met name de parkeerterreinen voor voertuigen, de toegangswegen, de landings- en startbanen en de aprons.

De maatschappij kan, in alle onafhankelijkheid, ongeacht welke operaties uitvoeren die direct of indirect, geheel of gedeeltelijk, verband houden met haar doel of die de verwezenlijking ervan zouden kunnen vergemakkelijken of stimuleren.

De maatschappij kan daartoe :

— participeren in elke onderneming die met name activiteiten uitoefent die verband houden met ongeacht welk aspect van het luchthavenbeheer en de daaruit voortvloeiende activiteiten, met de diensten die verband houden met de luchtvaart en het vervoer in het algemeen, met de distributie, met de telecommunicatie, met informatietechnieken;

— deelnemen aan elke internationale, nationale of regionale activiteit die verband houdt met de in dit artikel bedoelde activiteiten, in het bijzonder de commercialisering van haar knowhow inzake luchthaveninformatica, luchthavenbeheer en technisch beheer van de gebouwen;

— deelnemen aan elke internationale vereniging of instantie die in de luchthavensector actief is.

De maatschappij beslist vrij over de commerciële en financiële aanwending van haar roerend en onroerend vermogen.

2° De maatschappij kan direct of indirect participeren in Belgische of buitenlandse overheids- of privé-bedrijven, met inbegrip van de regionale luchthavens.

De maatschappij kan soortgelijke vennootschappen, verenigingen of instellingen ook oprichten. Zo alleen de maatschappij naamloze vennootschappen opricht, zijn artikel 13ter, eerste lid, 4°, van de gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen en artikel 104bis, § 1, tweede lid, van dezelfde wetten niet van toepassing zolang de maatschappij de enige aandeelhouder blijft.

3° De gecoördineerde wetten op de handelsvennootschappen zijn op de maatschappij van toepassing, tenzij deze wet ervan afwijkt.

De daden van de maatschappij zullen worden beschouwd als daden van koophandel, als bedoeld in de artikelen 2 en 3 van het Wetboek van koophandel.

Son objet social couvre notamment la gestion par des méthodes industrielles, financières et commerciales, et en toute autonomie, de l'ensemble des activités au sol de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris la planification, la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement, la gestion et l'exploitation de l'ensemble des installations de gestion au sol de l'aéroport de Bruxelles-National et de ses dépendances, notamment les parkings pour véhicules et les voies d'accès, les pistes d'atterrissage et de décollage ainsi que les aprons.

La société peut, en toute autonomie, faire toutes les opérations, de quelque nature qu'elles soient, se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet ou qui seraient de nature à en faciliter ou développer la réalisation.

Elle peut, à cet effet, participer à :

— toute entreprise ayant notamment des activités connexes à n'importe quel aspect de la gestion aéroportuaire et des activités qui en dérivent, aux services liés à l'aviation et au transport en général, à la distribution, aux télécommunications, aux techniques de l'information;

— toute activité internationale, nationale ou régionale, se rattachant aux activités visées dans le présent article, en particulier, la commercialisation de son savoir-faire en ce qui concerne l'informatique aéroportuaire, la gestion aéroportuaire et la gestion technique des bâtiments;

— toute association ou organisme international actif dans le secteur aéroportuaire.

La société décide librement de la mise en valeur commerciale et financière de son patrimoine mobilier et immobilier.

2° La société peut prendre des participations directes ou indirectes dans des sociétés publiques ou privées, belges ou étrangères en ce compris les aéroports régionaux.

Elle peut également constituer de telles sociétés, associations ou institutions. Si elle constitue seule des sociétés anonymes, l'article 13ter, alinéa 1^{er}, 4°, des lois coordonnées sur les sociétés commerciales et l'article 104bis, § 1^{er}, deuxième alinéa, des mêmes lois ne seront pas d'application aussi longtemps qu'elle demeure la seule actionnaire.

3° La société sera régie par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales dans la mesure où il n'y sera pas dérogé par la présente loi.

Ses actes seront réputés commerciaux au sens des articles 2 et 3 du Code de commerce.

4^o De maatschappelijke zetel van de BATC wordt gevestigd in het administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad.

5^o De maatschappij wordt voor onbepaalde duur opgericht. »

B) In § 2, 3^o, de woorden « genoemd in § 1, 2^o » vervangen door de woorden « genoemd in § 1, 1^o ».

Verantwoording

Dit amendement preciseert de reikwijdte van de beheersautonomie van het nieuwe overheidsbedrijf dat BATC zal vervangen.

Nr. 8 VAN DE HEER HATRY

Art. 5

Heteerstelid van § 2 van dit artikel vervangen door de volgende leden :

« De commissarissen-revisors moeten binnen een termijn van ten hoogste zes maanden alle aandeelhouders en de Staat in kennis stellen van de inhoud van hun evaluatierapport.

De Koning bepaalt de precieze duur van hun opdracht en regelt, in voorkomend geval, het verloop ervan.

Het definitieve verslag van de commissarissen moet worden voorafgegaan door preliminairen die voor alle betrokken partijen, met inbegrip van de naamloze vennootschap BATC, voor tegenspraak vatbaar zijn.

De commissarissen moeten bij het motiveren van hun evaluatie rekening houden met de aldus geformuleerde tegenspraken en opmerkingen.

Na de sluiting van het verslag van de commissarissen moet de Staat of de daartoe aangewezen publiekrechtelijke instelling de door de aandeelhouders van de naamloze vennootschap BATC aangeboden aandelen terugkopen. De betaling moet geschieden binnen drie maanden volgend op de aanbieding van de aandelen.

De aandeelhouders oefenen hun uittredingsrecht uit door middel van een aangetekende brief gericht aan het kabinet van de minister van Vervoer of aan de zetel van de publiekrechtelijke instelling die is aangewezen om tot die aankopen over te gaan. »

Verantwoording

De Staat moet de verbintenissen nakomen die hij heeft aangegaan door hoofdstuk IV van het protocolakkoord van 1987 te ondertekenen. Dit amendement bevat de in hoofdstuk IV van het protocol beschreven regels betreffende de organisatie van de terugkoopprocedure.

4^o Le siège social de la B.A.T.C. sera établi dans l'arrondissement administratif de Bruxelles-Capitale.

5^o La société est constituée pour une durée illimitée. »

B) Au § 2, 3^o, remplacer les mots « visées au § 1^{er}, 2^o » par les mots « visées au § 1^{er}, 1^o ».

Justification

Cet amendement vise à préciser l'étendue de l'autonomie de gestion de la nouvelle entreprise publique qui remplacera la B.A.T.C.

N^o 8 DE M. HATRY

Art. 5

Au § 2, remplacer le premier alinéa de cet article par les alinéas suivants :

« Les commissaires-réviseurs devront communiquer leur rapport d'évaluation à tous les actionnaires et à l'État dans un délai maximum de six mois.

Le Roi définira la durée exacte de leur mission et en organisera, s'il échet, le déroulement.

Le rapport définitif des commissaires devra être précédé de préliminaires soumis à la contradiction de toutes les parties concernées, en ce compris la société anonyme B.A.T.C.

Les commissaires devront motiver leur évaluation en tenant compte des contredits et remarques ainsi formulés.

Après clôture du rapport des commissaires, l'État ou l'entité publique désignée à cet effet devra acquérir les actions qui lui seront présentées par les actionnaires de la société anonyme B.A.T.C. et en payer le prix dans les trois mois de cette présentation.

Les actionnaires exerceront leur droit de sortie par lettre recommandée adressée au cabinet du ministre des Transports ou au siège de l'entité publique désignée à cet effet pour procéder à ces achats. »

Justification

Les engagements pris par l'État en signant le chapitre IV du protocole de 1987 doivent être respectés. Cet amendement reprend les règles d'organisation de la procédure de rachat décrites au chapitre IV du protocole.

Nr. 9 VAN DE HEER HATRY

Art. 7

Dit artikel aanvullen met een § 4 (nieuw), luidende:

« § 4. *Vóór hun bekendmaking in het Belgisch Staatsblad worden de besluiten die krachtens deze wet worden vastgesteld, medegedeeld aan de voorzitters van de Kamer van volksvertegenwoordigers en van de Senaat.* »

Verantwoording

Dit amendement neemt een bepaling over uit de bijzondere-machtenwetten van 26 juli 1996 (zie met name artikel 5 van de wet strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie).

Nr. 10 VAN DE HEER COENE

Art. 2

In het 3^o van dit artikel, de tekst na de eerste komma vervangen als volgt: « *en BATC tot een vennootschap van privaat recht;* ».

Verantwoording

De activiteiten die BATC zal uitvoeren, hebben een commerciële inslag.

Vandaar het voorstel om te kiezen voor een privaatrechtelijk statuut voor de nieuwe structuur.

Nr. 11 VAN DE HEER COENE

Art. 4

In § 1 van dit artikel, de aanhef vervangen als volgt:

« § 1. *Vanaf de tenuitvoerlegging van de hervormingen bedoeld in artikel 2, heeft BATC tot doel:* »

Verantwoording

Tekstuele aanpassing om in overeenstemming te zijn met het vorige amendement op artikel 2.

Nr. 12 VAN DE HEER COENE

Art. 4

Paragraaf 2 van dit artikel doen vervallen.

N° 9 DE M. HATRY

Art. 7

Compléter cet article par un § 4 (nouveau), rédigé comme suit:

« § 4. *Avant leur publication au Moniteur belge, les arrêtés pris en vertu de la présente loi sont communiqués aux Présidents de la Chambre des Représentants et du Sénat.* »

Justification

Cet amendement reprend une disposition des lois de pouvoirs spéciaux du 26 juillet 1996 (voir notamment l'article 5 de la loi visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire).

Paul HATRY.

N° 10 DE M. COENE

Art. 2

Au 3^o de cet article, remplacer les mots « et la B.A.T.C. en entreprise publique ayant la forme de société anonyme de droit public régie par la même loi » **par les mots** « *et la B.A.T.C. en entreprise de droit privé;* ».

Justification

Les activités que la B.A.T.C. effectuera ont un impact commercial.

C'est pourquoi il est proposé de conférer un statut de droit privé à la nouvelle structure.

N° 11 DE M. COENE

Art. 4

Au § 1^{er} de cet article, rédiger la phrase liminaire comme suit:

« § 1^{er}. *Dès la mise à exécution des réformes prévues à l'article 2, la B.A.T.C. a pour objet:* »

Justification

Adaptation du texte visant à assurer la concordance avec l'amendement précédent à l'article 2.

N° 12 DE M. COENE

Art. 4

Supprimer le § 2 de cet article.

Verantwoording

Tekstuele aanpassing naar analogie van vorige amendementen op artikelen 2 en 4.

Nr. 13 VAN DE HEER COENE

Art. 5

In § 1 van dit artikel, de woorden «aan de Staat of aan het publiekrechtelijk lichaam dat deze daartoe aanwijst» doen vervallen.

Verantwoording

Gezien de keuze in vorige amendementen voor een private vennootschap dient deze optie geschrapt.

Nr. 14 VAN DE HEER COENE

Art. 5

Paragraaf 2 van dit artikel doen vervallen.

Verantwoording

Schrapping naar analogie van het vorige amendement op artikel 5, § 1.

Nr. 15 VAN DE HEER COENE

Art. 6

Dit artikel doen vervallen.

Verantwoording

De activiteiten van de nieuwe maatschappij zijn van commerciële aard.

Naar analogie van de vorige amendementen op andere artikelen, dient logischerwijze ook dit artikel geschrapt.

Nr. 16 VAN DE HEER COENE

Art. 7

Paragraaf 3 van dit artikel doen vervallen.

Verantwoording

De termijnen van wettelijk of reglementair vereiste adviezen kunnen niet zomaar overboord gegooid worden voor de totstandkoming van één bepaalde wet of nieuwe regeling.

De vraag kan hierbij trouwens gesteld tot welke aansprakelijkheden in hoofde van de overheid dit kan leiden wegens het niet

Justification

Adaptation du texte découlant des amendements précédents aux articles 2 et 4.

N° 13 DE M. COENE

Art. 5

Au § 1^{er} de cet article, supprimer les mots «à l'État ou à l'entité de droit public que celui-ci délègue à cet effet».

Justification

Étant donné que c'est la forme de la société privée qui a été retenue dans les amendements précédents, cette option doit être supprimée.

N° 14 DE M. COENE

Art. 5

Supprimer le § 2 de cet article.

Justification

Suppression découlant de l'amendement précédent à l'article 5, § 1^{er}.

N° 15 DE M. COENE

Art. 6

Supprimer cet article.

Justification

Les activités de la nouvelle société sont de nature commerciale.

Compte tenu des amendements présentés aux autres articles, cet article doit, logiquement, également être supprimé.

N° 16 DE M. COENE

Art. 7

Supprimer le § 3 de cet article.

Justification

Il serait inconcevable d'ignorer les délais des avis requis par des dispositions légales ou réglementaires pour les besoins d'une loi déterminée ou d'une nouvelle réglementation.

On peut d'ailleurs se demander quelles conséquences le non-respect des délais légaux pourrait avoir pour les pouvoirs publics.

meer respecteren van wettelijke termijnen. Het valt te betwijfelen of deze kaderwet voldoende rechtskracht heeft om deze termijnen terzijde te schuiven en aldus de overheid te behoeden voor schadeclaims of rechtsgedingen vanwege derden die zich benadeeld voelen.

Nr. 17 VAN DE HEER COENE

Art. 8

In § 1 en § 3 van dit artikel de woorden « 30 september 1998 » vervangen door de woorden « 31 maart 1998 ».

Verantwoording

Gezien het feit dat het hier een kaderwet betreft, dient de termijn waarbinnen gewerkt kan worden, beperkt teneinde de parlementaire werking niet verder uit te hollen.

Vandaar het voorstel tot beperking van de volmachttermijn.

Nr. 18 VAN DE HEER COENE

Art. 8

In § 2 van dit artikel, de woorden « binnen de zes maanden » vervangen door de woorden « binnen de drie maanden ».

Verantwoording

Gezien het feit dat het hier een kaderwet betreft, dient de termijn waarbinnen bekrachtigd moet worden, beperkt teneinde de parlementaire werking niet verder uit te hollen.

Vandaar het voorstel tot beperking van de bekrachtigingstermijn.

Luc COENE.

Nr. 19 VAN DE HEER HATRY

Art. 3

In § 1, 1^o, van dit artikel, de woorden « het Verdrag inzake » vervangen door « de Overeenkomst betreffende » en het woord « goedgekeurd » door het woord « goedgekeurd ».

Verantwoording

De ontwerp-tekst moet de juiste benaming vermelden van de Overeenkomst betreffende de internationale luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd bij de wet van 30 april 1947.

Il paraît en effet douteux que la loi-cadre en projet ait, sur le plan juridique, des effets insuffisants pour déroger à ces délais et mettre les pouvoirs publics à l'abri des recours ou actions que pourraient intenter des tiers qui se sentent lésés.

N^o 17 DE M. COENE

Art. 8

Aux § 1^{er} et § 3 de cet article, remplacer les mots « le 30 septembre 1998 » par les mots « le 31 mars 1998 ».

Justification

Étant donné qu'il s'agit ici d'une loi-cadre, il convient de limiter le délai dans lequel les mesures devront être prises, afin de ne pas empiéter davantage sur les compétences du Parlement.

C'est pourquoi il est proposé de limiter la période des pouvoirs spéciaux.

N^o 18 DE M. COENE

Art. 8

Au § 2 de cet article, remplacer les mots « dans les six mois » par les mots « dans les trois mois ».

Justification

Étant donné qu'il s'agit ici d'une loi-cadre, il convient de limiter le délai au cours duquel les arrêtés devront être pris, afin de ne pas empiéter davantage sur les compétences du Parlement.

C'est pourquoi il est proposé de limiter la période de confirmation.

N^o 19 DE M. HATRY

Art. 3

Au § 1^{er}, 1^o, de cet article, remplacer les mots « du Traité de » par les mots « de la Convention relative à » et le mot « goedgekeurd » par le mot « approuvée ».

Justification

Il s'agit de reprendre dans le texte en projet le libellé exact de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 et approuvée par la loi du 30 avril 1947.

Nr. 20 VAN DE HEER **HATRY**

Art. 3

In § 1, 3^o, van dit artikel tussen de woorden «politie-» en «luchtvaart-» het woord «douane-» invoegen.

Verantwoording

In het kader van haar opdrachten moet de RLW ook aan de douanediensdiensten inlichtingen kunnen verschaffen over de luchtvaartuigen, de besturing, de bewegingen en de waarneembare gevolgen ervan.

Aangezien het niet duidelijk is of het vage begrip «politie-, luchtvaart- en luchthaveninspectiediensten» in het artikel ook betrekking heeft op de douanediensdiensten, is het beter deze uitdrukkelijk in de tekst te vermelden.

Nr. 21 VAN DE HEER **HATRY**

Art. 4

In § 2 van dit artikel, tussen de woorden «zijn» en «de volgende activiteiten» de woorden «onder andere» invoegen.

Verantwoording

Dit artikel van het ontwerp somt onder de nrs. 1^o, 2^o en 3^o, een aantal activiteiten van BATC op die worden beschouwd als taken van openbare dienst. Deze lijst is echter niet exhaustief. In het artikel wordt met name niet gesproken over de dienstverlening in het kader van militaire operaties en over het bewaren van goederen bestemd voor humanitaire acties. Dit kan ook als «taken van openbare dienst» worden bestempeld. Door de voorgestelde invoeging wordt duidelijk gemaakt dat de opsomming in dit artikel geenszins exhaustief is.

Nr. 22 VAN DE HEER **HATRY**

Art. 7

Het eerste lid van § 2 van dit artikel vervangen als volgt:

«De Koning kan, bij een in Ministerraad overlegd besluit, voorzien in burgerlijke, administratieve en strafrechtelijke sancties in geval van niet-naleving van de krachtens deze wet vastgestelde bepalingen.»

Verantwoording

In tegenstelling tot wat in het ontworpen artikel wordt beweerd, kan de Koning de toepassing van krachtens de wet vastgestelde bepalingen niet waarborgen. Hij kan hoogstens de toepassing van de wet bevorderen en voorzien in sancties bij het niet-naleven van deze bepalingen.

N^o 20 DE M. **HATRY**

Art. 3

Au § 1^{er}, 3^o, de cet article, entre les mots «de police» et les mots «et d'inspection», insérer les mots «de douane».

Justification

Dans le cadre des missions qui lui sont dévolues, il convient que la R.V.A. puisse également fournir aux services de douane des renseignements relatifs aux aéronefs, à leur pilotage, à leurs mouvements et aux effets observables de ceux-ci.

Dans la mesure où il n'est pas certain que la notion, fort vague, de «services de police et d'inspection aéronautique et aéroportuaire» utilisée dans l'article en projet recouvre également les services de la douane, il s'impose de compléter le texte par une référence expresse à ces services.

N^o 21 DE M. **HATRY**

Art. 4

Au § 12 de cet article, entre les mots «les activités suivantes constituent» et les mots «des missions», insérer les mots «entre autres».

Justification

L'article en projet énumère sous les numéros 1^o, 2^o et 3^o, une série d'activités de la B.A.T.C. qui sont considérées comme des missions de service public. Cette énumération n'est pas exhaustive. L'article en projet ne fait notamment pas référence aux prestations effectuées dans le cadre d'opérations militaires et à la manutention des marchandises destinées aux actions humanitaires qui peuvent également être qualifiées de «missions de service public». Il convient donc d'indiquer par l'insertion proposée que l'énumération figurant à cet article ne revêt aucun caractère exhaustif.

N^o 22 DE M. **HATRY**

Art. 7

Au § 2 de cet article, remplacer le premier alinéa par ce qui suit:

«Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prévoir des sanctions civiles, administratives et pénales en cas de non-respect des dispositions prises en vertu de la présente loi.»

Justification

Contrairement à ce qui est indiqué dans l'article en projet, le Roi ne peut assurer l'application des dispositions prises en vertu de la loi, tout au plus peut-il en favoriser l'application et prévoir les sanctions qui s'attacheront au non-respect desdites dispositions.

Paul HATRY.