



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR ECONOMIE, ENERGIE, LANDBOUW
EN WERKGELEGENHEID

VERGADERING VAN 4 NOVEMBER 1993

Interpellatie van de heer F. Dewinter tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de rol van Gimvindus en de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering in het faillissement van Antwerp Shiprepair Bijlage

VOORZITTER : de heer J. Laverge

— *De interpellatie wordt gehouden om 14.25 uur.*

Interpellatie van de heer F. Dewinter tot de heer L. Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaamse minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de rol van Gimvindus en de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering in het faillissement van Antwerp Shiprepair

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Dewinter tot de heer Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen, over de rol van Gimvindus en de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering in het faillissement van Antwerp Shiprepair.

Dames en heren, de voorzitter van de Vlaamse Raad, de heer Vanvelthoven, meldt mij dat na beraadslaging van het uitgebreid bureau geen moties kunnen worden ingediend over interpellaties die worden gehouden tijdens begrotingsdebatten.

De heer Dewinter heeft het woord.

De heer F. Dewinter : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, in mijn interpellatie refereer ik verscheidene keren aan het schrijven van de minister-president over deze materie. Het lijkt mij

daarom nuttig een kopie daarvan aan het dossier toe te voegen.

Het failliet van Antwerp Shiprepair op 11 augustus kwam als een donderslag bij heldere hemel, vooral ook omdat anderhalf jaar eerder hetzelfde verdict viel dat met inlevering van lonen en allerhande maatregelen zou gepaard gaan. Bovendien was het ook een uitermate onverwachte gebeurtenis. De balansvergadering van 13 mei liet al vermoeden dat het niet de goede kant opging met de laatste scheepshersteller die Antwerpen nog restte. Nadat de overheidsholding Gimvindus amper enkele maanden voor het failliet nieuw kapitaal in het bedrijf had geïnvesteerd, leefde bij velen de hoop op. Wie investeert immers in een verloren zaak ?

In zijn brief van 21 oktober bevestigt de minister-president dat de investering 50 miljoen frank beliep. Ook de overnemer, Damen, zou geldmiddelen hebben ingebracht. Die bedragen werden tot vandaag nog niet officieel bekendgemaakt.

Bij het uiteindelijke faillissement werden een aantal punten als oorzaak aangehaald : de slechte internationale conjunctuur, de moordende concurrentie vanuit Oost-Europa, enzovoort. Ook de zogenaamde hoge kosten die het poolsysteem meebracht zouden mee aan de basis van het failliet liggen.

Met dit laatste kan het Vlaams Blok niet instemmen. De scheepsherstellingssector staat nu eenmaal voor een variabel werkaanbod, dat enkel kan

worden opgevangen door een hooggeschoolde arbeidsreserve ter beschikking te houden : het poolsysteem dus. Dat wordt pas echt duur als de werknemers niet bereid zijn in te stemmen met flexibiliteit en polyvalentie. Bij de scheepsherstellers is dat niet het geval. In moeilijke tijden bleken zij eerder al bereid dubbele shiften te werken en bovendien leverden zij bij het vorige failliet vrijwillig al een groot stuk koopkracht in. Daarom zou het niet eerlijk zijn nu een faillissement te ensceneren om het poolsysteem kapot te maken. Verdere inleveringen bieden hier geen oplossing en de aandeelhouders moeten voor één keer zelf hun verantwoordelijkheid opnemen. De ware schulden van het faillissement moet men zoeken bij de aandeelhouders Damen en Gimvindus. Zij beheerden het bedrijf niet als goede huisvaders. Een aantal vennootschapsrechtelijke en sociaalrechtelijke onregelmatigheden gingen immers aan het faillissement vooraf.

De dag na het faillissement richtten wij aan de minister-president een schrijven, waarop wij anderhalve maand later antwoord ontvingen met de eerder vermelde brief. Wij willen nu onze vragen toetsen aan de antwoorden die het vermelde document biedt en eventueel nieuwe vragen formuleren.

Op 13 mei, toen het virtueel failliet van Antwerp Shiprepair vaststond, had Gimvindus 35 percent van de aandelen in handen. Toen de boeken werden neergelegd, bleek dat Gim-

Dewinter

vindus rechtstreeks 46 percent van de aandelen controleerde en er nog eens 7 percent via de moederfirma MEC beheerste. De aandeelhoudersstructuur van Antwerp Shiprepair onderging in luttele maanden tijd dus drastische veranderingen. Plots beschikte Gimvindus over een aandelenmeerderheid. De ondernemingsraad werd hier overigens nooit van op de hoogte gebracht.

U bevestigt dit in uw brief van 21 oktober en u geeft toe dat Gimvindus bovendien nog 50 miljoen frank investeerde. U verdedigt die handelwijze door te beweren dat er nog een overlevingskans bestond en er zo-doende tijd nodig was om te herstructureren. Dat laatste is uitermate belangrijk omdat wij weten waaruit die vooropgestelde herstructurering bestond. Men had het plan opgevat een tweede NV op te richten, de NV Dokinfra, waarin dan het onroerend vermogen en de concessierechten van Antwerp Shiprepair zouden worden ondergebracht. De bedoeling hiervan was duidelijk : op die manier konden immers de gezonde delen van Antwerp Shiprepair worden gered ; de onderneming zou vervolgens met zijn aanzienlijk sociaal passief failliet gaan en achteraf kon men met een veel kleinere pool scheepsherstellingswerken blijven uitvoeren met een infrastructuur die van de NV Dokinfra zou worden gehuurd. Saillant detail dat ik verder in het midden laat : de voorbereiding van deze operatie gebeurde hoogstwaarschijnlijk in overleg met een aantal topmensen van de vakbondsorganisaties, enkele weken voor het faillissement en tijdens een plezierreisje naar Singapore, aangeboden door het bedrijf zelf.

Door de snelle achteruitgang van de resultaten ging deze vlieger evenwel niet op. De verliezen stapelden zich zo snel op dat de beperkte interventiemogelijkheden waartoe de aandeelhouders van hun respectieve instanties mandaat hadden gekregen, niet konden volstaan om de continuïteit te verzekeren. Toen dat eenmaal een feit was, heeft de raad van bestuur dan maar de boeken neergelegd

en dat noemt u een daad van goed bestuur.

Een goede huisvader reageert anders : als hij weet dat zijn huishouding verliezen lijdt, neemt hij maatregelen en zoekt geen toevlucht in foefjes. Dat ruikt immers naar fraude. Het enige wat de raad van bestuur kon verzinnen, was de troebele operatie waarbij Antwerp Shiprepair in een nieuwe NV zou worden ondergebracht. De onverwachte verslechtering van de situatie levert nog maar eens het bewijs van slecht huisvaderschap : elke goede huisvader die in staat van faillissement verkeert, weet immers dat schuldenspiralen almaar sneller gaan draaien.

Het is niet de eerste keer dat een bedrijf waarin Gimvindus belangrijke participaties neemt — in dit geval zelfs een meerderheidsparticipatie — in een dergelijke benarde situatie terechtkomt. Hebben de Gimvindusverantwoordelijken na BOEL en KS dan nog hun lesje niet geleerd ?

In mijn eerste brief aan de minister-president vermeldde ik tevens een aantal sociaalrechtelijke onregelmatigheden die aan het faillissement voorafgingen. Terecht merkt hij op dat de meeste elementen onder de bevoegdheden van de paritaire organen en het sociaal overleg vallen. Het siert hem dan ook dat hij deze materie niet uit de weg gaat. Het bewijst dat de minister-president zijn politieke verantwoordelijkheid durft te nemen. Strikt juridisch beschouwd, zijn het nog altijd de bevoegde controleinstanties, die overigens nog onder de bevoegdheden van de federale overheden ressorteren, die hier moeten reageren. Zodra de Vlaamse overheid — door middel van een participatiemeerderheid van haar holding Gimvindus — in een bedrijf de iure een beleidsoverwicht kan laten gelden ten aanzien van het gevoerde beleid, dus ook het sociaal, kan en moet zij ook mede verantwoordelijk worden gesteld. Dat is in het BOEL-dossier ook terecht gebeurd. Waarover hebben wij het ? Van de werknemersbijdragen, bestemd voor de financiering van een groeps- en hospitalisatieverzekering, zou meer dan de

helft zijn afgeleid naar andere bestemmingen, die zelfs nu nog onduidelijk zijn.

De minister stelt dat voor de bruggepensioneerden van het voormalige Mercantile-Béliard aparte financiële voorzieningen ten bedrage van 695 miljoen frank waren aangelegd. Volgens onze bronnen was deze enveloppe alleen bestemd voor de arbeidersbruggepensioneerden. Wij hebben echter vernomen dat ook de bedienden-bruggepensioneerden nu uit deze enveloppe worden betaald.

De uitgekeerde feestdagvergoedingen voldoen niet aan de normen die bij CAO waren vastgelegd. Volgens de minister-president moeten de betrokkenen daarvoor de bevoegde rechtbank benaderen. Dit zal ongetwijfeld gebeuren. Maar voelt de minister zich niet moreel verantwoordelijk voor een correcte toepassing van de collectieve loonafspraken van dit bedrijf dat toch door zijn overheids-holding — Gimvindus — wordt gecontroleerd ?

Inzake de aanvraag om toe te treden tot het Fonds voor Sluiting van Ondernemingen maakt de minister er zich in zijn antwoord al te gemakkelijk van af wanneer hij zegt dat de procedure weliswaar werd gestart, maar dat de uitvoering niet tijdig tot stand is kunnen komen. Wij hebben de indruk dat er enerzijds vanuit het paritair comité niet genoeg druk werd uitgeoefend op het FSO en dat dit Fonds anderzijds veel te traag te werk is gegaan. Daar het hier echter nog een volledig gefederaliseerde materie betreft — wat wij spijtig vinden —, nemen wij de minister-president zijn antwoord niet kwalijk. Hooguit moet het ons tot nadenken aanzetten of ook het arbeidsrecht in het algemeen en de collectieve arbeidsverhoudingen in het bijzonder niet dringend moeten worden geregionaliseerd.

Voor de tewerkstelling van illegale werknemers is Antwerp Shiprepair uiteraard niet zelf verantwoordelijk. De minister-president stelt terecht dat hiervoor de onderaannemers verantwoordelijk zijn. Moet men echter niet de vraag stellen of een door de

Dewinter

overheid gecontroleerd bedrijf wel subcontracten met onderaannemers die illegalen te werk stellen, mag blijven afsluiten? In de bouwsector werden ter zake al heel wat strenge maatregelen afgekondigd. Waarom moet dat in de scheepsherstellingssector anders zijn? We mogen niet vergeten dat de tewerkstelling van ons eigen volk door dit principe in vraag wordt gesteld.

Met betrekking tot de rol van het Fonds voor Bestaanszekerheid erkennen wij dat de Vlaamse overheid ter zake geen verantwoordelijkheid moet opnemen. De voorzitter van het paritair comité en de vakbondsvertegenwoordigers in dit Fonds moeten zelf de hun toevertrouwde sleutelrol ter harte nemen. Wij gaan inzake deze problematiek dus akkoord met het antwoord van de minister-president. Mijnheer de minister-president, op het einde van uw brief schrijft u dat u hoopt dat dit dossier verder op een serene wijze kan worden behandeld. Dat hopen wij uiteraard ook. U mag evenwel niet vergeten dat de broodwinning van meer dan 500 gezinnen door dit faillissement op de helling komt te staan. Sereniteit is alleen mogelijk wanneer men oprecht naar constructieve en blijvende oplossingen zoekt.

Ons vertrouwen in de beleidsbekwaamheid van Gimvindus is met dit en gelijkaardige voorgaande dossiers, die trouwens in deze commissie uitgebreid werden behandeld, danig aan het wankelen gegaan. Via de pers moeten wij vernemen dat alleen de in het verleden reeds onbetrouwbaar gebleken Damen-groep het door haarzelf gemaakte faillissement wil overnemen. Het gerucht doet de ronde dat er in het bedrijf slechts 200 van de 500 jobs zouden overblijven. Gimvindus wil daarin bijspringen. Maar onder welke voorwaarden? Ik wijs erop dat de arbeiders van Antwerp Shiprepair naar aanleiding van het vorige faillissement een paar jaar geleden reeds genoeg hebben ingeleverd. Ze waren daarenboven bijna het slachtoffer van slinkse vennootschapsrechtelijke manoeuvres die alleen door een onverwacht voortijdig

faillissement konden worden beëindigd. Ik heb u daarvan voorbeelden gegeven. Momenteel leven zij in onzekerheid over het lot van hun bedrijf.

Reeds tijdens de eerste dagen van het faillissement liet AGHA -de Antwerpse vereniging die de havenbelangen behartigt- weten dat het behoud van een kundige scheepshersteller onontbeerlijk is voor het behoud van de concurrentiekracht van de Antwerpse haven. Het Vlaams Blok treedt dit standpunt volmondig bij.

Antwerp Shiprepair moet behouden blijven. Daarbij mag echter niet meer worden geraakt aan het sociaal statuut van de scheepsherstellers zelf. Ik hoop dat de minister-president daarvoor begrip opbrengt.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat deze interpellatie in wezen wordt gehouden om in dit dossier, waarbij opnieuw een aantal erg onverkwikkelijke kanttekeningen kunnen worden gemaakt, eindelijk klare wijn te schenken. Het gaat hier immers niet om een zaak waarbij de overheid niet betrokken is. Nee, Gimvindus bezit hier een meerderheidsparticipatie. De Vlaamse overheid is er dus wel degelijk bij betrokken. Ook de scheepsherstellers zouden het ten zeerste appreciëren indien er ter zake duidelijkheid wordt geschapen. Niet alleen sleept dit dossier nu al lang genoeg aan, maar het is ook in het belang van de Antwerpse haven en van Antwerpen als havenstad dat er duidelijkheid komt in deze aangelegenheid.

De voorzitter: Minister-president Van den Brande heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ook ik wil voor deze interpellatie verwijzen naar de antwoorden die ik per brief naar de heer Dewinter heb gestuurd. Gezien de werkzaamheden van de Raad verdient het aanbeveling dat vragen over bepaalde kwesties onmiddellijk per brief worden beantwoord.

Mijnheer Dewinter, in uw brief van 12 augustus 1993 stelde u een aantal

vragen over zaken die feitelijk moesten worden onderzocht. Het is uiteraard niet mogelijk om binnen 24 uur zinnige antwoorden te formuleren. In mijn antwoord heb ik alle elementen aangehaald die in deze zaak van belang waren. Parallel met mijn antwoord wil ik nog enkele elementen toelichten.

Mijnheer Dewinter, vooreerst wil ik opmerken dat de commissie van Onderzoek naar de Besteding van de KS-gelden besluiten heeft neergelegd in verband met de rol van Gimvindus. Zoals ik daarnet heb aangegeven, heb ik ter zake een aantal beslissingen genomen die ik ook consequent zal uitvoeren. Ik aanvaard evenwel niet dat u in dit dossier om puur politieke redenen en gemakkelijksheidshalve Gimvindus in een kwaad daglicht stelt en van onregelmatigheden verdenkt. Dit is al te simpel. Ik zal me dan ook louter beperken tot de feitelijke gegevens uit het dossier.

Gimvindus heeft dit jaar inderdaad een kapitaalbreng van 50 miljoen frank gedaan. Ook de groep Damen heeft bij deze gelegenheid geldmiddelen ingebracht. Hieruit blijkt dat men van oordeel was dat de onderneming nog een kans op overleven had. U weet dat de vorige reddingsoperatie al heel moeilijk was. Men heeft toen zorgzaam afgewogen wat er wel en niet kon.

Gimvindus en Damen gingen ervan uit dat een herstructurering tijd zou vergen en dat de investering daartoe kon bijdragen. De raad van bestuur van Gimvindus keurde die kapitaalbreng overigens autonoom goed in de tweede functie. Bovendien wilde men inderdaad het onroerend goed in een immobiliënvennootschap onderbrengen. Daarbij zou ook een aanzienlijke financiële schuld worden afgesplitst met het oog op een betere financiële structuur en minder zware exploitatie. De verliezen stapelden zich in een dermate snel tempo op, dat de relatief beperkte mogelijkheden van interventie waarvoor de aandeelhouders van de respectieve instanties mandaat hadden gekregen, niet konden volstaan om de continuïteit te verzekeren. Toen men dan

Van den Brande

vaststelde dat het een onomkeerbare situatie was, legden de aandeelhouders en de raad van bestuur de boeken neer. Dat duidt wel degelijk op een daad van goed bestuur.

De eventuele sociaalrechtelijke onregelmatigheden die u vermeldt, vallen uitsluitend onder de bevoegdheden van de paritaire organen en het sociaal overleg. Als wij de rol van de overheid in de economie correct willen omschrijven, dan moeten wij voor ogen houden dat bepaalde "sociale" afspraken tot het onderlinge overleg tussen bijvoorbeeld een aandeelhouder zoals Gimvindus en de privé-partner behoren. Het is dus niet bij de overheid, bij het gewest, dat moet worden ingegrepen. Wat u overigens als mogelijke onregelmatigheden omschrijft, moet eerst nog worden bezien.

In de sociale sfeer is het bovendien de dagelijkse leiding van de onderneming die overleg pleegt met de werknemersorganisaties. Derhalve is het de arbeidsrechtbank of het auditoraat dat in dergelijke gevallen uitspraak moet doen en eventuele vervolging moet instellen.

Samenvattend kan ik u vertellen dat in eerste instantie Gimvindus hier autonoom heeft gehandeld. Ten tweede ging men behoedzaam tewerk om op die manier kapitaal in te brengen zonder dat er een herstructurering met duurzame mogelijkheden was vooropgesteld. In de voorbije uren werden bovendien opnieuw gesprekken gevoerd tussen Gimvindus en Damen om na te gaan of er in de toekomst een mogelijkheid bestaat om nog een nieuwe, aangepaste onderneming op te starten.

Een objectieve bron, de curator, meldde mij dat de privépartner, Damen, de enige is die in aanmerking zou kunnen komen. Men zoekt dus naar een oplossing tussen Gimvindus en Damen en als dit mogelijk is, wil men eventueel ook een gewestwaarborg krijgen ten aanzien van bepaalde investeringen om vanuit de huidige juridische toestand een hergestructureerd bedrijf te kunnen op-

starten met duurzame vooruitzichten.

Ten slotte, u moet mij niet overtuigen van de sociale betekenis van deze kwestie. Ik ben ter zake goed geplaatst want ze herinnert me aan de BOEL-problematiek. Mijnheer Dewinter, ook met betrekking tot dit laatste dossier heb ik van uw fractie de meest tegenstrijdige signalen gekregen. Op een bepaald ogenblik werd er enerzijds resoluut gezegd dat het onmogelijk was zomaar tussen te komen maar anderzijds werd er geopperd dat de Boelwerf ne variëtur moest worden gered. Ik heb intussen de goedkeuring van de Europese Commissie bekomen. Tussen haakjes, niet commissaris Van Miert maar de Vlaamse regering heeft in samenspraak met de aangewezen partners deze zaak opgelost en daarover ben ik heel tevreden. In de zaak Boelwerf heb ik, naast de zeer belangrijke herstructurering, bepaalde engagementen genomen omdat ik onder andere rekening hield met de sociale toestand van de werknemers, van de gezinnen en van de toeleveranciers. Ook ik begrijp het standpunt van AGHA als ze zeggen dat een wereldhaven zoals Antwerpen ook over een eigen scheepsherstellingsdienst zou moeten blijven beschikken. Maar als dit zo evident is, als een scheepsherstellingsdienst in ieder geval tot de omkadering van een havenexploitatie zoals Antwerpen moet behoren, dan vraag ik me toch af hoe het komt dat er geen leefbaar bedrijf overeind blijft. In ieder geval zal ik nauwgezet de verdere besprekingen ter zake opvolgen. Een oplossing is in ieder geval slechts mogelijk als er eensgezindheid ontstaat tussen Gimvindus en een eventuele particuliere partner, of dat nu Damen is of een andere. Pas daarna rijst de vraag of het Vlaamse Gewest al dan niet engagementen moet nemen.

De voorzitter : De heer Dewinter heeft het woord.

De heer F. Dewinter : Mijnheer de voorzitter, ik noteer dat er vooruitgang is in dit dossier. Ik wil er wel op wijzen dat de scheepsherstellers morgen hun laatste uitkering krijgen van het Fonds voor Bestaanszeker-

heid. Vanaf overmorgen moeten ze stempelen wat betekent dat ze een veel kleinere uitkering zullen krijgen. Het wordt in ieder geval tijd dat er ter zake een oplossing wordt geboden.

Ik heb vernomen dat men naar een compromis streeft waarbij 300 banen zouden verloren gaan. Van de 500 arbeidsplaatsen zouden er nog 200 overblijven. Mijnheer de minister-president, ik weet niet in hoeverre u dat kunt bevestigen of ontkennen maar ik hoop in ieder geval dat, wanneer u ter zake over meer gegevens beschikt, u ons deze mededeelt.

Ik heb ook nog een paar opmerkingen bij uw antwoord. U vindt het blijkbaar geen voorbeeld van slecht beheer wanneer men op het ogenblik dat men virtueel failliet is, het sociaal passief in het moederbedrijf poogt af te stoten en een nieuwe NV opricht. U bevestigt ook dat er wel degelijk een intentie bestond om het onroerend vermogen en de concessierechten uit de brand te slepen. Ik heb bij een dergelijke operatie toch twijfels. Op die manier laat men immers de gemeenschap opdraaien voor het faillissement terwijl men de positieve elementen nog uit de brand probeert te slepen. Ik vraag mij af in hoeverre Gimvindus zich tot dergelijke, twijfelachtige operaties — die we geregeld bij faillissementen terugvinden — laat verleiden.

Nadat op 13 mei de balansvergadering plaatsvond en het virtueel failliet werd vastgesteld, investeerde Gimvindus nog 50 miljoen frank. Ik heb daarbij toch een aantal vragen. U hebt gezegd dat er op dat ogenblik nog signalen waren die lieten uitschijnen dat de toestand nog de goede richting kon uitgaan. Achteraf is dit niet zo gebleken. De voogdijoverheid moet dan toch de vraag stellen in welke mate daar een fout werd begaan. Het gaat uiteindelijk toch om gemeenschapsgelden.

Ten slotte treed ik uw opmerking bij waarbij u in bedekte termen een verwijt stuurt naar de Antwerpse haven-gemeenschap. Als Antwerpen het behoud van een scheepshersteller zo belangrijk vindt, waarom komt er

Dewinter

dan geen impuls van de particuliere sector in de Antwerpse haven-gemeenschap ?

Dat is zeker een terecht verwijt waarop onze partij in Antwerpen de haven-gemeenschap al meermaals heeft gewezen. Het is uitermate jammer dat noch de Antwerpse haven-gemeenschap, noch de privé-sector of de bedrijven zelf voldoende inspanningen hebben geleverd om een scheepsherstellingsbedrijf in Antwerpen een levenskans te bieden.

De voorzitter : De minister-president heeft het woord.

Minister-president L. Van den Brande : Mijnheer Dewinter, als een scheepsherstellingsbedrijf in het Ant-

werpse havengebied onontbeerlijk is, dan is het bedroevend te moeten vaststellen dat er niet één rendabel bedrijf overeind kan blijven. Ik stuur dus geen verwijten aan het adres van de privé-investeerders die over de brug hadden moeten komen. Het lijkt mij evenwel evident dat een dergelijke noodzakelijke bedrijvigheid in de haven toch in de vorm van een rendabele onderneming moet kunnen werken. Verder kan ik enkel hopen dat er weldra een oplossing uit de bus komt en verwijs ik naar de antwoorden die ik al eerder gaf.

De voorzitter : De heer Olaerts heeft het woord.

De heer H. Olaerts : Mijnheer de minister-president, u bevestigde dat Gimvindus 50 miljoen frank beschik-

baar stelde. Daarbij vermeldde u ook dat de privé-partner eveneens een zeker kapitaal inbracht. Kunt u ons in verband daarmee een precies bedrag noemen ? In deze context is die informatie immers belangrijk.

Minister-president L. Van den Brande : Die gegevens heb ik nu niet bij de hand, maar ik bezorg ze u zo snel mogelijk.

— *Het incident wordt gesloten om 17.45 uur.*

BIJLAGE

Brussel, 12 augustus 1993

Aan de heer Luc Van den Brande
Minister-Voorzitter van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid,
Energie en Externe Betrekkingen

Jozef II-straat 30
1040 Brussel

Geachte heer minister,

Wij vernemen dat het laatste Antwerpse scheepherstellingsbedrijf, "Antwerp Shiprepair" gedwongen werd de boeken neer te leggen en intussen reeds failliet is verklaard.

De betrekkingen van meer dan 500 werknemers komen daarmee op de tocht te staan en de Antwerpse regio wordt eens te meer met een zwaar sociaal passief geconfronteerd.

Wij zijn gedwongen ons tot U, in Uw hoedanigheid van minister van Economie, te wenden omdat de Vlaamse overheidsmaatschappij Gimvindus in dit alles een sleutelrol schijnt te spelen.

Uit goede bron vernemen wij dat aan het huidige faillissement van dit scheepsherstellingsbedrijf een aantal vennootschapsrechtelijke eigenaardigheden en sociaalrechtelijke onregelmatigheden zijn voorafgegaan. De gewestelijke Investeringsmaatschappij Vlaanderen is daarbij of gedogende getuige of actieve deelnemer geweest.

Op de balansvergadering van 13 mei laatstleden bleek dat het bedrijf reeds virtueel failliet was. Gimvindus had op dat moment 35 % van de aandelen in handen. Nu de boeken worden neergelegd blijkt dat Gimvindus rechtstreeks 46 % van de aandelen in handen heeft en ook nog eens de 7 % aandelen van de moederfirma MEC controleert.

Op een paar maanden tijd is de aandeelhouderstructuur van de Antwerp Shiprepairs dus grondig hertekend. Gimvindus beschikt plots over een aandelenmeerderheid. De ondernemingsraad werd hiervan nooit in kennis gesteld.

De aandeelhouderstructuur kan volgens ons slechts in die mate gewijzigd zijn geworden mits een kapitaalsverhoging van 50 miljoen frank. Heeft Gimvindus dat kapitaal ingebracht ? Zo ja, wanneer en waarom ? Op 13 mei was al duidelijk dat Antwerp Shiprepair in ernstige moeilijkheden verkeerde. Waarom is Gimvindus dan toch nog blijven investeren ?

Welke rol speelt de privé-partner Damen nog in dit alles ? Beschikt Antwerp Shiprepair nog over de onroerende infrastructuur in haar actief ? Of werd deze intussen ondergebracht in een aparte structuur en staat er tegenover het sociaal passief praktisch geen enkel materieel actief meer ? Heeft Gimvindus desgevallend weet van deze operaties ?

Zoals gezegd zijn er bij Antwerp Shiprepair ook een aantal ernstige sociaalrechtelijke onregelmatigheden geweest. We sommen de meest flagrante hierna op met de vraag in hoeverre Gimvindus hiervan kennis had, en welke rol zij daarbij eventueel zelf heeft gespeeld ?

De werknemers van Antwerp Shiprepair dragen 1,5 % van hun loon af aan een fonds voor Sociale Voorzieningen dat hen een aantal sociale voorzieningen, zoals een groeps- en een hospitalisatieverzekering, verstrekt. In '92 werd bijvoorbeeld gemiddeld per man en per jaar 12.000 frank afgedragen. De kost van deze voorzieningen bedroeg echter nog niet de helft. Wat is er met de rest van deze werknemersgelden gebeurd ?

Voor de arbeiders-bruggepensioneerden van Antwerp-Shiprepair waren aparte financiële voorzieningen ten bedrage van 695 miljoen aangelegd. Met een deel van deze gelden zouden echter ook de bruggepensioneerde bedienden van het voormalige Mercantile zijn uitbetaald.

De uitgekeerde feestdagvergoedingen zouden niet aan de wettelijke normen terzake beantwoorden.

Er werd collectief beslist om aan te sluiten bij het Fonds voor Sluiting van Ondernemingen. Tot op heden weten de werknemers echter nog steeds niet of deze aansluiting ook effectief werd aangevraagd door de bedrijfsleiding.

De gewestelijke sociale inspecteur Torfs heeft moeten vaststellen dat minstens drie onderaannemers van Antwerp Shiprepairs met illegale werknemers werkten. Tot op heden werd aan zijn vaststellingen nog geen enkel gevolg gegeven.

Diezelfde onderaannemers laten overigens na hun bijdrage van 3,5 % aan het Fonds voor Bestaanszekerheid te betalen.

De bedrijfsleiding heeft trouwens ook nooit haar hoofdelijke bijdragen voor de bruggepensioneerden van na '89 betaald, hetgeen maakt dat een deel van de daarvoor voorziene sociale enveloppe nu moet worden aangewend voor het betalen van de sociaalrechtelijke boete.

U begrijpt, geachte heer minister, dat dit alles bij ons de nodige vragen oproept. Bij vroegere gelegenheden hebben wij reeds de rol en de effectiviteit van Gimvindus in vraag moeten stellen. Vandaag wordt een belangrijke sector in het Antwerpse havenmilieu het slachtoffer van het wanbeleid van de Gimvindus-bestuurders. Wij zullen er bij de voorzitter van de Vlaamse Raad dan ook op aandringen dat hij de commissie Economie bij hoogdringendheid alsnog bijeenroept, opdat de rol van Gimvindus in dit sociaal drama duidelijk aan het licht zou worden gebracht.

Van u vragen we bij deze reeds dat u ons zo snel mogelijk een antwoord op de door ons gestelde vragen zou verstrekken. Ik reken dan ook op een snelle reactie uwerzijds en teken,

met de meeste hoogachting,

Filip Dewinter,
Fraktieleider van het Vlaams Blok in de Vlaamse Raad

Aan de heer F. Dewinter
Fraktieleider van het Vlaams Blok
Madouplein 8 bus 9 1030 Brussel

Betreft : uw brief van 12 augustus 1993 — Antwerp Shiprepair

Waarde collega,

In uw brief van 12 augustus 1993 stelt u enkele vragen over het dossier „Antwerp Shiprepair". Graag beantwoord ik deze vragen.

Vooreerst dient opgemerkt te worden dat in dit bestek (een ondervraging door een lid van de wetgevende macht aan het bevoegde lid van de uitvoerende macht) enkel de beleidsdaden van de overheid en van de organen waarover zij toezicht en bevoegdheid heeft ter sprake kunnen komen.

GIMVINDUS heeft inderdaad in de loop van dit jaar een kapitaalbreng gedaan van 50 miljoen frank ; ook Damen heeft bij deze gelegenheid geldmiddelen ingebracht. Hieruit blijkt dat men van oordeel was dat de onderneming nog een kans tot overleven had, en dat minstens de tijd moest worden gegeven om een herstructurering tot stand te brengen. De Raad van Bestuur van GIMVINDUS heeft deze kapitaalbreng autonoom goedgekeurd (in 2de functie). De intentie bestond inderdaad om het onroerend goed af te splitsen in een immobiliënvennootschap, met medeneming van een belangrijke hoeveelheid schuld, om de financiële structuur te verbeteren en de exploitatie te verlichten/Door de snelle degradatie van de resultaten is deze intentie niet kunnen uitgevoerd worden.

De verliezen stapelden zich aan een dermate snel tempo op dat de beperkte mogelijkheden tot tussenkomst waarvoor de aandeelhouders van hun respectievelijke instanties mandaat hadden gekregen niet konden volstaan om de continuïteit te verzekeren. Het is dan ook als daad van goed bestuur dat, eenmaal dit vaststond, de Raad van Bestuur de boeken heeft neergelegd, opdat de schulden niet zouden vergroot worden.

Van wat onder de noemer „sociaalrechterlijke onregelmatigheden" wordt aangehaald, zijn de meeste elementen onder de bevoegdheid van de paritaire organen en het sociaal overleg. In de sociale sfeer is het de dagelijkse leiding van de onderneming die in overleg treedt met de werknemersvertegenwoordigers. „Onregelmatigheden" zijn het domein van de geëigende controle-instanties en eventueel de rechtbanken. Voor wat de feitelijke elementen betreft, deel ik u mede :

- er is ons geen Fonds voor Sociale Voorzieningen bekend, wel wordt inderdaad een bijdrage van 1,5 % aan het Fonds voor Bestaanszekerheid, onder paritair beheer, gestort voor de vermelde sociale voordelen. De verantwoordelijkheid voor het beheer van deze gelden berust bij genoemd fonds ;
- de 695 miljoen frank heeft geen betrekking op de bruggepensioneerden van Antwerp-Shiprepair, maar enkel op die van het vroegere Mercantile-Béliard. Voor de bruggepensioneerden van Antwerp-Shiprepair is een aparte VZW opgericht (het Sociaal Fonds voor Scheepsherstelling in het Antwerpse Havengebied) ; de financiering wordt verzekerd door een enveloppe die door GIMVINDUS voor rekening van het Vlaams Gewest beschikbaar gesteld is ;
- De feestdagvergoedingen zoals nu toegepast zijn bij CAO geregeld. Uitspraken over het wettelijk karakter ervan zijn het domein van de rechtbanken, op eventuele klacht van betrokkenen ;
- per CAO werd afgesproken dat deze aansluiting zou gebeuren, en de procedure werd gestart om dit via het paritair comité tot stand te brengen. De uitvoering is echter niet tijdig kunnen tot stand komen ;
- voor wat betreft de tewerkstelling van illegale werknemers dient met klem gesteld te worden dat Antwerp Shiprepair zelf zich daaraan nooit heeft bezondigd. De relatie met een onderaannemer is een contractuele en voor de werknemers van de onderaannemer is deze laatste zelf verantwoordelijk. Wel kan men aannemen dat indien de onderneming kennis krijgt van dergelijke praktijken, zij normaal in de toekomst op deze onderaannemers geen beroep meer zou mogen doen. In voorkomend geval dienen de bevoegde instanties naar de betrokken onderaannemers het gepaste gevolg te geven. Idem voor een niet storting van eventueel verschuldigde bedragen aan het Fonds voor Bestaanszekerheid. Overigens is voor het innen dit Fonds zelf bevoegd, en Antwerp Shiprepair niet betrokken ;
- de gehele kost van de bruggepensioneerden van na 1989 wordt gedekt door de sociale enveloppe. Daarbij is de regeling van hoofdelijke bijdragen en boeten aan diverse wijzigingen onderhevig geweest, en zijn een aantal betwistingen gerezen. In elk geval is het beheer van deze fonds ook een paritaire aangelegenheid, onder de verantwoordelijkheid van het Sociaal Fonds voor Scheepsherstelling in het Antwerpse Havengebied, en komt de overheid enkel tussen in de financiering,

via GIMVINDUS, zoals hierboven reeds vermeld. Het Sociaal Fonds is overigens onderworpen aan zowel revisorale controle als overheidstoezicht.

Het is mijn hoop dat dit dossier op een serene wijze verder kan behandeld worden.

Hoogachtend,

Luc Van den Brande,
Vlaams minister van Economie, KMO, Wetenschapsbeleid,
Energie en Externe Betrekkingen

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid