

VLAAMSE RAAD

BUITENGEWONE ZITTING 1992

13 OKTOBER 1992

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

— van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis —

betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen

VERSLAG

namens de Commissie voor Economie, Energie en Werkgelegenheid
uitgebracht door de heer F. Dielens

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer J. Laverge.

Vaste Zeden : de heren P. Deprez, J. De Roo, L. Martens, E. Schuermans, J. Weyts ;

de heren F. Dielens, C. Lisabeth, J. Sleeckx, G. Vermassen ;

de heren L. Bril, J. Buchmann, J. Laverge ;

de heer F. Wymeersch ;

de heer H. Candries ;

mevrouw M. Aelvoet.

Plaatsvervangers :

de heren S. De Clerck, M. Didden, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke, de heren K. Pinxten, J. Taylor ;

de heren G. Bossuyt, M. Bourgois, J. Leclercq, D. Van der Maelen ;

de heren W. Cortois, D. Van Mechelen, F. Vergote ;

de heer W. Peeters ;

de heer M. Capoen ;

de heer J. Ulburghs.

Zie :

225 (BZ 1992)

— Nr. 1 : Voorstel van resolutie

— Nr. 2 : Amendementen

INHOUDSOPGAVE

DEEL 1 — PROBLEMATIEK VAN DE SCHEEPSBOUWWERF BOEL TE TEMSE

1. Uiteenzetting door de heer L. Van den Brande, Minister-president van de Vlaamse Regering, Gemeenschapsminister voor Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie, en Externe Betrekkingen	4
1.1. Stand van zaken in verband met de moeilijkheden en de eventuele sociale gevolgen	4
1.1.1. <i>Financiële toestand van de NV Boelwerf</i>	4
1.1.2. <i>Initiatieven van de Vlaamse Regering inzake de NV Boelwerf</i>	5
1.1.3. <i>Sociaal begeleidingsplan en economische reconversie</i>	7
1.2. Stand van zaken in verband met de decreetgeving op het vlak van het scheepsbouwbeleid	8
2. Bespreking	10
2.1. Juridische situatie van de NV Boelwerf en mogelijke structurele ingrepen vóór en na faillissement	10
2.2. Sociaal begeleidingsplan en economische reconversie	12
2.3. Stand van zaken in verband met het scheepsbouwbeleid	14
2.3.1. <i>Een vernieuwd industrieel beleid</i>	14
2.3.2. <i>Rol van GIMVINDUS en toelichting bij de financiële toestand</i>	19
2.4. Indiening van een voorstel van resolutie door de heren M. Cordeel en G. Anthuenis betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen	23
2.4.1. <i>Regeling van de werkzaamheden</i>	23

DEEL II — VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEREN M. CORDEEL EN G. ANTHUENIS BETREFFENDE HET SCHEEPSBOUWBELEID IN VLAANDEREN — STUK 225 (BZ 1992) — NR. 1

1. Toelichting door de indieners van de voorstellen van resolutie en bespreking	24
2. Standpunt van de Vlaamse Regering en bespreking	26
3. Bespreking	28
4. Voortzetting van de bespreking en stemming	29

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE	32
---	-----------

BIJLAGEN	33
-----------------	-----------

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie besprak op 7 oktober 1992 het voorliggende voorstel van resolutie en keurde het na amendering goed.

Op 30 september 1992 werd door uw Commissie uitvoerig van gedachten gewisseld over de problematiek van de scheepsbouwwerf Boel te Temse, de sociale gevolgen ervan en de stand van zaken in verband met het scheepsbouwbeleid. Hieruit bleek de nauwe samenhang tussen de problemen waarmede de Boelwerf thans worstelt en het concept van een vernieuwd scheepsbouwbeleid.

Tevens werd de rol van GIMVINDUS door de afgevaardigde van de Minister-president van de Vlaamse Regering als overheidsaandeelhouder in de Boelwerf, en als hefboom bij het ontwikkelen van een vernieuwd scheepsbouwbeleid uitvoerig toegelicht. Tot besluit van deze vergadering werd door de heren M. Cordeel en G. Anthuenis, vanuit hun bekommernis voor het behoud van de scheepsbouwsector een voorstel van resolutie betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen ingediend (Stuk 225 (BZ 1992) — Nr. 1).

Bij de bespreking van dit voorstel van resolutie op 7 oktober 1992 lagen nog vier andere voorstellen van resolutie ter tafel, met name het voorstel van resolutie van mevrouw V. Dua en M. Vogels betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen (Stuk 227 (BZ 1992) — Nr. 1) ; het voorstel van resolutie van de heer L. Hancké betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen (Stuk 228 (BZ 1992) — Nr. 1) ; het voorstel van resolutie betreffende de scheepsbouwactiviteit in Vlaanderen van de heren J. Lenssens, J. Sleenckx, M. Capoen, L. Hancké, J. De Meyer (Stuk 229 (BZ 1992) — Nr. 1) ; het voorstel van resolutie van de heren F. Wymeersch en L. Van Nieuwenhuysen betreffende maatregelen in verband met de problematiek van de Boelwerf te Temse (Stuk 230 (BZ 1992) — Nr. 1). Strikt genomen konden deze voorstellen van resolutie niet in behandeling worden genomen, ingevolge de niet-naleving van de bepalingen van artikel 61, punt 2 van het Reglement. Nochtans ontstond in de Commissie een ruime consensus om van de verschillende ingediende voorstellen van resolutie, op basis van het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis, een geïntegreerde tekst op te stellen. Na een korte schorsing, werd deze geïntegreerde tekst ingediend door de heren J. Lenssens, F. Dielens, M. Capoen, M. Cordeel, F. Wymeersch en J. De Meyer (Stuk 225 (BZ 1992) — Nr. 2) als amendement op het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis (Stuk 225 (BZ 1992) — Nr. 1).

Het voorliggend verslag omvat twee delen :

DEEL I — PROBLEMATIEK VAN DE SCHEEPSBOUWWERF BOEL TE TEMSE

- Stand van zaken in verband met de moeilijkheden en de eventuele sociale gevolgen.
- Stand van zaken in verband met de decreetgeving inzake scheepsbouwbeleid.

DEEL II — VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE HEREN M. CORDEEL EN G. ANTHUENIS BETREFFENDE HET SCHEEPSBOUWBELEID IN VLAANDEREN — STUK 225 (BZ 1992) — Nr. 1).

DEEL 1 — PROBLEMATIEK VAN DE SCHEEPS- BOUWWERF BOEL TE TEMSE

1. Uiteenzetting door de heer L. Van den Brande, Minister-president van de Vlaamse Regering, Gemeenschapsminister voor Economie, KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en Externe Betrekkingen

1.1. Stand van zaken in verband met de moeilijkheden en de eventuele sociale gevolgen

1 .1.1. Financiële toestand van de NV Boelwerf

De Gemeenschapsminister deelt mede dat er globaal gezien voor de financiering bij cumulatie van alle potentiële behoeften van de onderneming een financiële injectie van 2 à 3 miljard frank nodig is.

Hij benadrukt de goede wil van de Vlaamse Regering bij de oplossing van de financiële moeilijkheden. Nochtans zal de Vlaamse Regering strikt vasthouden aan de beginselen vervat in de VESOC-richtlijn van 30 april 1982, aangepast op 4 februari 1987, betreffende het gewestelijk beleid inzake ondernemingen in moeilijkheden. Bij een kapitaalbreng door de Vlaamse Regering, zal van de privé-aandeelhouder een gelijkwaardige financiële inspanning worden verwacht.

Een faillissement dient omwille van de sociale gevolgen en de stijging van de werkloosheid in het Waaslandse ten alle prijze vermeden.

De Minister-president is zich terdege bewust dat 1850 werknemers in hun bestaanszekerheid zijn bedreigd, en dat het verloren gaan van de Boelwerf een negatieve impact zou hebben op het bedrijfseconomisch klimaat voor de vele toeleveringsbedrijven in het Waasland.

Van de globale liquiditeitsnood van 3 miljard frank, bedraagt het urgente liquiditeitstekort 700 miljoen frank. De Vlaamse Regering verklaart zich bereid om op een constructieve wijze bij te dragen tot het lenigen van dit financiële tekort door een kapitaalinjectie van 352 miljoen frank. Hierbij zal het VESOC-principe van **1 frank overheidsgeld = 1 frank privé-aandeelhouders**, met andere woorden de fifty-fifty-basis, strikt worden gehanteerd. De privé-aandeelhouder (Almabo-Exmar) stelde dat, uit zijn hoofde, slechts een kapitaalinjectie van 118 miljoen frank mogelijk is. Op 21 september 1991 bleek, na moeizame onderhandelingen, dat men niet tot een vergelijk kon komen.

De Raad van Bestuur verklaarde vervolgens dat de NV Boelwerf de boeken zou neerleggen bij de Rechtbank van Koophandel te Sint-Niklaas.

De Minister-president onderstreept de enge manoeuvreerruimte, gezien het juridische kluwen waarin het bedrijf thans is verwickeld en dat tot op heden nog niet is ontward.

Ingevolge de bepalingen van de Faillissementswet van 18 april 1851 is in staat van faillissement, iedere koopman die ophoudt te betalen en waarvan het krediet aan het wankelen is gebracht (Art. 437 Faill. W.).

Artikel 442 van de Faillissementswet bepaalt de verschillende vormen van faillietverklaring, hetzij op aangifte van de gefailleerde, hetzij op verzoek van een of meer schuldeisers, hetzij ambtshalve.

De neerlegging van de boeken door de NV Boelwerf bij de Rechtbank van Koophandel te Sint-Niklaas, wijst in de richting van een staking van betaling en een wankelend krediet.

Nochtans blijkt uit de rechtspraak dat :

„De vaststelling van het feit dat een koopman opgehouden heeft te betalen, dat zijn krediet aan het wankelen is gebracht, afhangt van de omstandigheden die door de feiten-rechter worden beoordeeld. Hij mag vaststellen dat de niet-betaling van een schuld op de vervaldag slechts blijk geeft van een tijdelijke geldverlegenheid, die niet gelijk staat met het door de wet bedoelde ophouden te betalen.” (Cass., 16 juli 1903, Pas., 1903, 1, 341).

De Minister-president merkt op dat de Raad van Bestuur van de NV Boelwerf eveneens in de mogelijkheid was om concordataire voorstellen te formuleren, voor de aanvraag tot faillissement. De mogelijkheid van het formuleren van concordataire voorstellen blijft eveneens open, na faillissement. Thans wordt het dossier in beraad gehouden door de Rechtbank van Koophandel.

De Minister-president benadrukt in deze context dat het geenszins in zijn bedoeling ligt om te interfereren in de bevoegdheidssfeer van de rechterlijke macht. De autonomie van de rechter dient gerespecteerd te worden.

Anderzijds duldt de Minister-president evenmin een inmenging van, of beïnvloeding door de rechterlijke macht van de Vlaamse Regering. Het principe van de scheiding der machten moet volledig worden geëerbiedigd.

Het zou in een democratische rechtsstaat ondenkbaar zijn dat de rechter een vonnis in beraad houdt tot de Vlaamse Regering een beslissing in deze heeft genomen. In het belang van het treffen van sociale begeleidingsmaatregelen en het uitstippelen van een reconversiebeleid, dringt de Minister-president aan op bekwame spoed bij de ontwarring van dit juridische imbroglio.

Met betrekking tot de eventuele overname van de NV Boelwerf door buitenlandse geïnteresseerde financiële consortia, stelt de Minister-president dat zich nog geen concrete kandidaat-overnemers hebben aangemeld. Ter zake wenst de Minister-president niet te anticiperen op een uitspraak in de ene of de andere zin door de Rechtbank van Koophandel. Voorts wenst hij zich inzake een mogelijke overname te hullen in stilzwijgen. De aanmeldingen tonen aan dat zowel bij de overheids-, als bij de privé-kapitaalmarkt de wens aanwezig is tot het behoud van een rendabele scheepsbouwsector. Er wordt niet aan bewuste afbouw gedaan. Wel dient ernstig werk gemaakt van het uitstippelen van de contouren van een vernieuwd scheepsbouwbeleid in Vlaanderen.

De Minister-president drukt zijn waardering uit voor het voorbereidende werk dat hiertoe reeds door ministers die lid zijn van de nationale Regering werd geleverd.

1.1.2. Initiatieven van de Vlaamse Regering inzake NV Boelwerf

Op 21 september 1992 heeft de Raad van Bestuur van de NV Boelwerf een eerste maal beslist om de boeken neer te leggen bij de Rechtbank van Koophandel (zie bijlage 1).

Sedert de beslissingen van de Vlaamse Regering van 31 juli jongstleden heeft de Minister-president de hiernavolgende initiatieven genomen.

Op 3 augustus jongstleden heeft de Minister-president de NV Boelwerf in kennis gesteld van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 22 juli 1992 over de nieuwe organisatie van het scheepsbouwbeleid en de financiële omkadering ervan. Hij heeft de NV Boelwerf meegedeeld dat hij de NV GIMVINDUS zou verzoeken na te gaan of een oplossing kan uitgewerkt worden — rekening houdend met de vermelde beslissingen — voor de problemen die de NV Boelwerf in een schrijven van 3 juli 1992 had opgeworpen in verband met het bedrag van 352 miljoen frank dat het verwacht had als tussenkomst voor onderzoek en ontwikkeling.

Met betrekking tot het bedrag van 352 miljoen frank betwist de Gemeenschapsminister dat dit bedrag zou overeenstemmen met het bedrag dat door de toenmalige Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie als Prototypesteun werd toegezegd.

Gemeenschapsminister De Batselier beloofde indertijd om de steunaanvraag te onderzoeken. Dit onderzoek gebeurt door de Commissie voor Prototypesteun, die evenwel een negatief advies uitbracht.

Via de prototypesteun wordt een deel van de onderzoekskosten terugbetaald. De toekenning van een Prototypesteun ten belope van 50 miljoen frank, op fifty-fifty-basis (25/25), werd overwogen, doch hierop strandde het dossier (zie bijlage 11).

Op 7 augustus jongstleden heeft de Minister-president aan de NV GIMVINDUS gevraagd om te onderzoeken of een kapitaalverhoging met 352 miljoen BF door GIMVINDUS bij de NV Boelwerf zou mogelijk zijn mits 353 miljoen frank middelen door de private aandeelhouders worden ingebracht (zie bijlage III).

Op 15 september 1992 heeft de Raad van Bestuur van de NV GIMVINDUS haar standpunt ter zake bepaald (zie bijlage IV). Dit standpunt werd op 16 september jongstleden aan de Voorzitter van de NV Boelwerf medegedeeld door de Minister-president.

Op basis van deze standpunten werden langdurige onderhandelingen gevoerd tussen de vertegenwoordigers van GIMVINDUS en de private meerderheidsaandeelhouders van de NV Boelwerf.

Daarbij hebben de vertegenwoordigers van GIMVINDUS steeds de volgende principes — die aan de basis liggen van het standpunt van de Raad van Bestuur van GIMVINDUS van 15 september 1992 — vooropgesteld :

- * elke kapitaalinspanning vanwege GIMVINDUS dient gepaard te gaan met een gelijktijdige én gelijkwaardige inspanning vanwege de private meerderheidsaandeelhouder ;

- * elke inspanning dient bij te dragen tot een herstel van de leefbaarheid van het bedrijf op middellange en lange termijn op basis van normale bedrijfseconomische criteria.

Op 17 september jongstleden heeft GIMVINDUS een laatste voorstel gedaan (zie bijlage V).

Op 22 september 1992 legt de Raad van Bestuur de boeken nog niet neer en er komt een ultiem voorstel van de Ministers Willockx en Smet (zie bijlage VI) dat na lange onderhandelingen verworpen wordt door de aandeelhouders.

Op 23 september 1992 bespreekt de Vlaamse Regering de aangelegenheid en verstrekt de volgende mededeling :

„De Vlaamse Regering heeft akte genomen van het af-

springen van de onderhandelingen. Zij betreurt dit omdat de overheid, via haar aandeelhouder, zoals in alle gelijkaardige voorgaande dossiers, ten volle haar verantwoordelijkheid heeft genomen op basis van een gelijke inbreng door privé en overheid (het zogezegde 1 Fr/1 Fr principe). Deze vaste lijn is gebaseerd op de desbetreffende VESOC-richtlijn, welke werd goedgekeurd door de Vlaamse sociale gesprekspartners (werknemers-werkgevers) en door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering blijft te allen tijde via haar aandeelhouder tot gesprek en overleg bereid, onder voorwaarde van strikte naleving van voornoemde VESOC-richtlijn.”

Op 24 september 1992 worden de boeken neergelegd door de bestuurders van NV Boelwerf. De handelsrechtbank houdt de beslissing in beraad tot woensdag 30 september 1992 om 14.30 uur.

Op 28 september 1992 wordt door de NV Esdam een schrijven gericht aan de heer L. Van den Brande, Minister-president van de Vlaamse Regering, Guy Coëme, Vice-premier en aan de heer R. van Outryve d'Ydewalle (zie bijlage VII).

Dit schrijven wordt door de Minister-president direct overgemaakt aan GIMVINDUS om het standpunt van GIMVINDUS erover te kennen. Terzelfdertijd vraagt de Minister-president aan GIMVINDUS om „alle mogelijke initiatieven te ondersteunen die de leefbaarheid van de NV Boelwerf — mits strikte naleving van de VESOC-richtlijn — kunnen realiseren” (zie bijlage VIII).

Op 29 september 1992 bespreekt het Directiecomité van GIMVINDUS de brief van NV Esdam en bepaalt zijn standpunt (zie bijlage IX). Terzelfdertijd brengt de Directeur van GIMVINDUS, de heer Malevé, verslag uit over de initiatieven van GIMVINDUS inzake mogelijke verderzetting van de activiteiten van de NV Boelwerf.

1.1.3. Sociaal begeleidingsplan en economische reconversie

Vervolgens snijdt de Minister-president het probleem van de sociale begeleiding van de werknemers aan, indien het tot een falen komt.

Hij acht het, in het licht van de juridische situatie van het bedrijf, inopportuun om nu reeds zijn visie met betrekking tot een reconversiebeleid toe te lichten.

De prioritaire aandacht dient uit te gaan naar het sociale begeleidingsplan voor de 1850 werknemers.

In deze context licht de Minister-president beknopt de voorwaarden toe die dienen vervuld te worden voor de toepassing van de bepalingen inzake de brugpensioenregeling.

Een van de basisvoorwaarden is de afsluiting tussen de werkgever en de werknemers van een CAO vóór een faillissement. Indien deze CAO wordt afgesloten in de periode van zes maanden voorafgaand aan de datum van het faillissementsvonnis dient de werkgeversorganisatie FABRIMETAL de CAO tegen te tekenen teneinde het Fonds voor Sluiting te kunnen bezwaren.

De Minister-president deelt mede dat de Vlaamse Regering op indirecte wijze haar bijdrage zal leveren bij de delging van het sociaal passief. Hij wijst erop dat eveneens een beroep kan gedaan worden op een vergoeding vanwege het Fonds voor de Sluiting van de Ondernemingen. De tussenkomst van het Fonds voor de Sluiting van de Ondernemingen vertoont twee aspecten :

1) *brugpensioenregeling* :

het Fonds komt tussen ten belope van 50 procent van het verschil tussen het netto-loon en de werkloosheidsvergoeding (met bepaalde maxima) ;

2) *de contractuele vergoedingen* :

het betreft opzegvergoedingen, verbrekingsvergoedingen en sluitingsvergoedingen ; deze zijn geplafoneerd tot 900.000 frank.

Hieromtrent werd reeds door de Vlaamse Regering overleg gepleegd met de vertegenwoordiger van Fabrimetal die de werkgever vertegenwoordigt. Na de ondertekening van een CAO tussen de werkgever en de werknemer en tegentekening door Fabrimetal, zal de Minister-president nagaan welke concrete sociale begeleidingsmaatregelen door de Vlaamse Regering kunnen worden genomen en op welke wijze en hoeveel financiële middelen hiervoor kunnen worden gereserveerd.

De Minister-president verklaart dat het een primeur zou zijn dat de Vlaamse Regering rechtstreeks een deel van het sociaal passief op zich neemt ; hij meent dat dit niet opportuun is.

De Minister-president verwijst naar twee andere falingen, namelijk KS en Mercantile. Ten onrechte stelt men dat de Vlaamse Regering in deze dossiers het sociaal passief overgenomen heeft.

Bij KS was de globale steunregeling van toepassing en was er eveneens een afdoende middelenaffectatie voorzien voor de delging van het sociaal passief (Sociale reconversie). Met betrekking tot de faling van Mercantile beschikte de overheid over de niet-stemgerechtigde aandelen, die nog door de nationale Regering werden betaald, wat niet het geval is bij de NV Boelwerf. De recyclage van die aandelen liet toe een Sociaal Fonds op te zetten.

De Minister-president benadrukt dat hij zijn inspanningen onverdroten voortzet om de scheepsbouwactiviteit in Vlaanderen te behouden. Er dient vanuit bedrijfseconomische overwegingen en vanuit een sociaal engagement gestreefd naar een herstructurering van de sector en de ontwikkeling van een lange-termijnplanning. Men dient zich naar de toekomst te richten.

De Minister-president doet een oproep tot alle verantwoordelijken en vraagt de stopzetting van iedere vorm van onrechtstreekse communicatie. Het behoud van de werkzekerheid van 1850 mensen primeert en aan de reconversie van de Waaslandse subregio dient de grootste zorg worden besteed.

1.2. Stand van zaken in verband met de decreetgeving op het vlak van het scheepsbouwbeleid

De wet van 23 augustus 1948 voorzag in een goedkope financieringsmogelijkheid voor de Belgische reders, via het scheepskrediet. Deze scheepskredieten werden geput uit het door de wet opgerichte Fonds voor aanbouw en uitreden van zeeschepen.

De titel van de wet werd gewijzigd bij artikel 1 van de Wet van 18 juni 1976 (BS, 14 augustus 1976) door schrapping van de woorden „en van de scheepsbouw”. Ter zake is het eveneens van belang te verwijzen naar artikel 3 van het Decreet 21 december 1990 (BS, 29 december 1990) houdende begrotingstechnische bepalingen, alsmede bepalingen tot begeleiding van de begroting 1991). Artikel 3, § 2, handelt over het Fonds in de wet van 23 augustus 1948 opgericht.

In 1988 werd de scheepsbouwsector, die een van de vroegere nationale sectoren was, geregionaliseerd. Deze regionalisering resulteerde in de overheveling van het toenmalige Nationale Fonds (wet 23 augustus 1948) naar het regionale niveau (Decreet van 21 december 1990). Het beheer van het geregionaliseerde Fonds ressorteerde onder de bevoegdheid van de Vlaamse Regering, die GIMVINDUS ermee belastte.

De Minister-president benadrukt dat de steunregeling vervat in de wet van 23 augustus 1948 nog steeds gelding heeft. Buitenlandse kopers van Belgische werven, dienden voor de exploitatie van de schepen, Belgische rederijen op te richten. Dit was de voorwaarde om binnen het toepassingsgebied van de wet van 23 augustus 1948 te vallen.

De Vlaamse Regering keurde op 24 juli 1991 het voorontwerp van decreet tot instelling van een steunregeling voor de scheepsbouw, de koopvaardij en de zeevisserij goed. Dit ontwerp van decreet nam in ruime mate de beleidsaccenten en krachtlijnen over van de Beleidsnota „Vlaamse Scheepsbouw, Koopvaardij en Zeevisserij” opgesteld door de toenmalige Vice-Voorzitter van de Vlaamse Regering, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie, die resulteerde uit een reeks van ronde-tafelconferenties met alle betrokkenen uit de sector.

Een eerste aanzet hiertoe werd gegeven door de Studie van de GIMV in opdracht van de desbetreffende Gemeenschapsminister op 21 april 1989.

Op basis van deze doorlichting adviseerde de GIMV om het steunbeleid, zoals geconcipieerd door de wet van 23 augustus 1948 strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot, en houdende instelling, te dien einde van een Fonds voor het uitreden en het aanbouwen van zeeschepen, te heroriënteren. De belangrijkste vernieuwing die werd voorgesteld, was een mogelijkheid tot het verlenen van rechtstreekse steun aan werven voor exportprojecten bij niet-Belgische reders.

De Minister-president verklaart dat de Europese Commissie bijzonder waakzaam toeziet op alle economische steunregelingen. Op 12 september 1991 hebben de Belgische autoriteiten, conform de bepalingen van artikel 93, lid 3 van het EEG-verdrag, bij de Europese Commissie melding gedaan van de in het ontwerp van decreet uitgewerkte steunregeling. Op 7 oktober 1991 verzocht de Europese Commissie hierover om nadere uitleg. De Europese Commissie meende dat de kennisgeving door de toenmalige Vice-Voorzitter van de Vlaamse Regering, namens de Belgische autoriteiten gegeven, ontoereikend was. De Europese Commissie formuleerde niet minder dan 21 bijkomende vragen. Deze gedetailleerde vraagstelling diende de Europese Commissie toe te laten op deskundige wijze te oordelen over een eventuele strijdigheid van de bepalingen van het ontwerp van decreet met de bepalingen van de Zevende Richtlijn voor Scheepsbouw. Op 20 januari 1992 was de Europese Commissie nog steeds niet tot een besluit gekomen. De in de brieven van 4 december 1991 en 18 december 1991 verstrekte informatie aan de Europese Commissie werd bij brief van 20 januari 1992 door de Europese Commissie, als onvoldoende beschouwd. Bij komende vragen werden gesteld.

De Europese Commissie kon toen nog steeds niet haar standpunt ter zake kenbaar maken.

Tengevolge van dit getalm, kon het advies van de Afdeling Wetgeving van de Raad van State, over het ontwerp van decreet niet worden ingewonnen, waardoor het niet mogelijk was het ontwerp in te dienen bij de Vlaamse Raad. Het werd evenmin opgenomen op de lijst van de opnieuw bij de Parle-

mentsontbinding aanhangig te maken ontwerpen en voorstellen van decreet.

Thans wordt gedacht aan een nieuwe steunregeling. De indirecte steun aan de reders wordt verlaten en men opteert voor een rechtstreekse steun aan de werven, tot 9 procent van de waarde van de opdracht. Deze steunregeling moet immers conform de bepalingen van de Zevende Europese Richtlijn zijn.

De Minister-president weerlegt echter de hypothese dat er thans een juridisch vacuüm zou zijn ontstaan. De wet van 1948 geldt nog steeds tot 31 december 1992.

Bij de opmaak van het programmadecreet bij de begroting 1993 werd aandacht besteed aan de heroriëntering van het beleid inzake de scheepsbouwsector.

Na langdurig overleg werd in de schoot van de Vlaamse Regering beslist, tot de overdracht aan GIMVINDUS, dochtermaatschappij van de GIMV voor de ex-nationale sectoren, van de hele portefeuille Vlaamse overheidsaandelen, waaronder de uitstaande vorderingen van het Fonds voor Scheepskredieten (wet 1948). Deze overdracht wordt geregeld door een Protocol, dat aan GIMVINDUS echter een ruime beheersvrijheid garandeert. Het programmadecreet bij de begroting 1993 legt de decretale grondslag voor deze overdracht.

De NV GIMVINDUS verbindt er zich toe, om gedurende 20 jaar, jaarlijks voor 800 miljoen frank steun te verlenen aan de scheepsbouwsector.

De Minister-president betreurt en neemt afstand van diverse aantijgingen, als zou het de Vlaamse Regering mangelen aan politieke wil en daadwerkelijke inzet om het scheepsbouwbeleid te ondersteunen. Hij verwijst in dit verband naar de deskundige behandeling van de steundossiers door GIMVINDUS. Het ontwerp van programmadecreet behandelt in Hoofdstuk 1 uitvoerig de moeilijkheden in de scheepsbouwsector.

Het Protocol afgesloten tussen de Vlaamse Regering en de NV GIMVINDUS geeft aan het scheepsbouwbeleid een deskundige en bedrijfseconomische onderbouw. De Staat is immers niet altijd de beste beheerder.

Tevens zal gestreefd worden naar een aanzienlijke inkorting van de behandelingstermijn van de steundossiers en een versoepeling van de procedure ervan.

Per project zal aan GIMVINDUS, die een belangrijke hefboomfunctie in een vernieuwd scheepsbouwbeleid zal vervullen, een grote vrijheid worden gelaten, bij het bepalen van de steunmontage (subsidies, waarborg, participatie, achtergestelde leningen, . . .). Op deze manier zal een industriële lange-termijnplanning mogelijk worden, op basis van bedrijfseconomische overwegingen en een gedegen businessplan. De Gemeenschapsminister stelt dat er een grote nood is aan rust en continuïteit in de scheepsbouwsector. De steunverlening door GIMVINDUS dient eveneens te kaderen in de EEG-bepalingen ter zake (EG-plafond van 9 procent).

2. Bespreking

2.1. Juridische situatie van de NV Boelwerf en mogelijke structurele ingrepen vóór en na faillissement.

Meerdere leden uiten hun bekommernis omtrent de onduidelijke juridische situatie van de NV Boelwerf en achten het ondenkbaar dat de rechter wacht op een signaal van de

Vlaamse Regering en verder talmt met het vellen van een vonnis. Iedereen dient zijn verantwoordelijkheid te nemen en het beginsel van de scheiding der machten dient ten volle gerespecteerd. Zij dringen aan op een spoedige beslissing.

Een lid dat niet tot de Commissie behoort, deelt mee dat het Openbaar Ministerie een advies heeft uitgebracht aan de Rechter van Koophandel waarin wordt gesteld dat er geen grond is om de falng uit te spreken, omdat aan de bepalingen van de Faillissementswet niet is voldaan. Het is dus niet uitgesloten dat de faillissementsaanvraag ongegrond wordt verklaard.

In deze context verklaren meerdere Commissieleden dat het weinig zinvol is om te wachten op een uitspraak van de rechter. Indien de NV Boelwerf nog een redelijke leefbaarheidsgraad bezit, is een ingreep voor faillissement van het allergrootste belang, aldus een lid. Na faillissement wordt de onderhandelingsruimte zeer gering, gelet op het beheer van en het toezicht over de gefailleerde massa door de curator. Hetzelfde lid stelt voor, om nu reeds, in de hypothese van een faillissement de krachtlijnen van een reconversieplan vast te leggen.

De Minister-president stelt zich eerder gereserveerd op ten aanzien van deze suggestie.

Inzake de mogelijkheid van concordataire voorstellen vóór en na faillissement twijfelen sommige leden eraan of deze wel ter dege werden onderzocht.

De Minister-president verklaart dat, vermits de Raad van Bestuur de boeken neerlegde, er geen concordataire voorstellen werden gedaan. Wellicht waren de omstandigheden hiertoe eerder ongunstig. Gezien de bijzonder precaire juridische situatie van het NV Boelwerfdossier, acht hij het volstrekt ongepast om in deze Commissie een strategie ter zake te bespreken. Dit debat overstijgt de bevoegdheid van deze Commissie.

Door een ander lid wordt voorgesteld, om in de schoot van deze Commissie een korte termijn-strategie met betrekking tot de NV Boelwerf uit te stippelen. De Minister-president antwoordt samenvattend op de verschillende opmerkingen als volgt.

Hij beklemtoont vooreerst de noodzaak van juridische klaarheid nopens de situatie waarin de NV Boelwerf zich thans bevindt. Uit recent ingewonnen informatie zou blijken, zonder evenwel enige officiële bevestiging hiervan, dat het advies van het Openbaar Ministerie ertoe strekt te stellen dat er geen redenen zijn om een faillissement uit te spreken.

De beoordeling van deze toestand behoort evenwel tot de opportuniteit van de feitenrechter. De statutaire bepalingen van de zuivere en gemengde handelsvennootschappen bepalen in dit geval meestal dat de Raad van Bestuur onmiddellijk wordt samengeroepen. Deze dient zelf een aantal vaststellingen te doen en zelf een beslissing te nemen.

De Minister-president wenst niet te interfereren in de bevoegdheidssfeer van de Raad van Bestuur, vermits men hierdoor het domein betreedt van het vennootschapsrecht. De Minister-president wenst geen beïnvloeding van de beslissingen van de Raad van Bestuur van een NV. De Commissie moet zich niet mengen in de bedrijfsvoering en -verantwoordelijkheid.

Hij kant zich met klem tegen de ontwikkeling van een korte-termijnstrategie met betrekking tot de NV Boelwerf.

De Minister-president stipt aan dat er, in het kader van de steun aan bedrijven in moeilijkheden, een procedure is

voorzien waardoor het bedrijf zelf de nodige schikkingen kan doen. Indien het faillissement niet wordt uitgesproken, zal de Raad van Bestuur onmiddellijk worden bijeengeroepen om een beslissing te nemen.

De Vlaamse Regering bepaalt, inzake de industriële politiek van een bedrijf, welke nuttige middelen kunnen aangevoerd worden tot het behoud van de scheepsbouwactiviteit.

2.2. Sociaal begeleidingsplan en economische reconversie

Door verschillende leden van de Commissie, hierin bijgetreden door meerdere andere leden van de Raad, wordt met aandrang gepleit voor een degelijk sociaal begeleidingsplan — en voldoende financiële middelen hiervoor vanwege de Vlaamse Regering —, voor de 1850 werknemers van de NV Boelwerf. Door een lid dat niet tot de Commissie behoort, wordt opgemerkt dat de dramatische sociale gevolgen, niet mogen aansporen tot een partij-politieke benadering van dit dossier.

Hij wordt hierin bijgetreden door meerdere andere leden. De houding, die door de Vlaamse Regering wordt vertolkt, is de enige juiste, aldus dit lid.

Hij pleit voorts voor een serene behandeling. Inzake de economische reconversie pleit het lid voor een efficiënte besteding van de reconversiemiddelen. Met betrekking tot het sociale luik moet een CAO-overeenkomst worden afgesloten. Het lid bevestigt zijn vertrouwen in de Vlaamse Regering met betrekking tot een humane afhandeling van dit dossier.

De Minister-president benadrukt dat de Vlaamse Regering haar bevoegdheden inzake de sociale reconversie ten volle zal uitputten en dat hieraan de grootst mogelijke zorg zal worden besteed. Bepaalde aspecten van het sociale begeleidingsplan behoren evenwel tot het bevoegdheidsdomein van de nationale overheid. Hij betoont zich voorstander van een strikt sociaal-economische benadering van de problematiek van de sluiting van de NV Boelwerf, wars van alle partij-politieke overwegingen.

Namens zijn fractie wordt door een ander lid dat niet tot de Commissie behoort erop gewezen dat het inopportuun is dat nationale Ministers initiatieven nemen met betrekking tot materies die niet tot hun bevoegdheid behoren, en die daarenboven haaks staan op het scheepsbouwbeleid, zoals door de Vlaamse Regering is geconcipieerd.

Het lid stipt aan dat het Waasland een regio is met problemen. Het verdwijnen van de scheepsbouwsector in deze regio heeft ernstige negatieve implicaties op de economische leefbaarheid van deze regio. Wat het specifiek dossier NV Boelwerf betreft dient dit geplaatst binnen het bredere referentiekader van het beleid inzake de ex-nationale sectoren. De scheepsbouw was één van de vroegere nationale sectoren. Inzake het reconversiebeleid moeten de mogelijke bedrijfs-economische herstructureringskansen optimaal worden benut (bijvoorbeeld staalsector), in het ontkennend geval, moet tot sluiting worden overgegaan (KS). Herstructurering moet worden aangegrepen indien het bedrijf nog kansen heeft op economische rendabiliteit.

Wat de KS betreft merkt hetzelfde lid nog op dat, gezien de onmogelijkheid, deze steenkoelmijnen nog op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze te exploiteren, een sluiting zich opdrong.

Wat de scheepsbouwsector betreft meent het lid dat het hier gaat om een economische sector in moeilijkheden. Er moet een vernieuwde dynamiek komen in het scheepsbouwbeleid. Gestreefd dient hierbij naar duurzame oplossingen, zelfs indien deze als a-sociaal en onpopulair overkomen.

De Minister-president verduidelijkt dat inzake een mogelijk parallellisme tussen KS, NV Boelwerf en Staalsector, bij de beoordeling van deze dossiers de uitgangspunten verschillend waren.

In het KS-dossier was de vraag de beoordeling van de opportuniteit van een verdere exploitatie van de steenkoolmijnen. Inzake de scheepsbouwsector blijkt, uit deze gedachtenwisseling, de vaste wil tot het behoud van de sector, evenwel gedragen door een ander beleids- en managementconcept.

Vervolgens wordt door nog een ander lid van de Raad de preciaire situatie van de 1850 werknemers van de NV Boelwerf, inzake wedertewerkstelling en herscholing op de arbeidsmarkt belicht. Hun gemiddelde leeftijd is geen veertig jaar. Het gaat om hoog-technologisch geschoolde werknemers. Deze hoge scholingsgraad zal een negatief tewerkstellingseffect veroorzaken in de groep laaggeschoolden in de andere bedrijven. Deze vorm van verdringing op de arbeidsmarkt dient ontmoedigd.

Het faillissement zal de teloorgang betekenen van de know-how in de scheepsbouwsector, die gedurende vele jaren moeizaam werd opgebouwd. Ook op het vlak van de nautische wetenschappen is een kern van ervaren scheepsbouwers een enorme troef. Dit alles dreigt nu verloren te gaan. Spreker wordt hierin bijgetreden door nog een ander lid van de Raad. Dit lid dringt aan op een implementatie van deze know-how in het toekomstig reconversieplan. Hij waarschuwt voor de verworping van het Waasland tot „een groot sociaal kerkhof”. Indien een afslanking van de huidige personeelsbezetting van de NV Boelwerf zich toch opdringt, dient dit te geschieden op een sociaal aanvaardbare wijze.

De sociale nood zal groot zijn. Hij vraagt aan de Minister-president om de wetgeving inzake de steunregeling te verfijnen, om zich naar de toekomst toe beter te kunnen wapenen tegen grof kapitalisme. Hij geeft ook uiting aan de verbondenheid van de Waaslandse regio met Antwerpen. Immers tussen Antwerpen en het Waasland groeide met de jaren een eenrichtingsverkeer, meestal in het voordeel van Antwerpen.

De stad werd bevoorraad door de landbouwers en leverde voldoende goedkope arbeidskrachten. Gedurende lange tijd werd getalmd met de ontsluiting van de Linkeroever. Als Antwerpenaar ziet hij ongaarne het Waasland verkommeren.

Bij een faling van NV Boel verdwijnt 40 procent van de metaalnijverheid en wordt 10 procent van de privé-tewerkstelling getroffen.

Hij wijst erop dat er een grote kans bestaat dat de faling niet wordt uitgesproken. Alles op alles moet gezet worden op het behoud van de tewerkstelling en de redding van het bedrijf.

Door een ander commissielid wordt vooreerst opgemerkt dat deze gedachtenwisseling twee aspecten vertoont, namelijk de situatie van de NV Boelwerf en het concept van een vernieuwd scheepsbouwbeleid. Tussen beide aspecten bestaat een nauwe samenhang.

Het hier gevoerde debat mag niet aangegrepen worden als een element van beïnvloeding van de rechterlijke besluitvorming. Hij roept op tot enige omzichtigheid !

Verwijzend naar de door verschillende leden beklemtonde rampzalige sociale gevolgen van een eventuele faling van de NV Boelwerf voor het Waasland, repliceert de spreker dat deze tevens een enorme uitdaging kan inhouden voor de subregio. De exploitatie van de NV Boelwerf moet meer worden gediversifieerd. Reconversie kan een streek welvarender maken. Hij refereert in deze context naar de regio Klein-Brabant, waar de bevolking vooral in ambachtelijke

bedrijven werkte (mandenvlechterijen, klompenmakerijen, Scheldevisserij). Oude ambachtelijke beroepen verdwenen of vindt men slechts in de folklore nog terug, maar toch is de regio welvarend. Een juiste inschatting van het economisch en industrieel potentieel van de NV Boelwerf is volgens dit lid zeer belangrijk. Hoe kan dit optimaal renderen ? Hij meent dat het huidige subsidiëringsbeleid moet omgebogen worden. Welke kansen zijn aanwezig om het beleid bij te sturen en te ondersteunen ? Wat is de waarde van het Scheepsfonds ? Wat is de waarde van de uitstaande vorderingen en hoe kunnen deze middelen selectief en efficiënt worden aangewend voor het doorvoeren van een gedegen economische en sociale reconversie in de Waaslandse subregio ?

Het verdient verder aandacht om een ernstige doorlichting te maken met betrekking tot de competitiviteit en de toegevoegde waarde van deze sector. De scheepsbouw is een zeer kapitaalintensieve sector, met een hoge toegevoegde waarde. Informatie nopens de omvang van deze meerwaarde is voor een nauwkeurige evaluatie van de kansen op diversificatie en specialisatie van de sector zeer nuttig. Bij de NV Boelwerf is de nodige know-how hiertoe aanwezig. Specialisatie en diversificatie moeten het voor onze bedrijven mogelijk maken om ook op andere markten een segment te veroveren. Onze bedrijven dienen hierop voorbereid te worden, zoniet zullen buitenlandse bedrijven dit marktaandeel inpikken. De overheid kan een ondersteunende rol spelen, om in het scheepsbouwbeleid de diversificatie en specialisatie ingang te doen vinden.

Overheidsbestellingen kunnen een belangrijk marktsegment uitmaken. De overheid kan ook een informatieve rol vervullen inzake de promotie van nieuwe afzetmogelijkheden, waardoor de bedrijven zich doelgerichter op deze nieuwe afzetgebieden kunnen axeren. Thans gebeurt dit onvoldoende. Wat de NV Boelwerf betreft, dient de overheid zich ervoor te behoeden, niet te verzanden in een korte-termijnpolitiek, maar moet haar beleid een indicator zijn van een vernieuwd scheepsbouwbeleid.

Wat de reconversie na een eventueel faillissement van de NV Boelwerf in het Waasland betreft, benadrukt de Minister-president dat dit dossier in feite een Vlaams dossier is. Economische reconversie dient niet steeds strikt planmatig aangepakt. Zij kan ook de resultante zijn van een geslaagde samenbundeling van het dynamisme en de inzet van enkele ondernemingen. Een positief bedrijfsklimaat draagt hiertoe in belangrijke mate bij. In deze context refereert hij naar de gemeenten Puurs en Sint-Amands.

Nog een ander commissielid vraagt aandacht voor een belangrijke lacune in het sociaal begeleidingsplan van de Vlaamse Regering. De afsluiting van een CAO-overeenkomst heeft weliswaar gunstige sociaal-rechtelijke repercussies voor de werknemers van de NV Boelwerf, doch quid met de werknemers van de toeleveringsbedrijven die eveneens zwaar zullen getroffen worden door het faillissement van de NV Boelwerf ?

2.3. Stand van zaken in verband met het scheepsbouwbeleid

2.3.1. Een vernieuwd industrieel beleid

Een lid dat niet tot de Commissie behoort poneert dat de scheepsbouwsector slechts na een industriële herstructurering en een hervorming van het subsidiëringsmechanisme nog een toekomst kan hebben. Het succes van dit vernieuwd industrieel beleid zal grotendeels bepaald worden door deze componenten.

Het lid betreurt dat de Vlaamse Regering sinds 1989 niet echt werk heeft gemaakt van een volwaardig scheepsbouwbe-

leid, ondanks het feit dat de verwezenlijking hiervan als één van de prioritaire doelstellingen in het toenmalige Regeerakkoord was opgenomen. Hij vraagt zich af of bij de Vlaamse Regering nog wel daadwerkelijk de wil aanwezig is om de maritieme sector te ondersteunen.

Hij vestigt de aandacht van de Commissie erop dat in 1987 door de heer H. De Croo een voorstel werd ingediend, ten einde het steunmechanisme zoals geconcipieerd in de wet van 23 augustus 1948, te hervormen. Steun diende verleend te worden aan de scheepsbouwwerven en niet aan de reders. Dit voorstel strandde echter op de onwil van de toenmalige coalitiepartner en het verzet van de reders zelf.

De Minister-president repliceert op de opmerking van het lid als volgt. Sinds 1989 werd een bedrag van 29,310 miljard frank scheepskredieten toegezegd door de Vlaamse Regering. In sommige steundossiers betrof het renteloze leningen. Hiervan werd een bedrag van 24,810 miljard frank bestemd voor de schepen gebouwd op de NV Boelwerf (85 procent). In het licht van deze cijfers dringt de Minister-president aan op een meer genuanceerd standpunt vanwege het lid.

Vervolgens pleit het lid verder voor een efficiënter subsidiëeringsbeleid. Dit is thans zeer aanzienlijk (ongeveer 1 miljoen/jaar/werknemer).

Een efficiënt scheepsbouwbeleid behelst volgens het lid evenwel meer dan een loutere toekenning van scheepskredieten. De moeilijkheden waarmee de maritieme sector thans worstelt, illustreren het failliet van dit jarenlange subsidiëeringsbeleid aan de reders. Indien men volhardt in dit falikant industrieel beleid zal dit stuiten op het verzet van zijn fractie. Hij verwerpt met klem de Oosteuropese bedrijfspolitiek, waarbij verlieslatende bedrijven, omwille van een optimaal tewerkstellingseffect, verder door de overheid worden gesubsidieerd. Hij verwijt een lid van de Commissie hiervan een fervente voorstander te zijn. Hierop ontstaat er in de Commissie een geanimeerde gedachtenwisseling, gevolgd door samenspraken van verschillende leden.

Spreker stipt aan dat, zolang er geen ontwerp van decreet wordt ingediend tot omvorming van het steunbeleid van de wet van 23 augustus 1948, deze steunregeling via scheepskredieten gelding heeft.

Hij benadrukt dat zijn fractie als enige positief reageerde op de overheveling van de uitstaande leningen bij het Fonds voor aanbouw en uitreden van zeeschepen naar de portefeuille van GIMVINDUS. Deze kwestie kreeg zijn beslag tijdens de bespreking van het programmadecreet '91.

Vervolgens schetst hij de contouren van een vernieuwd industrieel beleid inzake de scheepsbouwsector.

De subsidiëring naar de reders toe dient omgevormd tot een subsidiëring naar de werven. Hierbij zal men zich laten leiden tot het maximale toegelaten EG-plafond. De kapitaal-inbreng van de overheid dient te beantwoorden aan de bepalingen van de VESOC-richtlijn, die strikt dient gehanteerd (fifty-fifty-basis).

Wat de industriële herstructureringsoperatie betreft, dient verder te worden gezocht naar eventuele binnen- of buitenlandse geïnteresseerde consortia. Het verlamdende juridische kluwen waarin het bedrijf thans verstrikt is, dient snel ontward te worden. Het ontmoedigt eventuele gegadigden voor een overname. Het lid hekelt, hierin bijgetreden door meerdere andere leden het getalm van de Rechter van Koophandel. Deze moet, zonder een signaal van de Vlaamse Re-

gering af te wachten, onverwijld een vonnis vellen. Indien er, mits omvorming van de steunregeling en de kapitaal-inbreng op fifty-fifty-basis geen eventuele overnamekandidaat kan worden aangetrokken, dient een crisismanager voor de ganse scheepsbouwsector te worden aangesteld.

De kosten tot herstructurering dienen geput uit de reeds gereserveerde middelen (10 miljard frank) (GIMVINDUS). Op de opmerking van een Commissielid, dat het hier om overheidsmiddelen gaat, uit de spreker zijn vertrouwen in de economische leefbaarheid van de scheepsbouwsector, mits een gedegen bedrijfseconomisch en sociaal verantwoord beleidsplan.

Door een ander lid van de Raad wordt opgemerkt dat bij het vellen van het faillissementsvonnis, de aanduiding van een crisismanager problematisch zal zijn, vermits de gefail-leerde massa onder toezicht zal staan van de curator. De curator kan contact opnemen met de overheid.

Een ander lid van de Raad dankt de Minister-president voor zijn verhelderend overzicht van het recente verleden en de huidige toestand in de scheepsbouwsector. Hij zal pogen af te rekenen met de mythetvorming die vooral opgang maakt naar de privé-sector toe. Hij verklaart dat in het bedrijf, over een periode van 15 jaar, reeds tweemaal een reconversie werd doorgevoerd.

De scheepsbouwsector is reeds jaren in beroering. Op 15 jaar tijd werd de personeelsbezetting afgeslankt tot een kwart van het vorige effectief. Er is dus wel degelijk beweging in de scheepsbouwsector.

Hij stelt met verwondering vast dat een erg kapitaalintensieve sector, zoals de scheepsbouw, in België wordt geleid door een scheepswerf met een zeer zwakke kapitaalstructuur. Dit is te verklaren door de wijze van de totstandkoming van het openbaar aandeel in de kapitaalstructuur. Deze is gevormd door de overname van de vorderingen van Cockerill-Yards, die werden ingebracht door de overheid, op fifty-fifty-basis met de privé-kapitaal-inbreng.

De zwakke kapitaalstructuur maakt het bedrijf bijzonder conjunctuurgevoelig, en zeer kwetsbaar bij eventuele bedrijfseconomische misslagen, zoals bijvoorbeeld de bouw van het schip „Prins Filip”. Door het aanwenden van Finse plannen, die moeilijk ontcijferbaar waren – men diende snel te werken – ontstond een extra-uitgave van ongeveer 1/2 miljard frank. Hierdoor kwam het bedrijf in grote moeilijkheden. In feite is NV Boelwerf een reus op lemen voeten. De schuldenlast zou schommelen tussen 1,4 à 3 miljard. Rekening houdend met een gevuld orderboek (zeven schepen), tot eind 1993, wat een kapitaal vertegenwoordigt van 20 miljard, is een tekort van 1,4 à 3 miljard nog redelijk. De scheepsbouwsector is immers een zeer conjunctuurgevoelige sector, omwille van de grote invloed van de wisselkoers. Dit wordt beaamd door de Minister-president.

Spreker merkt op dat de wet van 23 augustus 1948 een indirect subsidiëringstelsel was via leningen die door de Staat werden toegekend tegen een verminderde intrest – met een betalingsmoratorium – aan de rederijen, die beslisten of er investeringen in nieuwe schepen nodig waren. De overheid onderzocht de steunaanvraag en keurde de subsidiëring onder vorm van scheepskredieten goed. Hierdoor verkreeg de private sector (rederijen) volle bewegingsvrijheid.

De kritiek op de steunregeling van de wet van 1948 is volgens spreker onterecht. Hij merkt op dat België geen zeemogendheid is en derhalve niet over een vloot beschikt.

Alhoewel onze vloot niet van mondiaal belang is, heeft ze toch uitstekend stand gehouden in het begin van de tachtiger jaren, toen zich wereldwijd een afbraak van de vloeten manifesteerde. De meeste vloeten werden sterk gedecimeerd (Engeland bouwde van 30 miljoen ton af naar 9 miljoen ton).

Spreker kant zich niet tegen een wijziging van de wet van 1948. Hij betoont zich eerder voorstander van een gemengde steunregeling.

Volgens spreker wortelen de huidige moeilijkheden van de NV Boelwerf in de diversificatieproblemen met betrekking tot de aandelenportefeuilles van de families Vandamme, Boel, Saverys.

In „De Morgen” werd de samenstelling ervan uitvoerig belicht. Hieruit blijkt dat nog geen 4 procent van de activiteiten van deze aandeelhoudersgroep nog betrekking hebben op de scheepsbouw. De auteur van dit artikel stelt dat dit de verminderde belangstelling voor de NV Boelwerf Temse verklaart.

De rederijsector bezit een grote dynamiek. De groep die eigenaar is van de scheepswerf Boel is dezelfde groep die zich de laatste jaren bezighield met de aankoop voor enorme bedragen van de vloot Exmar, die vaart onder Luxemburgse vlag, voor een bedrag dat schommelt tussen 10 en 12 miljard frank. Door deze financiële groep worden aanzienlijke winsten gerealiseerd. Doch de financiële structuur van de holding verhindert het transfert van deze winsten naar de scheepsbouwsector, die thans noodlijdend is. Het subsidiëringstelsel dient hervormd.

In 1948, bij de totstandkoming van de wet ging het om twee aparte sectoren waartussen een geringe interdependentie bestond en die eerder strikt gescheiden opereerden. Vanaf 1969 ontstond er, tengevolge van de diversificatie van de activiteiten tussen de rederij- en de scheepsbouwsector, een innige verwevenheid, waarvan vooral de aandeelhoudersgroepen profiteerden. De rederijen plaatsten de bestellingen op het voor hun meest geschikte ogenblik, maar stonden nooit in voor de geleden verliezen in de scheepsbouwsector (werven).

Spreker drukt zonder schroom zijn felle verontwaardiging uit over het grof kapitalistisch spel dat hier wordt gespeeld en dat zweemt naar het economisch machtsmisbruik, dat zo kenschetsend is voor het industrieel beleid van de 19e eeuw.

Een dergelijke houding is een regelrechte miskenning van alle sociale verworvenheden in de scheepsbouw. De overheid moet hiertegen worden beschermd en het beleid moet bedacht zijn op een herhaling van een dergelijke situatie naar de toekomst toe.

Zonder evenwel afbreuk te willen doen aan de autonomie van de Rechter van Koophandel, zijn er volgens spreker weinig objectieve criteria, die een faillissement kunnen rechtvaardigen. Hij stelt dat de bestaanszekerheid van de 1850 werknemers wordt misbruikt om de overheid aan te zetten tot een grotere kapitaalbreng.

Er wordt vanuit de hoek van de privé-aandeelhouders gemikt op een faling. Spreker wijst op de nefaste gevolgen van een scheepsbouwbeleid, waarin de reders de grootste troeven in handen hadden.

Vervolgens peilt hij naar het mogelijke belang dat de Vlaamse Regering zou kunnen hebben om de faling af te wachten. Volgens het lid is de cruciale vraag of een bedrijfs-economisch verantwoorde scheepsbouwsector overeind kan blijven met een personeelsbezetting van 750 werknemers.

In het ontkennend geval vraagt spreker om preventief vóór de faling te handelen. Hij citeert de VESOC-richtlijn.

Dit houdt onder meer en naar gelang van de situatie in :

- de aanwezigheid of het aanstellen van een degelijk management dat na de onderhandelingen met de betrokken partijen het saneringsplan onderschrijft en zich tot de uitvoering ervan verbindt ;
- een voldoende effectief bijkomend financieel engagement van de privé-zijde waardoor het vertrouwen in het saneringsplan en de wil dit uit te voeren daadwerkelijk onderschreven wordt ;
- vaste verbintenissen van de financiële instellingen die de nodige thesaurie dienen te verschaffen ;
- eventueel een reconversieluik dat erop gericht is het tewerkstellingstekort in de regio maximaal te beperken. De voorwaarden, inhoud en verbintenissen van diverse partijen worden verder uiteengezet ;
- een eventueel sociaal luik van de herstructurering dat enkel het voorwerp kan uitmaken van overleg tussen de bedrijfsleiding en de representatieve werknemersorganisaties. Dit overleg dient vrijelijk te gebeuren conform de praktijk inzake sociale en collectieve betrekkingen en met kennis en in de kontekst van het hele herstructureringsplan en kan uitmonden in een collectieve overeenkomst.“.

De 1/1-regel is daarin niet uitdrukkelijk vermeld. Het lid neemt aan dat de Executieve hier mogelijks op aandringt. Hij vraagt aan de Minister-president nadere informatie, nopens de mogelijke afwijkingen van deze regel sinds 1981. De Minister-president antwoordt hierop dat er geen afwijkingen zijn geweest.

In tegenstelling tot meerdere leden die pleiten voor een strikte toepassing van de bepalingen van de VESOC-richtlijn, peilt het lid naar de mogelijkheid om tijdelijk van deze stringente 1/1-regel af te wijken. Hij vraagt met aandrang dat de overheid een groter aandeel voorlopig voor zijn rekening zou nemen, mits recuperatie bij de latere toekenning van nieuwe subsidies.

Hij dringt aan om lessen te trekken uit het verleden ; tussen de verschillende sectoren dienen strikte scheidingslijnen aangebracht.

Om te beletten dat de reders maximaal zouden profiteren van de steunregeling zoals ze thans voorligt en misbruik maken van een ondoeltreffend legistiek instrumentarium, dringt hij aan bij de overheid op een grotere kapitaalbreng, gekoppeld aan een identieke financiële verplichting voor de privé-aandeelhouder.

De Minister-president verklaart dat hij begrip kan opbrengen voor de door het lid aangereikte suggestie om tijdelijk af te wijken van de VESOC-richtlijn en af te zien van de kapitaalbreng op fifty-fifty-basis. De Minister-president stelt dat deze verhouding resulteert uit de bepalingen van de VESOC-richtlijn. De 1 frank/1 frank-regeling is inderdaad niet expliciet in de VESOC-richtlijn opgenomen. Hij wijst erop dat ook inzake een evenwichtig ontwerp-saneringsplan, de VESOC-richtlijn de laatste tien jaar, haar doeltreffendheid heeft bewezen. Hiervan kan niet willekeurig worden afgeweken. De tekst van de VESOC-richtlijn inzake het ontwerp-saneringsplan luidt als volgt :

“Overheidssteun moet steunen op een evenwichtig geheel van sociale en economische criteria. Het ontwerp-saneringsplan dient alleszins aan te tonen dat het bedrijf, mits de nodige herstructurering zich binnen een redelijke tijd volledig zelf kan bedruipen. Deze stelling houdt in dat het bedrijf binnen zeer korte termijn break-even (na bedrijfseconomische verantwoorde afschrijvingen) kan werken en dat het kort daarop in staat dient te zijn haar schulden op lange termijn met cash-flow terug te betalen.,,

Een toepassing “à la carte,, van de VESOC-richtlijn, die toch een belangrijke leidraad is in het economisch beleid, dient te worden vermeden.

De Minister-president benadrukt de grote toegevoegde waarde van de sector, die ongeveer 30 procent bedraagt en stelt dat de verantwoordelijken hun verantwoordelijkheid dienen op te nemen. Hij beklemtoont dat de Vlaamse Regering de scheepsbouw als economische sector zeker niet heeft afgeschreven, maar zich ten volle zal inzetten voor het behoud ervan en de uitbouw van een leefbaar scheepsbouwbeleid in Vlaanderen.

Inzake de subsidiëring zal de Vlaamse Regering hiertoe de nodige middelen reserveren.

Zonder enige vorm van kritiek op het huidige management deelt de Minister-president mede dat het beheer zal gevoerd worden op basis van bedrijfseconomische overwegingen.

Voor de ontwikkeling van een vernieuwd beleid voor de maritieme sector, aldus de Minister-president, zullen de nodige initiatieven worden genomen. De neerlegging van een ontwerp van decreet dat specifiek betrekking heeft op de hele scheepsbouwsector, acht de Minister-president niet aangewezen.

Een lid stelt vast dat er sinds de wet van 1948 wel een scheepvaartbeleid is ontwikkeld, doch er is geen scheepsbouwbeleid.

In de marge refereert het lid naar het boek inzake het scheepsbouwbeleid van Prof. Dr. Chris Peeters : “De Belgische scheepsbouw en scheepvaart. Economische analyse en evaluatie van het overheidsbeleid,, Keure, Apeldoorn, Garant, 1992.

In dit boek wordt op magistrale wijze het beleid inzake de maritieme sector gesitueerd in een wereldwijd perspectief. Welke beleidsmaatregelen worden in België nopens de hele maritieme sector genomen ?

Het lid citeert uit het bovenvermelde boek :

“Vandaag worden de Westeuropese overheden geconfronteerd met een nieuwe situatie :

- de scheepvaart- en scheepsbouwmarktsituatie verbetert sterk ;
- de scheepsbouwcapaciteit werd in West-Europa in belangrijke mate gereduceerd ;
- de kans is reëel dat de Zuidkoreaanse scheepsbouwsector de markt minder agressief zal betreden. Het is belangrijk dat de overheid in dit licht haar beleidsopties en beleidsmaatregelen reëvalueert .”

2.3.2. Rol van GIMVIND US en toelichting bij de financiële toestand

Verschillende commissieleden merken op dat het aandeel van GIMVINDUS, zowel in het dossier van de NV Boelwerf, als in het scheepsbouwbeleid in het algemeen onvoldoende werd belicht.

Een lid vraagt zich af, hoe het toezichtsmechanisme op de besteding van de overheidssubsidies werkt. In welke mate is de Vlaamse Regering, via GIMVINDUS en het Rekenhof hierbij betrokken ? Hij wijst erop dat uit de diversificatie van de portefeuille van de aandeelhoudersgroep (Boel — Vandamme — Saverys) blijkt dat slechts 4 procent van het kapitaal wordt aangewend voor activiteiten met betrekking tot de scheepsbouw.

Het commissielid wenst ook meer duidelijkheid omtrent de rol van GIMVINDUS, als overheids-minderheidsaandeelhouder. Wat is het aandeel van GIMVINDUS in de noodlottige evolutie van het NV Boelwerf-dossier ? Werden de overheidsgelden efficiënt besteed ?

De Minister-president verklaart vooreerst dat hij een efficiënte besteding van overheidsgelden evident acht. Vervolgens onderstreept hij dat de Vlaamse Regering, inzake het beheer van het overheidsaandeel via GIMVINDUS, haar verantwoordelijkheid ter dege heeft opgenomen.

Het Parlement is geen medebeheerder van het overheidsaandeel, maar vervult wel een controlefunctie en oriënteert het beleid.

Door een ander commissielid wordt nadere toelichting gevraagd nopens de verantwoordelijkheid van GIMVINDUS, die de procedure van de neerlegging van de boeken heeft begeleid. Hij vraagt aan de afgevaardigde van de Minister-president zijn standpunt ter zake toe te lichten.

De afgevaardigde van de Gemeenschapsminister schetst de problematiek inzake de NV Boelwerf samenvattend als volgt.

De NV Boelwerf worstelt momenteel met een liquiditeitsstekort van $\pm$ 3,1 miljard frank. Door de Raad van Bestuur van NV Boelwerf werd vastgesteld dat het bedrijf in falingsverkeer is.

Dit liquiditeitstekort van 3,1 miljard frank is samengesteld als volgt. Op de in aanbouw zijnde schepen werden aanbetalingen verricht van 10,3 miljard frank. Voor deze schepen werden kosten gemaakt voor een bedrag van 8,6 miljard frank. Het verschil van 1,7 miljard frank zijn betalingen die reeds door de reders zijn verricht, hiervoor hebben zij evenwel geen tegenprestatie ontvangen. 1,7 miljard frank dient geboekt als een verlies. Voor openstaande leveranciersvorderingen dient een bedrag van 1,4 miljard frank voorzien.

Met betrekking tot de opmerking van een ander lid van de Raad inzake de zwakke kapitaalstructuur van de NV Boelwerf, wijst de afgevaardigde van de Minister-president op de toch niet onbelangrijke kapitaalinbrengen door de overheid gedaan sinds 1982.

In 1982 : 525 miljoen kapitaal

In 1985 : 695 miljoen schuldreconversie, deels in winstbewijzen (1985).

Sinds 1983 droeg Shipinvest bij tot de financiering van de werf en de bouw van de schepen. Shipinvest beschikte over trekkingsrechten voor een bedrag van 1,991 miljard frank : hiervan is 156 miljoen frank terugbetaald. In een voorafgesloten basisovereenkomst werd bepaald dat 690 miljoen frank diende terugbetaald. 441 miljoen frank moet nog betaald worden.

In 1988 heeft de overheid, in uitvoering van de wet van 5 maart 1984 betreffende de saldi en de lasten van het verleden van de Gemeenschappen en de Gewesten, kapitaalparticipaties genomen voor 691 miljoen frank. Hierbij dient abstractie gemaakt wat bovenvermelde cijfers betreft, van sanerings-subsidies, toegekend op het ogenblik dat de NV Boelwerf via de toenmalige opvangmaatschappij NV Scheepswerven

het probleem heeft opgelost van de afwerking van de nog in aanbouw zijnde vier schepen bij Cockerill-Yards.

Voor het voltooien van deze schepen werd een subsidie aan de NV Boelwerf toegekend van 1,091 miljard frank. Tevens werd een bijkomend scheepskrediet aan de reders toegekend van 1,8 miljard frank (2 x 900 miljoen frank).

De afgevaardigde van de Minister-president stelt dat er tegenover deze aanzienlijke financiële inspanningen van de overheid, vanwege de privé-aandeelhouders geen enkele kapitaalinjectie werd gedaan. Met betrekking tot de liquiditeitsnood van de NV Boelwerf merkt hij op, dat er een urgent kastekort is van 700 miljoen frank, dat ten laatste tegen eind november dient aangezuiverd. Dit bedrag is geschat in de hypothese van een „going-concern”, wat een continue cash-flow van uitstaande leverancierskredieten veronderstelt van $\pm$ 300 miljoen frank.

Het vertrouwen van de leveranciers is thans dermate geschokt, dat de leniging op korte termijn van het liquiditeitsstekort van 700 miljoen frank meer dan wenselijk is. Wat de financiële noden op middellange termijn betreft, dient nog opgemerkt, dat het slechts zinvol is, hiervan een raming te maken op basis van een concreet, gedetailleerd businessplan.

Als uitgangspunt voor dit businessplan kan het scheepsbouwbeleid, zoals geconcipieerd door de Vlaamse Regering in het ontwerp van decreet worden genomen. Binnen de contouren van dit vernieuwd scheepsbouwbeleid, met implementatie hierin van het EG-plafond (9 procent-steunregeling) moet het mogelijk zijn om de maritieme sector te herstructureren. Een belangrijk aspect hierin is de nood aan investeringskredieten (1 miljard frank).

Wat de financiering van de urgente liquiditeitsnood (700 miljoen à 1 miljard frank) en de financiële ademnood op lange termijn (3,1 miljard + investeringen) betreft dient opgemerkt dat de oplossing hiervan steeds conform de bepalingen van de VESOC-richtlijn zal gebeuren (fifty-fifty basis).

Hij stipt aan dat tengevolge van het huidige steunregime, de financiering van het bedrijfskapitaal van NV Boelwerf gebeurt, door het verlenen van voorschotten op de in aanbouw zijnde schepen.

Vaak meent men dat in de overgangperiode van een indirecte steunregeling (scheepsrederijen) naar een directe steunverlening (werven), de bedrijfskostfinanciering verdwijnt.

Ook wordt gesteld dat het de overheid is, die aangezien zij unilateraal het steunregime heroriënteert, dan moet instaan voor de bedrijfskostfinanciering (3 miljard frank).

Dit bedrag stemt overeen met het huidige kastekort. De bedrijfskostfinanciering bedraagt echter 8,6 miljard frank. De afgevaardigde van de Minister-president stelt, dat wat de projectmatige financiering betreft, GIMVINDUS zal tussenkomen in de bedrijfsmatige financiering.

Wat de bouwkostfinanciering betreft zal GIMVINDUS pleiten bij de banken voor een maximale bancaire commerciële financiering ervan.

Gezien de eerder zwakke kapitaalstructuur van de NV Boelwerf, zullen de banken gewis bijkomende garanties eisen om de bedrijfskostfinanciering te financieren. GIMVINDUS zal hiervoor instaan. Men zou kunnen stellen dat de overgang van het ene systeem naar het andere aan de basis zou liggen van het huidige kastekort van 3,1 miljard frank. Deze 3,1 miljard frank resulteren evenwel niet uit de bedrijfskostfinanciering, maar wel uit de overgedragen bedrijfsverliezen, zoals blijkt uit de jaarrekeningen.

Gelet op het feit dat, ook in het nieuwe scheepsbouwbeleid, de wil aanwezig is bij GIMVINDUS om in te staan voor de bedrijfskostfinanciering, is het logisch dat voor de aanzuivering van het kastekort, ook een beroep zal worden gedaan op een kapitaalinbreng van de privé-aandeelhouder.

Een lid dat niet tot de Commissie behoort kan zich akkoord verklaren over de cijfers zoals toegelicht door de afgevaardigde van de Minister-president. Met betrekking tot de 1,7 miljard frank meent het lid dat deze voortspruiten uit de wet van 1948.

De afgevaardigde van de Minister-president repliceert als volgt. Tegenover een orderboek van 10,3 miljard frank vooruitbetalingen door de reders werden kosten gedaan en geïncorporeerd in deze schepen ten belope van 8,6 miljard. Er werd reeds 1,7 miljard frank ontvangen van de reders, doch hiervoor werden geen kosten gemaakt. Dit bedrag dient geboekt als een verlies.

Hij stelt vast dat de pre-financieringstechniek voortspruitend uit de wet van 1948 gedeeltelijk wordt angewend voor de financiering van de verliezen.

Het lid vraagt aan de afgevaardigde van de Minister-president of het juist is dat iedere scheepsbouwwerf een financiële put heeft, tengevolge van de toepassing van het steunregime van de wet van 1948 ?

De afgevaardigde van de Minister-president stipt aan dat verschillende reders bij NV Boelwerf schriftelijk protesteerden, over de niet-aanwending van hun scheepskredieten voor de bouw van hun schip. Vaak werden met de scheepskredieten vorige schepen afgewerkt.

In het licht van deze vaststelling stelt een commissielid kritische vragen naar de verantwoordelijkheid van het management en uit hij zijn bekommernis naar de toekomst. Welke ingrepen heeft GIMVINDUS, als overheidsaandeelhouder verricht ? Is de scheepsbouwsector werkelijk tot verdwijnen gedoemd ? Het commissielid bespeurt enig defaitisme bij de afgevaardigde van de Minister-president. Deze ontkent dit en benadrukt dat hij ervan overtuigd is dat mits een serieuze herstructurering, op basis van een nieuw scheepsbouwbeleid, een rendabele activiteit bij NV Boelwerf mogelijk is. Wat de rol van GIMVINDUS in dit dossier betreft, vervolledigt hij, dat deze slechts een minderheidsaandeelhouder is, die wel vertegenwoordigd is in de Raad van Bestuur.

Uit de notulen van de vergaderingen van de Raad van Bestuur, uit de laatste twee jaar, blijkt afdoende dat GIMVINDUS de nadruk legde op de noodzaak van structurele ingrepen en de opstelling van een businessplan op middellange termijn. Nochtans volgde men deze raad niet op.

Een commissielid merkt terecht op dat ook aandacht dient besteed aan de initiatieven naar de aandeelhouders, of eventueel privé-investeerders toe. Voor het voeren van een scheepsbouwbeleid is het behoud van de werven immers van primordiaal belang. Bij een falen kan de curator de gefailleerde massa ten gelde maken, waarvan onder meer de terreinen, waarop de werven zijn gebouwd, één van de samenstellende elementen is.

De Minister-president verwijst naar zijn brief van 28 september 1992 (Bijlage VIII) aan de Voorzitter van de GIMV om via GIMVINDUS, alle mogelijke initiatieven te ondersteunen die de leefbaarheid van de NV Boelwerf, mits strikte naleving van de VESOC-richtlijn kunnen realiseren. Hij vestigt er tevens de aandacht op dat de NV GIMVINDUS als overheidsaandeelhouder, tevens een minderheidsaandeelhouder is.

Zij kan een belangrijke hefboom zijn bij de totstandkoming van een duurzaam scheepsbouwbeleid. De Minister-president verklaart dat hij kan rekenen op de grote technische bekwaamheid en inzet van de NV GIMVINDUS. Hij verwijst naar zijn brief van 3 augustus jongstleden waarin een overbruggingsvoorstel werd opgenomen. De Vlaamse Regering heeft zelf initiatieven genomen, bij stilzitten van de privé-aandeelhouder en de bedrijfsleiding, en stelde zelf een oplossing voor door middel van een herkapitalisatie met betrekking tot het bedrag van 352 miljoen frank dat door de NV Boelwerf werd geclaimd, zijnde de tussenkomst van de Vlaamse Regering voor onderzoek en ontwikkeling.

Deze herkapitalisatie behelst reeds een extensieve interpretatie van de bepalingen van de VESOC-richtlijn. Deze is gelet op het belang van het dossier gewettigd, aldus de Minister-president.

De huidige moeilijkheden en kapitaalnood van de NV Boelwerf hangen nauw samen met het complexe afwegen van industriële belangen en het leggen van financiële prioriteiten door de privé-aandeelhouder.

Zonder in enige beoordeling van de bedrijfsleiding te treden stelt de Minister-president vast dat in deze prioriteit werd verleend aan de overname van CMB en dat hiervoor zeer ruime financiële middelen moesten worden aangesproken.

Hij verklaart dat hij zich als overheid niet wenst te substitueren in de verplichtingen die behoren tot het domein van het vrij ondernemerschap.

De Minister-president verzet zich met klem tegen iedere vorm van dubbelspraak door de privé-ondernemers, die regelmatig aanmanen tot een doelgerichte aanwending van de overheidsmiddelen.

2.4. Indiening van een voorstel van resolutie door de heren M. Cordeel en G. Anthuenis betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen en regeling van de werkzaamheden

Door de heer M. Cordeel wordt tot slot van deze gedachtenwisseling en vanuit zijn diepe bekommernis omtrent de NV Boelwerf, en het scheepsbouwbeleid in het algemeen, namens zijn fractie de indiening aangekondigd van een voorstel van resolutie betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen (zie Stuk 225 (BZ 1992) — Nr. 1).

De indiener vraagt de Minister-president wat de kostprijs is om de werf één maand open te houden ?

De Minister-president verwijst naar het eerder aangehaalde cijfer : 700 miljoen liquiditeitstekort tot eind november. Bij afgeleide kan men de kost voor 1 maand berekenen.

2.4.1. Regeling van de werkzaamheden

Een lid dat niet tot de Commissie behoort, merkt namens zijn fractie op dat, gezien het grote belang van dit debat, een voortzetting ervan zeker wenselijk is. Hij wordt hierin bijgetreden door meerdere andere leden. Gelet op de hoogdringendheid pleit hij voor de spoedige behandeling van het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis. Hij drukt eveneens de wens uit om, naar aanleiding van het NV Boelwerf-dossier een aanbeveling in verband met het scheepsbouwbeleid in het algemeen te richten tot de Vlaamse Regering. Verschillende leden kondigen aan tegen een volgende commissievergadering ook een voorstel van resolutie te zullen indienen.

DEEL II — VOORSTEL VAN RESOLUTIE VAN DE
HEREN M. CORDEEL EN G. ANTHUENIS BETREF-
FENDE HET SCHEEPSBOUWBELEID IN VLAANDE-
REN — STUK 225 (BZ 1992) — NR. 1

**1. Toelichting door de indieners van de voorstellen van
resolutie en bespreking**

Bij de aanvang van de bespreking van het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis in de Commissie blijkt dat, na het verstrijken van de reglementair bepaalde nuttige termijn van drie dagen, nog een aantal voorstellen van resolutie werden ingediend met betrekking tot hetzelfde onderwerp.

Er ontstaat een discussie over de vraag of deze voorstellen van resolutie alsnog een autonome behandeling kunnen krijgen, dan wel of de indieners ervan het enige tijdig ingediende voorstel van resolutie met name dat van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis dienen te amenderen.

De verschillende indieners wijzen erop dat de laattijdigheid van de indiening te maken heeft met hun zorg alsnog adequaat in te spelen op de meest recente ontwikkelingen in het Boelwerfdossier.

Anderen wijzen erop dat het wenselijk zou zijn de bezorgdheid omtrent dit sociaal bewogen dossier, die in de verschillende fracties aanwezig is, te laten blijken.

De Voorzitter beslist dat de verschillende indieners hun tekst kunnen toelichten om zodoende na te gaan waar de accentverschillen liggen.

1. Voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen (Stuk 225 (BZ 1992) — Nr. 1).

De heren M. Cordeel en G. Anthuenis verwijzen naar de bespreking in de vorige commissievergadering als motivering voor hun voorstel van resolutie. Sindsdien hebben zich geen nieuwe feiten voorgedaan die zouden noodzaken tot een aanpassing van hun tekst.

2. Voorstel van resolutie van mevrouw V. Dua en mevrouw V. Vogels betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen (Stuk 227 (BZ 1992) — Nr. 1).

Mevrouw Vogels licht dit voorstel van resolutie toe. Zij vraagt de Executieve onmiddellijk het nodige te doen om de Boelwerf op korte termijn te redden en tegen 1 januari 1993 een herstructureringsplan aan de Raad voor te leggen evenals een ontwerp van decreet.

3. Voorstel van resolutie van de heer L. Hancké betreffende het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen (Stuk 228 (BZ 1992) — Nr. 1).

De heer Hancké verzoekt om een decretaal vastgelegd scheepsbouwbeleid op basis van een rechtstreeks projectgebonden subsidiëring van de werven binnen de op Europees niveau toegelaten steunpercentage. Verder vraagt hij dat herstructureringssteun zou worden verstrekt mits gelijkwaardige inspanningen van de privé-aandeelhouders en betrokkenheid van de werknemersorganisaties.

Verder dringt hij aan op snelle onderhandelingen met nieuwe industriële partners en aandacht voor een duurzaam tewerkstellingsperspectief voor het personeel.

4. Voorstel van resolutie van de heren Lenssens, Sleenckx, Capoen, Hancké en De Meyer (Stuk 229 (BZ 1992) — Nr. 1).

De heer Lenssens licht namens de mede-indieners het voorstel van resolutie toe. Het is in grote lijnen congruent met het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis doch voegt er expressis verbis de gehechtheid aan de VESOC-richtlijn als kader voor een oplossing aan toe.

5. Voorstel van resolutie van de heren F. Wymeersch en L. Van Nieuwenhuy sen betreffende maatregelen in verband met de problematiek van de NV Boelwerf te Temse (Stuk 230 (BZ 1992) — Nr. 1).

De heer Wymeersch verzoekt hierin de Executieve al het mogelijke te doen om het faillissement van Boel te vermijden mits naleving van niet de letter doch wel de geest van de VESOC-richtlijn. Tevens wordt GIMVINDUS gevraagd nu reeds de nodige liquiditeiten ter beschikking te stellen in compensatie van toekomstige steun.

Na deze korte toelichting volgt een bespreking waarin wordt gewezen op de bestaande verschillen tussen de voorliggende teksten.

Een lid wijst erop dat uit een vergelijkend onderzoek van de verschillende ingediende voorstellen van resolutie met het ter tafel liggende voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis tot volgende bevindingen leidt.

Praktisch alle voorstellen gaan ervan uit dat een concurrentiële scheepsbouw zijn plaats heeft in Vlaanderen. De economische leefbaarheid moet echter worden hersteld via een herstructurering.

Wat betreft de industriële aanpak van het scheepsbouwbeleid, het financieel plan, het business-plan en het sociale luik bestaat er een grote congruentie met de beleidslijnen van de Vlaamse Regering. De rechtstreekse steun dient volgens hetzelfde lid te kaderen binnen het maximaal toegelaten EG-plafond (9 procent). Hij mist een dergelijke bepaling in de andere voorstellen van resolutie. Met betrekking tot het voorstel van resolutie van de heer L. Hancké (Stuk 228 (BZ 1992) — Nr. 1) wijst hij op een interpretatieverschil met betrekking tot de VESOC-richtlijn.

Vervolgens beaamt het lid dat de Vlaamse Regering inzake het rechtstreekse sociaal passief, geen verantwoordelijkheid, noch bevoegdheid ter zake dient op te nemen. Tot slot, dringt hij aan op een globaal concept voor een vernieuwd scheepsbouwbeleid in Vlaanderen.

Een ander lid meent dat, de Vlaamse Regering toch een zekere sociale verantwoordelijkheid draagt. Bevoegdheid en verantwoordelijkheid vallen niet altijd samen.

Zij wijst op de ernstige repercussies van dit dossier op het directe en indirecte tewerkstellingsbeleid voor de Waaslandse subregio, en pleit voor het behoud van de scheepvaart als belangrijk, toekomstig, milieuvriendelijk mobiliteitsalternatief. Het zou onverantwoord zijn, vanuit ecologisch perspectief, deze sector verder te laten verkommeren en uiteindelijk af te bouwen. Het verdwijnen van de NV Boelwerf zal een ongunstige impact hebben op de bestaanszekerheid van andere werven.

Hetzelfde lid refereert in deze context naar een interpellatie tot Minister De Croo, naar aanleiding van de fusie van de NV Boelwerf en Cockerill, omtrent het bouwen van zeilboten (door windenergie aangedreven schepen). Ook in Japan ontwikkelde men na de oliecrisis een aantal door windenergie aangedreven scheepvaartprojecten. Omwille van de lage olieprijs zijn deze projecten thans niet concurrentieel. De scheepsbouwsector kan slechts door gedurfde initiatieven

gedurende een zeer lange termijn (20 à 30 jaar) rendabel blijven. Ook ongewone initiatieven dienen hun kans te krijgen.

Met betrekking tot het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis wenst het lid te vernemen of er geen termijn moet worden gesteld op het zoeken naar eventuele binnen- en buitenlandse industriële partners.

Ook wenst het lid waarborgen omtrent het behoud van de huidige tewerkstelling en het behoud van de werf, vooraleer een herstructurering kan worden doorgevoerd.

Ten slotte verklaart het lid dat het geen zin heeft een resolutie te stemmen waarin geen nieuwe en decisieve elementen zitten die de oplossing van de problematiek van de NV Boelwerf kunnen bespoedigen.

Het zou dan eerder aangewezen zijn, onmiddellijk te starten met de hervorming van de steunregeling en deze decretaal vast te leggen.

Een ander lid geeft uiting aan zijn bekommernis om, reeds in de Commissie, een consensus te bereiken rond een geïntegreerde tekst van de verschillende voorliggende resoluties.

Hij wijst ook op het belang van de betrokkenheid van de werknemersorganisaties. Inzake de sociale begeleidingsmaatregelen is de tekst van het ingediende voorstel van resolutie van de heren J. Lenssens, J. Sleeckx, M. Capoen, L. Hancké en J. De Meyer convergent met de beleidslijnen van de Vlaamse Regering. Hij is van oordeel dat het Fonds voor de Sluiting van Ondernemingen over voldoende financiële middelen beschikt om verbintenissen inzake het rechtstreeks sociaal passief op te nemen.

Nog een ander lid meent dat het voorstel van resolutie van de heren Cordeel en Anthuenis vooral gericht is op een algemeen scheepsbouwbeleid. Hij kant zich tegen een te grote verwevenheid hiervan met het Boelwerfdossier. Dit zijn verschillende zaken, ofschoon hij moet toegeven dat de problemen waarmee de NV Boelwerf thans te kampen heeft, inherent zijn aan het scheepsbouwbeleid. Hij wil ook aandacht voor de eventuele minder goede behandeling op het sociaalrechtelijk vlak van de werknemers van de toeleveringsbedrijven.

2. Standpunt van de Vlaamse Regering en bespreking

De Gemeenschapsminister merkt op dat uit de lezing van de verschillende ingediende voorstellen van resolutie een grote concordantie blijkt met de standpunten van de Vlaamse Regering.

In het licht van de recente ontwikkelingen van het Boelwerfdossier betreurt de Minister-president dat de bijeenkomst van vrijdag 2 oktober 1992 weinig concreets opleverde. Wel werd enige vooruitgang geboekt in die zin dat de standpunten van de betrokken partijen nader tot elkaar werden gebracht.

Het financiële tekort bedraagt in de meest geflatteerde hypothese 3,1 miljard frank. Het bedrag van de onmiddellijk opeisbare vorderingen bedraagt $\pm$ 1,4 miljard frank. Hierbij dient opgemerkt dat er dan nog een aantal schuldeisers tamen om hun vorderingen onmiddellijk op te eisen. Ook RSZ-vorderingen zijn lopende.

Wat het standpunt van de privé-aandeelhouder betreft, stelt de Minister-president dat deze onwrikbaar op zijn standpunt blijft. Hij wenst geen nieuwe kapitaalinjectie te doen.

In het licht van de recente gebeurtenissen beklemtoont hij de noodzaak van een duurzame, lange-termijnvisie met betrekking tot het scheepsbouwbeleid in Vlaanderen. Hij refereert ter zake naar Hoofdstuk I van het ontwerp-programma-decreet. GIMVINDUS zal een hefboomfunctie vervullen in het ontwikkelen van een duurzaam scheepsbouwbeleid. De samenwerking tussen de Vlaamse Regering en GIMVINDUS zal geregeld worden in een Protocol. Met betrekking tot de weigering van de privé-aandeelhouder een nieuwe kapitaalbreng te doen, dient onverwijld gezocht naar andere privé-aandeelhouders die bereid zijn om de vereiste kapitaalbreng te doen. GIMVINDUS kreeg opdracht om de onderhandelingen hiertoe officieel op te starten.

De Minister-president beklemtoont dat niemand voorstander is van een faillissement en neemt afstand van de aantijging dat de Vlaamse Regering belang zou hebben bij een faillissement.

De beoordeling van de feiten behoort tot de soevereiniteit van de feitenrechter. De strikte toepassing van de VESOC-richtlijn (fifty-fifty-regeling privé-versus overheid) zal gehandhaafd worden. Een afwijking van deze regeling zou resulteren in een meerderheidsparticipatie van GIMVINDUS. GIMVINDUS is thans overheids- en minderheidsaandeelhouder (49 procent) en wenst dit te blijven. Daarenboven zou een eventuele afwijking van de VESOC-richtlijn geen essentiële bijdrage zijn tot de oplossing van de problemen van de NV Boelwerf.

Vervolgens onderstreept de Minister-president de noodzaak van een herstructurering op korte termijn, op basis van een businessplan.

Inzake de sociale reconversie zal de Vlaamse Regering grote zorg besteden aan de sociale begeleidingsmaatregelen zonder evenwel op rechtstreekse wijze tussen te komen in het sociaal passief.

Vermits de sociale zekerheid een federale materie is, dient het Fonds voor Sluiting van de Ondernemingen zijn verantwoordelijkheid op te nemen. De tussenkomst van het Fonds is van tweeërlei aard :

1) bruggpensioenregeling :

50 procent van het verschil tussen het netto-loon en een werkloosheidsuitkering ;

2) contractuele vergoedingen :

dit zijn vergoedingen verschuldigd aan een bepaalde categorie van werknemers, in geval van ontslag, ten gevolge van de herstructurering.

De Minister-president verduidelijkt dat de Vlaamse Regering daadwerkelijk op indirecte wijze haar bijdrage zal leveren op het vlak van de sociale reconversie.

Met betrekking tot een eventuele herstructurering, als component van een vernieuwd industrieel scheepsbouwbeleid, verklaart de Minister-president, dat bij een eventuele afslanking van de huidige personeelsbezetting in de scheepsbouwsector, de VDAB een actieve rol zal spelen bij de werdtewerkstelling en herscholing van de werknemers. Hij bevestigt zijn vertrouwen in de economische leefbaarheid van de NV Boelwerf en een vernieuwd industrieel beleid.

3. Bespreking

Nopens de delging van het rechtstreekse sociaal passief, informeert een lid of er ten behoeve van het Fonds voor de Sluiting van de Ondernemingen wel voldoende financiële middelen worden gereserveerd. De Minister-president verduidelijkt dat de tussenkomst van het Fonds slechts mogelijk is mits een CAO-overeenkomst tot stand komt tussen de werkgever en de werknemersafgevaardigden. Teneinde het Fonds te kunnen bezwaren dient Fabrimetal de CAO tegen te tekenen, vermits de CAO afgesloten wordt in een periode van 6 maand voorafgaand aan de datum van het faillissementsvonnis.

Hij erkent dat er zich ter zake een probleem stelt, vermits de afgevaardigde van Fabrimetal deze CAO nog niet ondertekende. Hij benadrukt met klem dat ook de privé-aandeelhouder zich bewust moet zijn van zijn sociale verantwoordelijkheid. De Vlaamse Regering ziet geen heil in een tussenkomst in het rechtstreekse sociaal passief. Hij stelt dat dit standpunt reeds medegedeeld werd aan de werkgeversorganisatie.

Een lid meent dat op de privé-aandeelhouder een zware verantwoordelijkheid rust. Hier wordt grof spel gespeeld. Doch ook de nationale overheid en sinds 1988, de Vlaamse Regering, gaat niet vrijuit. Ook zij participeerde in de schuldoopbouw.

Inzake de onmogelijkheid van de privé-aandeelhouder met betrekking tot de gevraagde gelijkwaardige kapitaalbreng, verduidelijkt de Minister-president, dat hij hieromtrent geen oordeel wenst te vellen.

Het vorige lid onderstreept dat door het getalm de kansen op een herstructurering daadwerkelijk slinken. De privé-aandeelhouder kan moeilijk aangespoord worden om de vereiste kapitaalbreng te doen. Nochtans kan GIMVINDUS, als overheids- en minderheidsaandeelhouder (49 %), een constructieve bijdrage leveren bij het doorbreken van de juridische impasse.

Wat de kapitaalbreng op basis van de VESOC-richtlijn betreft, vraagt het lid, of de tegenprestatie noodzakelijkerwijze in liquiditeiten dient te gebeuren. Kan een tegenprestatie in natura niet worden overwogen ?

De Minister-president stipt aan dat de kapitaalbreng moet bijdragen tot de versteviging van de vermogensstructuur van de onderneming.

Een ander lid pleit voor meer visie in het beleid en toont zich een voorstander van een strikte naleving van de VESOC-richtlijn. Het is van het grootste belang dat in de Vlaamse Raad een resolutie wordt gestemd, waaruit niet alleen de betrokkenheid van de Raad blijkt bij het uitstippelen van een vernieuwd scheepsbouwbeleid, maar ook zijn verbondenheid en sociale bewogenheid inzake de problemen van de NV Boelwerf.

Met betrekking tot een mogelijke doorbraak in het Boelwerfdossier suggereert een lid dat ook kan gedacht worden aan de toekenning van eventuele overbruggingskredieten. Het gaat niet om een afwijking van de VESOC-richtlijn, wel om leningen op lange termijn.

De Gemeenschapsminister repliceert dat overbruggingskredieten, die aangevraagd worden in afwachting van een saneringsplan, niet kunnen weerhouden worden. Dit is een constante in het economische beleid van de Vlaamse Regering, vermits de toekenning ervan zal leiden tot een financiële

inmenging van de overheid in bepaalde ondernemingen zonder dat hieruit kansen op een daadwerkelijk herstel resulteren.

De beginselvastheid van de Vlaamse Regering is een duidelijke aanmaning naar de privé-aandeelhouder toe, om adequater en preventief in te grijpen, wanneer het bedrijf afstevent op moeilijkheden. Hij refereert in deze context naar de persmededeling, verspreid na afloop van het beraad op 2 oktober 1992.

Hierin wordt gesteld dat :

„de Vlaamse Regering alle mogelijke begeleidingsmaatregelen zal onderzoeken”. (Zie Bijlage XI).

Een mogelijke afwijking van de VESOC-richtlijn inzake de gelijkwaardige kapitaalbreng door de privé-aandeelhouder komt niet noodzakelijkerwijze aan de arbeiders van de NV Boelwerf ten goede.

Een lid dat niet tot de Commissie behoort verzoekt om nadere toelichting omtrent de draagwijdte van de noties „reconversie” en „sociale begeleidingsmaatregelen”. Hij bespeurt hier enige verwarring.

De Minister-president geeft volgende toelichting. De „sociale begeleidingsmaatregelen” situeren zich op het vlak van de indirecte tussenkomst van de Vlaamse Regering in het opvangen van de sociale gevolgen van een faillissement van de NV Boelwerf en omvatten onder meer de outplacement-begeleiding en de specifieke omkadering inzake de tewerkstelling, omscholing en reïntegratie op de arbeidsmarkt. Ook dit is een aspect van de sociale verantwoordelijkheid.

Hij benadrukt dat de Vlaamse Regering, nauwkeurig alle begeleidingsmaatregelen die tot haar bevoegdheid behoren, zal onderzoeken en ter dege aanwenden.

Een lid dat niet tot de Commissie behoort merkt in verband met het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis op dat de aanstelling van een „crisis-manager” eerder problematisch en voorbarig is, gelet op de verwarde juridische situatie.

Inzake de kosten verbonden aan de herstructurering wordt in het voorliggende voorstel van decreet gesteld dat : „deze binnen de nu reeds vastgestelde en gereserveerde middelen worden gehaald”. Is dit binnen de normale enveloppe van GIMVINDUS ?

De Minister-president wijst erop dat het financiële aspect wel belangrijk is. Hij acht de opname ervan in het voorliggende voorstel van resolutie ontijdig.

In verband met het woord „herstructurering” maant een lid dat niet tot de Commissie behoort aan tot enige omzichtigheid. Hij stelt voor om eerder over „reconversie” te spreken. Men mag niet de indruk wekken dat reeds bepaalde opties op korte termijn vastliggen.

4. Voortzetting van de bespreking en stemming

De Voorzitter stelt vast dat er een ruime consensus aanwezig is en stelt de verschillende indieners voor een tekst te maken die zo nauw mogelijk aansluit bij deze consensus.

Na een schorsing wordt door de heren J. Lenssens, F. Dielens, M. Capoen, M. Cordeel, F. Wymeersch en J. De

Meyer een nieuwe tekst voorgelegd. Deze wordt ingediend als amendement op het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis en vervangt het oorspronkelijke voorstel van resolutie integraal (Stuk 225 (BZ 1992) – Nr. 2).

De tekst luidt :

„Amendement op het voorstel van resolutie betreffende de scheepsbouwactiviteit in Vlaanderen

De Vlaamse Raad,

— gaat ervan uit dat een concurrentiële scheepsbouw haar plaats heeft binnen de industriële structuur van Vlaanderen ;

— verzoekt de Vlaamse Regering werk te maken van een Europeesrechtelijk-conforme decretale onderbouwing van de steunregeling voor de scheepsbouwsector ; en vraagt dat zo vlug mogelijk ter zake een ontwerp van decreet zou worden ingediend bij de Vlaamse Raad, gebaseerd op het principe van projectgebonden produktiesubsidiëring van de werven ;

— gegeven het dalend maximum produktiesteunplafond dient de Vlaamse Regering in het op te stellen decretaal kader oog te hebben voor het behoud en de versteviging van de concurrentiepositie, zonder uitbreiding van de huidige scheepsbouwcapaciteit na te streven, door de verdere bedrijfsfinanciering van de scheepsbouwactiviteit afhankelijk te maken van een aanvaardbaar business-plan in het kader van een gelijkwaardige inspanning van de aandeelhouders en mits volwaardige betrokkenheid van de werknemersorganisaties ;

— neemt kennis van de blijvende bereidheid van de Vlaamse Regering om via GIMVINDUS te blijven participeren in de scheepsbouw en ondersteunt ten volle de hierop gerichte operatie voorzien in het ontwerp van programmadecreet voor 1993 ;

— steunt de Vlaamse overheid in haar consequent volgehouden inspanningen om binnen het kader van de VESOC-richtlijn, zoals deze tot op heden voor wat betreft de nieuwe kapitaalsinbreng steeds werd toegepast, te komen tot een constructieve oplossing voor de huidige problemen ;

— vaststellende dat de huidige aandeelhouders van de NV Boelwerf tot geen overeenstemming komen over de noodzakelijke financiële inbreng, dringt de Vlaamse Raad erop aan om de onderhandelingen met nieuwe industriële partners zo snel mogelijk tot een goed einde te brengen ;

— vraagt, conform de VESOC-richtlijn, en binnen het kader van een eventuele herstructureringsoperatie, ook aandacht voor een duurzame reconversie in de betrokken streek ;

— neemt akte van de getoonde bereidheid vanwege de Vlaamse Regering om binnen de grenzen van haar bevoegdheid, en zonder enigermate in de plaats te treden van de nationale instanties, haar sociale verantwoordelijkheid op te nemen.”

De ingediende voorstellen van resolutie van de heren Hancké, Lenssens en Wymeersch, respectievelijk stukken 228 (BZ 1992) – Nr. 1, 229 (BZ 1992) Nr. 1 en 230 (BZ 1992) – Nr. 1 worden ingetrokken.

Op dit amendement worden nog twee subamendementen ingediend. Een eerste subamendement is van de hand van de heer F. Wymeersch en L. Van Nieuwenhuysen (Stuk 225 (BZ 1992) – Nr. 2) en strekt ertoe na de zesde streep volgende tekst in te voegen :

„— dringt er bij de Vlaamse Regering op aan dat zij

— al het mogelijke zou doen om alsnog een falings van de NV Boelwerf te vermijden ;

— in dit dossier voor een korte termijn, niet de letter maar wel de geest van de VESOC-richtlijn zou aanhouden ;

— dat zij zelf al het nodige zou doen om partners te vinden die bereid zijn te investeren voor een eventuele faling ;

— dat zij GIMVINDUS zou vragen nu de nodige liquiditeiten ter beschikking te stellen in compensatie met toekomstige steunmaatregelen ;,, .

De heer Wymeersch verkiest dat expliciet wordt verwezen naar de NV Boelwerf. Hij stelt dat de regering alles moet doen om een faling te vermijden.

Tevens wordt voorzien dat GIMVINDUS nu reeds de nodige liquiditeiten ter beschikking kan stellen. Het betreft hier geen kapitaalbreng doch slechts overbruggingskredieten.

Een tweede subamendement is van de hand van de heer Buchmann (Stuk 225 (BZ 1992) — Nr. 2). Het strekt ertoe de tekst tegenover de zevende streep te vervangen door wat volgt :

— vraagt, conform de VESOC-richtlijn, en binnen het kader van een eventuele herstructurering ; waarvan de financiering moet gebeuren binnen de nu reeds vastgelegde en voorziene middelen voor subsidiëring van de scheepsbouwsector, ook aandacht voor een duurzame reconversie in de betrokken streek ;“.

Een lid dat niet tot de Commissie behoort, vraagt om deze beide subamendementen in te trekken, vermits ze geen nieuwe elementen toevoegen aan de geïntegreerde tekst, waaromtrent in de Commissie een consensus is bereikt.

Het subamendement ingediend door de heren F. Wymeersch en L. Van Nieuwenhuysen op het amendement van de heren J. Lenssens, J. Dielens, M. Capoen, M. Cordeel, F. Wymeersch en J. De Meyer wordt verworpen met 8 stemmen tegen 1 bij 2 onthoudingen.

Het subamendement van de heer J. Buchmann op het amendement van de heren J. Lenssens, J. Sleetckx, M. Capoen, L. Hancké en J. De Meyer wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

Vervolgens wordt het amendement ingediend door de heren J. Lenssens, F. Dielens, M. Capoen, M. Cordeel, F. Wymeersch en J. De Meyer op het voorstel van resolutie van de heren M. Cordeel en G. Anthuenis dat in de integrale vervanging van de oorspronkelijke tekst en titel voorziet eenparig aangenomen.

De Verslaggever,

F. DIELENS

De Voorzitter,

J. LAVERGE

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE***Voorstel van resolutie betreffende
de scheepsbouwactiviteiten in Vlaanderen***

De Vlaamse Raad,

— gaat ervan uit dat een concurrentiële scheepsbouw haar plaats heeft binnen de industriële structuur van Vlaanderen ;

— verzoekt de Vlaamse Regering werk te maken van een Europeesrechtelijk-conforme decretale onderbouwing van de steunregeling voor de scheepsbouwsector ; en vraagt dat zo vlug mogelijk ter zake een ontwerp van decreet zou worden ingediend bij de Vlaamse Raad, gebaseerd op het principe van projectgebonden produktiesubsidiëring van de werven ;

— gegeven het dalend maximum produktiesteunplafond dient de Vlaamse Regering in het op te stellen decretaal kader oog te hebben voor het behoud en de versteviging van de concurrentiepositie, zonder uitbreiding van de huidige scheepsbouwcapaciteit na te streven, door de verdere bedrijfsfinanciering van de scheepsbouwactiviteit afhankelijk te maken van een aanvaardbaar business-plan in het kader van een gelijkwaardige inspanning van de aandeelhouders en mits volwaardige betrokkenheid van de werknemersorganisaties ;

— neemt kennis van de blijvende bereidheid van de Vlaamse Regering om via GIMVINDUS te blijven participeren in de scheepsbouw en ondersteunt ten volle de hierop gerichte operatie voorzien in het ontwerp van programmadecreet voor 1993 ;

— steunt de Vlaamse overheid in haar consequent volgehouden inspanningen om binnen het kader van de VESOC-richtlijn, zoals deze tot op heden voor wat betreft de nieuwe kapitaalsinbreng steeds werd toegepast, te komen tot een constructieve oplossing voor de huidige problemen ;

— vaststellende dat de huidige aandeelhouders van de NV Boelwerf tot geen overeenstemming komen over de noodzakelijke financiële inbreng, dringt de Vlaamse Raad erop aan om de onderhandelingen met nieuwe industriële partners zo snel mogelijk tot een goed einde te brengen ;

— vraagt, conform de VESOC-richtlijn, en binnen het kader van een eventuele herstructureringsoperatie, ook aandacht voor een duurzame reconversie, in de betrokken streek ;

— neemt akte van de getoonde bereidheid vanwege de Vlaamse Regering om binnen de grenzen van haar bevoegdheid, en zonder enigermate in de plaats te treden van de nationale instanties, haar sociale verantwoordelijkheid op te nemen.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Perscommuniqué van de Raad van Bestuur

De Raad van Bestuur van Boelwerf vergaderde tot laat in de avond in Temse.

De Raad kreeg verslag van de onderhandelingen tussen de aandeelhouders van Boelwerf. Rekening houdend hiermee, is de Raad van Bestuur de mening toegedaan dat deze niet tot enig positief resultaat hebben geleid, noch dat deze op korte termijn tot enig positief resultaat zullen leiden.

De Raad van Bestuur heeft tevens kennis genomen van de liquiditeitssituatie van het bedrijf.

Na uitgebreide bespreking stelt de Raad van Bestuur vast dat zij, behoudens thans niet voorzienbare nieuwe feiten, geen andere mogelijkheid heeft dan morgen dinsdag 22 september 1992 het faillissement op bekentenis bij de Rechtbank van Koophandel te deponeren.

De Raad van Bestuur van Boelwerf.

BIJLAGE II

Aan de Heer Yves BRASSEUR
Voorzitter Boelwerf NV
Dijkstraat 6
2690 Temse

3 augustus 1992

Mijnheer de Voorzitter,

Ik heb de eer U mede te delen dat de Vlaamse Executieve in haar zitting van 22 juli tot en met 28 juli jl. volgende beslissingen heeft genomen met betrekking tot de N.V. Boelwerf :

— alle huidige en toekomstige sectoriële steun binnen de exnationale sectoren dient door de N.V. GIMVINDUS te worden gedragen ;

— GIMVINDUS zal zelf moeten instaan voor eventuele kapitaalverhoging bij de N.V. Boelwerf ;

— het Vlaamse Gewest kan niet in de plaats treden voor het verlies van de voordelen van de nationale staatswaarborg voorzien in artikel 55 van de bijzondere wet van 16 januari 1989.

Deze beslissing voorziet tevens dat de N.V. GIMVINDUS vanaf 1993 jaarlijks — en gedurende 20 jaar — maximaal 800 miljoen ‘dient ter beschikking te houden voor de steun aan de scheepsbouw.

De verschillende modaliteiten van de uitvoering van deze beslissingen zullen worden vastgelegd in een protocol dat met de N.V. GIMVINDUS zal worden afgesloten.

Ik zal tevens de N.V. GIMVINDUS verzoeken na te gaan of zij — rekening houdend met de vermelde beslissingen — een oplossing kan uitwerken voor de problemen die U vermeldt in uw schrijven van 3 juli jl. met betrekking tot het bedrag van 352 miljoen dat U verwacht had als tussenkomst van de Vlaamse Executieve voor Onderzoek en Ontwikkeling.

Tenslotte deel ik U mede dat ik in het najaar het initiatief zal nemen om de vermelde beslissingen en rekening houdend met de conclusies van het eerder gevoerde overleg over de toekomst van de scheepsbouw in Vlaanderen in een langlopende conventie met de sector vast te leggen.

Met hoogachting,

L. VAN DEN BRANDE

BIJLAGE III

Aan de heer R. MALEVE
Directeur GIMVINDUS
Karel Oomsstraat 37
2018 Antwerpen

7 augustus 1992

Mijnheer de Directeur,

Betreft : n.v. Boelwerf, onderzoekssteun.

Op 3 juli 1992 wees de directie van de n.v. Boelwerf mij op een toezegging die onder de vorige legislatuur is gedaan omtrent de toekenning van 352,- miljoen steun voor onderzoek en ontwikkeling. Zij drukten hun bezorgdheid uit over de negatieve gevolgen van het uitblijven van die steun op jaarrekeningen en liquiditeit.

Gelet op de belangrijke recente beslissingen van de Vlaamse Executieve inzake organisatie van het industrieel beleid, erop gericht gedurende de komende twintig jaar het scheepsbouwbeleid volledig te kunnen steunen op de industriële expertise van de n.v. GIMVINDUS, vraag ik U om deze vraag te beoordelen.

Ik stel voor om de mogelijkheden na te gaan van een kapitaalsverhoging met 352,- miljoen eigen middelen van uw vennootschap en 353,- miljoen middelen door de private aandeelhouder aan te brengen.

Mag ik spoedig uw bevindingen vernemen ?

Met de meeste hoogachting,

Met hoogachting,

L. VAN DEN BRANDE
Gemeenschapsminister van Economie,
KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en
Externe Betrekkingen

BIJLAGE IV

GIMVINDUS NV

Antwerpen, 15 september 1992.

Aan de Heer L. Van den Brande
Voorzitter van de Vlaamse Gewestregering
Jozef II-straat 30

1040 Brussel

Mijnheer de Voorzitter,

BETREFT : BOELWERF n.v.

Hierbij laten wij IJ, ingevolge uw vraag van 07.08.1992, een nota geworden die door de Raad van Bestuur van GIMVINDUS werd goedgekeurd.

Deze nota houdt het gevraagde advies in.

Met de meeste hoogachting,

R. van OUTRYVE d'YDEWALLE .
Voorzitter

G. VAN ACKER
Bijzonder Gevolmachtigde

R. MALEVE
Directeur

Bijlage

GIMVINDUS NV

Antwerpen, 10 september 1992

Nota voor het directiecomité van 15 september 1992

BETREFT : N.V. Boelwerf

1. Antecedenten

Mede door de houding van GIMVINDUS werd de jaarrekening 1991 van Boelwerf gecorrigeerd met aannname van een aantal voorzichtiger hypothesen. Zo werden de studiekosten voor de RMT-ferry volledig afgeschreven, en werd geen resultaat op een in aanbouw zijnde schip voorafgenomen.

Dit alles had voor gevolg dat de helft van het kapitaal als verloren moet worden beschouwd, en dat de bepalingen van art. 103 SWHV van toepassing zijn. Derhalve heeft de Raad van Bestuur zich beraden over de toestand, en aan de algemene vergadering van 28 augustus 1992, mits een aantal hypothesen, voorgesteld om de activiteiten voorlopig verder te zetten.

Eén van deze hypothesen is dat de overheid een in het vooruitzicht gestelde steun verbonden aan de bouw van de „Flanders Harmony” effectief zou storten, en dit uiterlijk ter gelegenheid van de aflevering van het schip, op 18 september 1992.

De Voorzitter van de Vlaamse regering heeft GIMVINDUS verzocht om dit probleem te onderzoeken, en samen met de privé-partner na te gaan of een kapitaalverhoging van 352 miljoen frank gekoppeld aan een kapitaalinbreng door de privé-partner van 352 miljoen frank tot de mogelijkheden zou behoren.

2. Appreciatie

De mogelijke toekenning van een steun van 352 miljoen frank werd destijds door de overheidsgesprekspartners in het vooruitzicht gesteld. Het is echter verre van zeker of hierdoor een juridisch afdwingbaar recht ontstaan is, en een uitvoerbare titel.

Het is trouwens gebleken dat volgens de geldende regels, een subsidiëring langs klassieke kanalen voor dit geval niet mogelijk was. Het alternatief dat op vraag van de overheid door GIMVINDUS in de voorbije maanden is onderzocht, komt er op neer dat GIMVINDUS, voor rekening van het Gewest, in kapitaal of winstbewijzen zou tussenkomen. Er is echter langs dit kanaal evenmin een rechtsbasis te vinden voor een unilaterale subsidie aan Boelwerf.

De inbreng van middelen, zelfs voor rekening van het Gewest, en dus zonder eigen risico voor GIMVINDUS, moet nog steeds aan een aantal criteria voldoen :

— het moet een zinvolle, doelmatige en verantwoorde tussenkomst zijn, eventueel als deel van een globale oplossing die de leefbaarheid van het bedrijf bevordert. Het is immers niet mogelijk in alle omstandigheden en tot elke prijs de continuïteit te vrijwaren. In een context van een leeglopend orderboek, een dreigende likwiditeitspanne en een commercieel management dat soms in vraag kan gesteld worden, is de leefbaarheid zeker niet evident ;

— een gelijkwaardige inspanning van een privé-partner is noodzakelijk uit hoofde van de VESOC-richtlijn.

Ter vervollediging van de probleemstelling moet nog vermeld worden dat de tenlasteneming door Boelwerf van de uitoefening door GIMVINDUS van de put-optie op de aandelen Temse & Hoboken (ca. 200 miljoen frank op heden) ook deel uitmaakt van de bilantaire problematiek.

3. Mogelijke oplossingen

3.A. Positie privé-aandeelhouder en Boelwerf

De uitgangspositie van de werf en de privé-aandeelhouder is dat de overheid zonder voorwaarden een subsidie van 352 miljoen frank moet storten, en dat pas daarna over andere zaken kan gepraat worden.

Na langdurige onderhandelingen is gebleken dat het uiterste scenario dat de privé-aandeelhouder nog bespreekbaar acht, het volgende zou zijn :

- GIMVINDUS geeft aan Boelwerf een voorschot van 352 miljoen frank op 18 september 1992 ;

- de shipping-problematiek wordt door de privé-partner van Boelwerf overgenomen tegen een te negociëren prijs (via afkoop scheepskredieten), en dit derwijze dat het negatief resultaatseffect op Boelwerf beperkt blijft. Een akkoord hierover zou nog dit boekjaar moeten komen. De eliminatie van de toekomstige likwiditeitsbehoefte is een element van appreciatie van deze bijdrage ;

- op het ogenblik dat de shipping-oplossing wordt gerealiseerd zal GIMVINDUS de 352 miljoen frank omzetten in aandelen of winstbewijzen ; in dezelfde beweging zal ook verzaakt worden aan de voordelen van het uitoefenen van de put-optie, omdat zal blijken dat de aandelen in feite waardeloos zijn geworden. Dit laatste element zou (evenals de shipping overigens) een dadingskarakter hebben ;

- nadien zou een gelijkopgaande kapitaalbreng bij Boelwerf mogelijk zijn (bijvoorbeeld 2 x 500 miljoen frank). Dit indien beide partners op basis van een degelijk business-plan overtuigd zijn van de toekomstige leefbaarheid van de onderneming.

Op dit ogenblik echter is het enige zekere dat GIMVINDUS 352 miljoen frank moet storten, en voor het overige met een intentieverklaring moet genoegen nemen.

Het grote gevaar in dit scenario is de financiële toestand van Boelwerf. Zelfs met de 352 miljoen frank zijn er eind november, bij ontstentenis van nieuwe opdrachten, opnieuw kasproblemen. Op dat ogenblik is een realisatie van de overige punten nog niet haalbaar. Bij discontinuïteit is GIMVINDUS alleen de verliezer.

3. B . Tegenvoorstel GIMVINDUS

Teneinde de continuïteit minstens over het jaareinde heen te realiseren, en om een assymmetrisch engagement (en dus verlies bij falen) te vermijden, werd het volgende tegenvoorstel gedaan :

- naast de inbreng van GIMVINDUS (een kapitaalverhoging met 88 miljoen frank, en de rest, 264 miljoen frank, als voorschot), zou de privé-partner eveneens 352 miljoen frank kapitaal onderschrijven, waarvan 1/4e (of 88 miljoen frank) volstort ;

- realisatie van de shipping-overname zoals in het scenario 3A hiervoor ;

- op dat ogenblik zou aan de put-optie verzaakt worden ;

- een gezamenlijke herkapitalisering zal afhankelijk zijn van het oordeel ten gronde over de leefbaarheid.

Hierdoor worden dezelfde eindresultaten bereikt als in het scenario onder 3A, met name :

- * 352 miljoen frank cash door GIMVINDUS ;

- * 352 miljoen frank inbreng privé, gekoppeld aan een eliminatie van de shipping ;

- * verzaken aan de put-optie Temse & Hoboken ;

- * herstel van de financiële positie van de werf in het kader van het nieuw scheepsbouw-beleid.

Door de privé-aandeelhouder werd dit tegenvoorstel evenwel van de hand gewezen, omdat men niet bereid is geld te geven als compensatie van overheidsgeld dat beloofd en verschuldigd is.

Bij afwezigheid van een positieve beslissing bereikt Boelwerf per eind september een virtuele toestand van staking van betaling.

4. Voorstel van beslissing

GIMVINDUS zal de Voorzitter van de Vlaamse Regering meedelen dat, ingevolge zijn vraag, GIMVINDUS bereid is, in de huidige stand van zaken, voor rekening van de Executieve, een inbreng van 352 miljoen frank bij de n.v. Boelwerf te doen onder de door GIMVINDUS gestelde voorwaarden, zoals vermeld in punt 3.B van deze nota.

Philippe DE MOOR
Investment manager

Roger MALEVE
Directeur

Bijlagen : Brieven bevoegde overheid.

Aan de Heer R. MALEVE
Directeur GIMVINDUS
Karel Domsstraat 37
2010 Antwerpen

7 augustus 1992

Mijnheer de Directeur,

Betreft : n.v. Boelwerf, onderzoekssteun.

Op 3 juli 1992 wees de directie van de n.v. Boelwerf mij op een toezegging die onder de vorige legislatuur is gedaan omtrent de toekenning van 352 miljoen frank steun voor onderzoek en ontwikkeling. Zij drukten hun bezorgdheid uit over de negatieve gevolgen van het uitblijven van die steun op jaarrekeningen en liquiditeit.

Gelet op de belangrijke recente beslissingen van de Vlaamse Executieve inzake organisatie van het industrieel beleid, erop gericht gedurende de komende twintig jaar het scheepsbouwbeleid volledig te kunnen steunen op de industriële expertise van de n.v. GIMVINDUS, vraag ik U om deze vraag te beoordelen.

Ik stel voor om de mogelijkheden na te gaan van een kapitaalsverhoging met 352 miljoen frank eigen middelen van uw vennootschap en 353 miljoen frank middelen door de private aandeelhouder aan te brengen.

Mag ik spoedig uw bevindingen vernemen ?

Met de meeste hoogachting,

L. VAN DEN BRANDE
Gemeenschapsminister van Economie,
KMO, Wetenschapsbeleid, Energie en
Externe Betrekkingen

Brussel,

NV GIMVINDUS
T.a.v. de Heer R. MALEVE
Directeur
Karel Oomsstraat 37
2018 Antwerpen

Mijnheer de Directeur,

Betreft : Bouw van grote LPG-schepen bij Boelwerf.

Hierbij heb ik de eer u om het volgende te verzoeken.

De in rubriek vermelde scheepswerf heeft zich gedurende jaren een vooraanstaande positie weten op te bouwen in de LPG-markt. Teneinde de evoluties in de scheepvaartmarkt te kunnen volgen, die tot een schaalvergroting van de te bouwen schepen hebben geleid, heeft de betrokken scheepswerf aanzienlijke inspanningen gedaan inzake onderzoek en ontwikkeling naar een nieuw type LPG-tanker van 75.000 à 85.000 m³.

Ik moge u verzoeken, in het kader van de algemene financiële situatie van de NV Boelwerf en de reeds verstrekte steun, te onderzoeken in hoeverre de financiële repercussies van de onderzoeks- en ontwikkelingsinspanningen een nefaste invloed hebben op de financiële situatie van de NV Boelwerf en, desgevallend, passende maatregelen voor te stellen.

Hoogachtend,

N. DE BATSELIER

NV BOELWERF
T.a.v. de Heer P. Verstuyft
Gedelegeerd Bestuurder —
Directeur-generaal
Dijkstraat 6
9140 Temse

Mijnheer de Gedelegeerd Bestuurder — Directeur-generaal,

In antwoord op uw schrijven van 11 december laatstleden heb ik de eer u het volgende mede te delen.

De brieven met betrekking tot zowel de vrijgave van de contractuele schijven bij wijze van voorschot, als de aanvaarding van de nieuwe debiteurs als gekrediteerden, evenals de brief inzake de waarborgproblematiek zijn allen op vrijdag 13 december laatstleden ondertekend aan de NMKN bezorgd. De Vlaamse Executieve heeft in haar vergadering van 19 december laatstleden de aanpassing van de technische modaliteit inzake de eerder toegestane scheepskredieten voor de bouw van twee fruitschepen en een chemische gastanker goedgekeurd.

Inzake de kredietherschikkingen kan ik u mede delen dat deze, na maandenlange besprekingen tussen de NMKN en de bevoegde Kabinetten, door mij ten definitieven titel voor akkoord aan de NMKN zijn betekend. De nodige stukken zijn overgemaakt ter medeondertekening aan de Gemeenschapsminister voor Financiën en Begroting.

Inzake de door u gevraagde onderzoek- en ontwikkelingssteun, erken ik dat in het door u aangehaalde schrijven de bereidheid blijkt van de bevoegde Gemeenschapsministers om via de gepaste procedures een beslissing te treffen in dit dossier. Ik merk echter op dat Boelwerf zelf aangedrongen heeft op het verlaten van de geplande procedure inzake onderzoek- en ontwikkelingssteun.

Bovendien heeft de Vlaamse Executieve, toen bovenstaande steunoperatie geen door- gang vond, een ernstige inspanning gedaan t.a.v. Boelwerf in het kader van de zogenaamde „Shipinvest”-operatie. Toch heb ik, vanuit het besef van het mogelijke effect van het niet verkrijgen van de gevraagde onderzoeks- en ontwikkelingssteun op de financiële positie van Boelwerf, aan NV GIMVINDUS de opdracht gegeven om, in het kader van de algemene situatie van Boelwerf en rekening houdend met de vroegere reeds verstrekte steun, de mogelijke effecten op hun juiste waarde te onderzoeken en eventuele passende maatregelen te formuleren. In bijlage vindt u een afschrift van mijn schrijven aan NV GIMVINDUS.

Mede in het licht van de effecten op de financiële situatie van Boelwerf van de door de Vlaamse Executieve genomen beslissingen, maak ik u er attent op dat de Vlaamse Executieve tijdens de voorbije drie jaar, in toepassing van de wet van 23 augustus 1948, een omzetcijfer bij Boelwerf van 30.870.535.000 frank heeft gesubsidieerd.

Hoogachtend,

N. DE BATSELIER

Brussel, 29 mei 1990

Aan de Heer L. LUYTEN
Voorzitter van de Raad
van Bestuur
N.V. Boelwerf
Dijkstraat 6
2690 Temse

Mijnheer de Voorzitter,

Betreft : Onderzoek en ontwikkeling in verband met grote LPG-schepen bij Boelwerf.

In antwoord op uw schrijven van 27 juni heb ik de eer u het volgende ter kennis te brengen.

Afgaande op uw inleidende aanvraag voor steun, en rekening houdende met de specifieke problematiek van Boelwerf inzake haar financiële structuur en liquiditeitssituatie, lijkt het mij logisch dat, mede gelet op de grootte van het project, de terugbetaling van de renteloze voorschotten, voorzover de concurrentiekracht niet sterk zou verbeteren, over een lange termijn dient gespreid te worden.

Ik acht dan ook een terugbetalingsmodaliteit van 5 % van de ontvangen steun per volgend order voor een zusterschip in het marktsegment grote LPG-carriers (70.000 – 90.000 m³) als aanvaardbaar.

Met hoogachting,

N. DE BATSELIER

Brussel, 27 juni 1990

Aan de Heer L. LUYTEN
Voorzitter van de Raad van
Bestuur van de N.V. BOELWERF
Dijkstraat 6
2690 Temse

Mijnheer de Voorzitter

Betreft : onderzoek en ontwikkeling in verband met grote LPG-schepen bij Boelwerf.

Hierbij hebben wij de eer u mede te delen dat wij uw inleidende aanvraag voor steun, m.b.t. het in rubriek vermelde, goed hebben ontvangen.

In het kader van de daadwerkelijke ondersteuning van de Vlaamse Scheepsbouw, zullen wij de nodige bereidheid aan de dag leggen om in dit dossier via de gepaste procedures een beslissing te treffen. De begrotingsmiddelen voorzien op het FIOV zijn voldoende om dergelijk project van renteloze voorschotten te voorzien.

Wij mogen u dan ook voorstellen het volledig uitgewerkte dossier ten spoedigste in te dienen.

Met hoogachting,

N. DE BATSELIER

G. GEENS

De Heer Voorzitter van de
N.V. Boelwerf
Dijkstraat 6
2690 Temse

16 september 1992

Mijnheer de Voorzitter,

Aansluitend op mijn schrijven van 3 augustus jongstleden deel ik u mede dat ik aan de N.V. GIMVINDUS gevraagd heb te onderzoeken of een kapitaalverhoging met 352 miljoen frank door GIMVINDUS bij de NV Boelwerf zou mogelijk zijn mits 353 miljoen middelen door de private aandeelhouder.

De Raad van Bestuur van GIMVINDUS heeft in zijn zitting van 15 september terzake volgende beslissing genomen :

„Teneinde de continuïteit minstens over het jaareinde heen te realiseren, en om een asymmetrisch engagement (en dus verlies bij falen) te vermijden, werd beslist :

- naast de inbreng van GIMVINDUS (een kapitaalverhoging met 88 miljoen frank, en de rest, 264 miljoen frank, als voorschot) zal de privé-partner eveneens 352 miljoen frank kapitaal dienen te onderschrijven, waarvan 1/4e (of 88 miljoen frank) volstort ;
- realisatie van de shipping-overname ;
- op dat ogenblik zal door GIMVINDUS aan de uitoefening van haar put-optie Temse en Hoboken verzaakt worden ;
- een gezamenlijke herkapitalisering zal afhankelijk zijn van het oordeel ten gronde over de leefbaarheid van de N.V. Boelwerf.”

Ik houd eraan U alle elementen van de beslissing van GIMVINDUS mede te delen.

Met hoogachting,

L. VAN DEN BRANDE

BIJLAGE V

Tussen GIMVINDUS en ESDAM werd het volgende overeengekomen :

1. Partijen verbinden zich ertoe elk 88 miljoen frank kapitaal onmiddellijk in geld in te brengen.

2. International Gas Carriers, filiaal van ESDAM verbindt zich tot het bestellen van een schip (repeat-order van ca. 2,5 miljard F), volgens de Wet van 1948, om te vormen in directe steun van zodra de wettelijke bepalingen dit mogelijk maken, dit met de gebruikelijke betalingskalender.

3. GIMVINDUS zal een bedrag van 264 miljoen frank aan Boelwerf overmaken als achtergesteld voorschot.

4. ESDAM garandeert de liquiditeitsbehoefte van de NV Boelwerf, in de mate dat deze optreedt, tot 31/1/1993 voor maximaal 264 miljoen frank, verminderd met het aandeel eigen middelen in de betaalde voorschotten op het order vermeld in punt 2, en nadien tot het nog openstaand bedrag van het in punt 3 vermeld voorschot van GIMVINDUS.

GIMVINDUS zal tegelijk aan Boelwerf meedelen te verzaken aan de put-optie op de aandelen Temse en Hoboken rederij, in de veronderstelling dat punt 5 zal gerealiseerd worden, aangezien deze aandelen dan zonder waarde zullen zijn.

De punten 1 tot en met 4 dienen tegelijkertijd door de partijen te worden geëngageerd.

5. Van zodra de scheepskredieten juridisch aan GIMVINDUS zullen overgedragen zijn in het raam van het Vlaams scheepsbouwbeleid, zal een sanering van de balans van de N.V. Boelwerf, via eliminatie van de shipping-activiteit, worden gerealiseerd door een vervroegde terugbetaling van de scheepskredieten, tegen een prijs gebaseerd op de marktwaarde in going concern van de betrokken activa.

6. Uiterlijk op 31.12.92 zal door de NV Boelwerf een gedetailleerd businessplan op 3 jaar worden overgemaakt aan de aandeelhouders. De eventuele additionele kapitaalbehoeften die uit dit plan blijken, zullen, na evaluatie door beide aandeelhouders, op een fifty-fifty basis worden voldaan. In het raam van het nieuw scheepsbouwbeleid zal GIMVINDUS, van zodra het de juridische verantwoordelijkheid daartoe zal hebben, de bedrijfsfinanciering van Boelwerf op een projectmatige wijze helpen realiseren.

De uitwerking van punt 5 en 6 zal gelijktijdig dienen te gebeuren.

7. Partijen verbinden zich ertoe, van zodra GIMVINDUS juridisch eigenaar is geworden van de vorderingen van het Fonds voor Scheepskrediet, en onder voorbehoud van goedkeuring door hun respectievelijke raden van bestuur, voor de andere Fondskredieten uitstaand bij de privé-aandeelhouder, een vervroegde terugkoop te realiseren op basis van dezelfde uitgangspunten als vermeld in punt 5 hiervoor. De NMKN kan in deze besprekingen als medebetrokkene en eventueel nieuwe partij worden betrokken.

BIJLAGE VI

Alternatief voorstel Boelwerf

1. Liquiditeitsnood wordt onmiddellijk tegemoetgekomen door een paritaire inbreng van de aandeelhouders onder de vorm van :

- een kapitaalsverhoging van 176 miljoen frank (beide partijen elk 88 miljoen frank) ;
- een achtergestelde lening van 200 miljoen frank (beide partijen elk 100 miljoen frank).

De Vlaamse Executieve licht de in het vooruitzicht gestelde belofte tot 0 en 0 steun door middel van een renteloos voorschot ten belope van eveneens 100 miljoen frank.

Resultaat = onmiddellijk 476 miljoen frank in kas.

2. Een lange termijn-oplossing voor de scheepsbouwactiviteit veronderstelt in een eerste stadium een reeks vertrouwen bevestigende acties :

a) de privé-aandeelhouder bestelt hiertoe een boot ; GIMV opent een kredietlijn ten voordele van de werf die gelijke tred houdt met de eigen inbreng van de privé-aandeelhouder in dit schip (indien men zich tot de 352 enveloppe moet beperken wordt dit maximaal 163 miljoen frank) ;

b) de directie werkt een strak businessplan uit dat zich richt op kosten dekkende scheepsbouw (binnen de door de Europese Gemeenschap vastgelegde subsidiecriteria).

De shippingactiviteiten worden afgestoten.

Dit plan bepaalt een investeringsprogramma en een financiële planning die de werf in een nieuwe vertrekpositie moet brengen. De middelen hiervoor worden bijeengebracht door een kapitaalsinbreng van de beide aandeelhouders op een 50/50 basis en een langlopend krediet. Voor dit laatste wordt geput uit het fonds voor scheepskrediet : richtinggevend voor de omvang van deze lening zijn de verliezen die op dit fonds moeten genomen worden in geval van faillissement.

Aan de Heer L. Van den Brande
Voorzitter van de Vlaamse Regering
Jozef II-straat 30
1040 Brussel

Geachte Heer Voorzitter,

Betreft : Boelwerf.

Na langdurige besprekingen is gebleken dat, binnen de perken van de beslissing van de Raad van Bestuur van GIMVINDUS, zoals in het advies van de Raad van Bestuur aan de Heer Minister bepaald, de privé-aandeelhouder niet in staat was de in het „Alternatief Voorstel Boelwerf”, ter tafel gelegd op 22 september 1992 in de namiddag, vooropgestelde verbintenissen aan te gaan.

Meer bepaald binnen de beleidsvisie van de gedeelde verantwoordelijkheid en aldus fifty/fifty financiering, moet worden vastgesteld dat de privé-aandeelhouder zijn deel van de verbintenissen uit het „Alternatief Voorstel” niet kan nakomen, zelfs niet voor wat het eerste punt, tweede streepje betreft.

Roger MALEVE,
Directeur GIMVINDUS

BIJLAGE VII

Betreft : Boelwerf

Voor de goede orde en om dramatische gevolgen te vermijden wensen wij hier nog eens duidelijk het voorstel te herhalen, dat voor Esdam N.V. haalbaar is

A. Korte termijn :

- Esdam en Gimvindus : kapitaalverhoging van elk 88 miljoen frank.
- Esdam en Gimvindus : kapitaalverhoging van elk 90 miljoen frank (deel Esdam via inbreng van uitstaande vordering).
- Esdam-groep : vervroegde terugbetaling aan Boelwerf van de geactualiseerde (9 %) uitstaande vordering van Boelwerf per 30/9/92 (m/s Waasland).

Nominaal 204.600.000 frank Cash	140.998.856 frank aan Boelwerf
	22.022.661 frank aan Gimvindus

- Gimvindus geeft een Kredietlijn van 140 miljoen frank aan Boelwerf, terugbetaalbaar bij de uitvoering van het decreet over het scheepsbouwbeleid (i.e. transfert van het Fonds voor Scheepskrediet à Gimvindus).
- Boelwerf werkt een businessplan uit dat onder meer de toekomstige liquiditeitsbehoeften moet bepalen.
- Esdam-groep bestelt een repeat-ship (MS Sombeke type) via International Gas Carriers, dit volgens de Wet van 1948 en later om te vormen in een directe steun.

Deze bestelling is onder voorbehoud van de effectieve uitvoering en dus de juridische afdwingbaarheid van het en door de sektor aanvaarde scheepsbouwbeleid zoals principieel bepaald door de Vlaamse Executieve eind juli 1992 alsook de met Gimvindus besproken actualisatie en terugkoop van Scheepskredieten.

- Gimvindus verzaakt aan de Put op aandelen T. & H. tegenover Boelwerf.
- Esdam-groep neemt vervroegde levering van MS Flanders Harmony.
- Vlaams Gewest geeft een voorschot van 100 miljoen BF voor Onderzoek en Ontwikkeling.

Alle hierboven vermelde maatregelen op korte termijn genereren onmiddellijke cash voor Boelwerf van ongeveer 1.100 miljoen BF.

B. Lange Termijn :

- Vlaamse Gewest en Gimvindus bouwen een scheepsbouwbeleid uit met onder meer de volgende elementen :
 - een juridisch afdwingbaar kader dat de Vlaamse scheepsbouw recht geeft op dezelfde steunmaatregelen als in de andere EEG-landen.
 - voorzieningen om de overgang van de indirecte steun naar directe steun te begeleiden en dus het hierdoor ontstane liquiditeitstekort te overbruggen. Voorzieningen voor bedrijfsfinanciering gedurende deze overgangperiode door Gimvindus en het Fonds.

Boelwerf : uitbouw van het businessplan.

- besparingen
- herstructureringen
- heroriëntering procedure
- nieuwe privé-partners
- afstoten van de shipping-activiteiten
- investeringen.

Het is voor alle partijen noodzakelijk dat de beslissingen voor de korte termijn en de lange termijn op hetzelfde moment genomen worden en door alle partijen Boelwerf N.V., Gimvindus N.V., Esdam N.V. en het Vlaams Gewest bekrachtigd worden.

Wij denken, geachte Heer Voorzitter, dat het hierboven beschreven een evenwichtige spreiding is van de inspanningen. Hetgeen naar U zou toekomen als additionele inspanningen voor Gimvindus zijn te kaderen in de overname van het Fonds voor Scheepskredieten, alsook de overgang van indirecte naar directe steunmaatregelen.

Wij zijn verder overtuigd dat de uitwerking van het hierboven vermeld plan ten goede zal komen van :

- sociale situatie in het Waasland :
- sociale kost te dragen door de Belgische Overheid in geval van falings (+ – 4,5 miljard frank) ;
- financiële kost te dragen door het Vlaamse Gewest/Fonds in geval van falings (+ – 6 miljard BF).

Wij hopen dat dit voorstel de basis kan zijn van een sluitende oplossing om Boelwerf uit de huidige crisis te halen. Er zal echter rekening moeten gehouden worden met het feit dat de huidige situatie (bezetting, neerleggen van de boeken) de onmiddellijke geldnood nog zou kunnen verhogen.

Met de meeste hoogachting,

ESDAM NV

28 september 1992

BIJLAGE VIII

De Heer R. van Outryve d'Ydewalle
Voorzitter GIMV
T.a.v. de Heer R. Malevé
Directeur GIMVINDUS
Karel Oomsstraat 37
2018 Antwerpen

28 september 1992

Mijnheer de Voorzitter,

Zojuist heeft de N.V. ESDAM mij — per fax — een voorstel overgemaakt inzake N.V. BOELWERF. Mag ik U vragen mij het standpunt van GIMVINDUS over dit voorstel over te maken ?

Ik verzoek U tevens om via GIMVINDUS alle mogelijke initiatieven te ondersteunen die de leefbaarheid van de N.V. Boelwerf mits strikte naleving van de VESOC-richtlijn kunnen realiseren.

Met hoogachting,

L. VAN DEN BRANDE

BIJLAGE IX

GIMVINDUS NV

Antwerpen, 29 september 1992

Aan de Heer L. Van den Brande
Voorzitter van de Vlaamse
Gewestregering
Jozef II-straat 30
1040 Brussel

Mijnheer de Voorzitter,

Betreft : Boelwerf n.v.

In antwoord op uw schrijven van 28 september 1992 waarmee U ons een voorstel overmaakt dat door de privé-aandeelhouders wordt geformuleerd, heeft het Directiecomité het voorstel geëvalueerd na kennis genomen te hebben van de stand van zaken in de onderhandelingen tussen de aandeelhouders en de besprekingen op de Raad van Bestuur van Boelwerf n.v.

Als eerste bevinding moeten wij U melden dat deze voorstellen in essentie diegene zijn die reeds vorige week tijdens de gevoerde onderhandelingen ter tafel lagen mede op basis waarvan de Raad van Bestuur van de n.v. Boelwerf beslist heeft de boeken neer te leggen bij de Rechtbank van Koophandel te Sint-Niklaas. De twee punten die er formeel zijn bijgekomen, betreffen de vervroegde terugbetaling van een schuld aan Boelwerf door Esdam, en een vervroegde levering van de Flanders Harmony. Deze elementen bieden naar ons oordeel geen substantiële bijdrage tot de oplossing van de problemen, omdat zij enkel likwiditeitseffecten hebben, en geen bijdrage leveren tot een structurele oplossing.

Nochtans wenst het Directiecomité uitdrukkelijk te stellen dat GIMVINDUS bereid blijft om met privé-partners op elk ogenblik te zoeken naar een structurele oplossing voor de toekomst, op basis van een fifty-fifty engagement van privé en GIMVINDUS. Dit, op basis van een businessplan dat een leefbaarheid op termijn van de geherstructureerde onderneming in het vooruitzicht stelt.

Met de meeste hoogachting,

R. van OUTRYVE d'YDEWALLE
Voorzitter

G. VAN ACKER
Bijzonder Gevolmachtigde

R. MALEVE
Directeur

BIJLAGE X

Zitting van 30.09.1992

Rechtbank van Koophandel Dendermonde
Afdeling te Sint-Niklaas

Gezien de aangifte van faillissement tijdens de buitengewone openbare terechtzitting van 24.09.1992 om 11 uur door de N.V. Boelwerf, Scheepsbouw-metaalbouw, met maatschappelijke zetel gevestigd te Temse, Dijkstraat 6, ingeschreven in het handelsregister te Sint-Niklaas onder nummer 38.376, vertegenwoordigd door de heren Van der Borgh Hedwig, Brasseur Yves en Saverys Nicolas, in hun hoedanigheid van gezamenlijk gemandateerden door de Raad van Bestuur, bijgestaan door hun raadslieden meesters H. Huybrechts en P. Engels, advocaten te Antwerpen.

In deze zaak in beraad genomen, spreekt de Rechtbank het volgende vonnis uit :

Overwegende dat de Rechtbank volledigheidshalve eerst een expliciet relaas dient te geven van de feiten en in het bijzonder dient te verwijzen naar de notulen van de algemene vergadering van aandeelhouders en van de Raad van Bestuur, zoals deze aan de Rechtbank werden overgelegd bij de aangifte van het faillissement. Dit om toe te laten een schets te geven van de retroakten in casu.

1. Bijzonder verslag van de Raad van Bestuur van 13.08.92

Uit de financiële planning opgemaakt van augustus 1992 tot december 1992, kan men vaststellen dat de kassituatie zich als volgt zou voordoen :

- augustus : - 253.399.701 bfr.
- september : + 323.528.243 bfr.
- oktober : + 36.778.012 bfr.
- november : + 69.650.770 bfr.
- december : - 171.654.854 bfr.

Dat de Rechtbank verwijst naar dit verslag waarbij de Raad van Bestuur hun inzichten bij de financiële toestand van de vennootschap mededelen aan de Buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders en waar aldus het volgende genotuleerd werd :

„U weet dat scheepsbouwactiviteiten overal ter wereld afhankelijk zijn van het beleid dat door de Overheid ten aanzien van deze industrie wordt gevoerd. In Vlaanderen is twijfel ontstaan omtrent de bedoelingen van de Executieve omdat, nadat er gedurende meer dan 2 jaar gewerkt was aan een nieuwe visie, uitgedrukt in een beleidsnota in juni 1991, er geen uitvoeringsbeslissingen werden genomen.

Tijdens de voorbije weken hebben we kunnen vernemen en werd ons uiteindelijk ook per brief dd. 3 augustus jl. bevestigd door de Voorzitter van de Executieve, tevens Gewestminister voor Economie, dat beslist werd het FONDS voor Uitreken en Aanbouwen van Zeeschepen (Wet 1948) over te dragen aan de NV GIMVINDUS met daaraan verbonden onder meer de verantwoordelijkheid voor de ondersteuning van de Vlaamse scheepsbouwsector door het jaarlijks ter beschikking stellen van een bedrag van maximaal BEF 800 miljoen gedurende 20 jaar. Tevens werd de toezegging gedaan dat de Executieve samen met GIMVINDUS en de Vlaamse scheepswerven in het najaar een overeenkomst zal uitwerken, waarin de modaliteiten van de scheepsbouwsteun zullen worden uiteengezet op basis van de eerder genoemde beleidsvisie.

Hoewel dat pas in het najaar zal kunnen gebeuren, gaan wij ervan uit dat de Overheid nu de basisbeslissing heeft genomen om de Vlaamse scheepsbouwsector blijvend te steunen op eenzelfde peil als in de ons omringende landen.

In dezelfde brief deelt de Voorzitter van de Executieve ook mee dat hij aan de N.V. GIMVINDUS heeft verzocht een oplossing uit te werken voor de steun voor Onderzoek en Ontwikkeling, die ons in 1990 werd toegezegd. Wij gaan ervan uit dat deze oplossing bij de oplevering van de Flanders Harmony zal uitgevoerd zijn.

Tenslotte rekenen wij erop dat de N.V. GIMVINDUS, in het kader van haar bijkomende opdracht ten aanzien van de scheepsbouw, de terugkoopverplichting van de aandelen door haar in 1988 onderschreven bij de N.V. TEMSE EN HOBOKEN REDERIJ zal kwijtschelden. Wij gaan er dan ook vanuit dat dit voor alle bij BOELWERF belanghebbende partijen — inclusief het cliënteel — een belangrijk signaal is, dat het vertrouwen in onze onderneming herstelt.

Naast deze vier uitgangspunten, wensen wij rekening te houden met het volgende :

- met wat voorafgaat zal het resultaat van het boekjaar 1992 afsluiten met een winst van BEF 283 miljoen en een cash-flow van BEF 610 miljoen”.

Dat hier tegenover de volgende vaststelling staat :

- daar waar het boekjaar 1991, afsluit op 31.12.91 — zie verslag College commissarissen-Revisoren, in het going concernprincipe met een verlies van 368.036.000 bfr. Dat dit verslag stelt op 30.06.1992 : „De jaarrekening wordt opgesteld in een optiek van continuïteit van het bedrijfsgebeuren. Deze optiek is gerechtvaardigd voor zover het orderboek van de vennootschap tijdig wordt aangevuld en gezien de internationale subsidiëring van de scheepsbouwsector is de aanvulling van het orderboek in hoge mate afhankelijk van de adequate behandeling door de Vlaamse Regering van de Scheepskredietaanvragen”).

Dat verder werd genotuleerd :

- de algemene marktvooruitzichten voor de scheepsbouwnijverheid gedurende het volgende decennium, waaruit blijkt dat de vraag naar specifieke scheepstypes, die tot ons produktiegamma behoren, zal toenemen ;

- de onderhandelingen die momenteel gevoerd worden met potentiële klanten voor een groot baggerschip, fruitschepen en enkele andere projecten ;

- de resultaten die verwacht worden van de aktie AZIMUT op de kostprijzen van de nieuwbouwprojecten ;

- de voortdurende inspanningen om het peil van de algemene structuurkosten te drukken ,

- de voortdurende inspanningen om het machinepark in stand te houden en de plannen om op middellange termijn belangrijke efficiëntieverhogende investeringen te doen.

Rekening houdend met wat voorafgaat stellen wij u voor de activiteiten van BOELWERF verder te zetten.

Tot herstel van de financiële toestand dient te worden bijgedragen door :

1. het resultaat van het boekjaar 1992 dat met grote zekerheid meer dan BEF 250 miljoen zal bedragen, onder hierbovenvermelde voorwaarden.

2. besprekingen die zullen worden aangevat m.b. t .

- de kapitaalstructuur van BOELWERF NV met de aandeelhouders

- de shipping-activiteiten van BOELWERF via TEMSE EN HOBOKEN REDERIJ N.V. EN YATZY N.V. met GIMVINDUS, die de belangrijkste schuldeiser van deze firma's zal worden, en mogelijke overnemers”.

II. Dat daarenboven blijkt uit het activiteitenverslag van de Raad van Bestuur — zie verslag van Raad van Bestuur aan de gewone jaarlijkse algemene vergadering van aandeelhouders op 29.05.1992 :

dat het orderboek bestaat uit :

- 1 LPC tanker Flanders Harmony

- 3 chemicaliëntankers

- 2 koelschepen van Crystalklasse

- 1 tanker voor chemische gassen van 12.000 m³

- 1 polyvalent kabelleggerschip en onder andere ook dat het personeel gemotiveerd blijft om zich ten volle in te zetten voor de verwezenlijking van de bedrijfsdoelstellingen.

III. Buitengewone algemene vergadering van aandeelhouders van 28.8.92 : het volgende werd genotuleerd :

„De Voorzitter verzoekt de secretaris lezing te geven van het bijzonder verslag van de Raad van Bestuur, opgesteld in toepassing van artikel 103 SWHV. Kopie hiervan wordt aan onderhavig verslag gehecht, om hiervan integrerend deel uit te maken. Na

het verslag gehoord te hebben, ondermeer betreffende de likwiditeitspositie, beslissen de aandeelhouders eenparig tot verderzetting van de activiteiten.”

IV. Verslag Raad van Bestuur dd. 17.09.1992

Er werd tijdens de Raad van Bestuur in vergadering op donderdag 17 september om 17 uur, door de Voorzitter gemeld :

„dat nu al onze bankiers hebben laten weten dat hun kredietlijnen niet langer beschikbaar zijn of niet opnieuw kunnen worden aangewend na afloop van het huidig gebruik ervan”

Tenslotte wordt de liquiditeitstoestand toegelicht en besproken.

Verder werd als volgt genotuleerd :

„Na discussie stelt de Raad van Bestuur vast dat het bedrijf alsnog niet in staat van faillissement verkeert nu het zijn betalingen nog niet gestaakt heeft en zijn krediet niet wankelt.

Weliswaar hebben de bankiers hun kredietlijnen geschorst, maar dit is te beschouwen als tijdelijke maatregel in het licht van de huidige onderhandelingen tussen de aandeelhouders van BOELWERF.

de Raad van Bestuur stelt vast dat de onderneming wel overlevingskansen heeft, voor zover de hangende onderhandelingen in korte tijd tot een positief resultaat zullen leiden. Iedere bestuurder geeft nadien individueel zijn mening te kennen dat er inderdaad heden 17.09.1992, geen toestand van faillissement is.”

V. Verslag Raad van Bestuur 21.09.1992 te 10 uur :

Het volgende werd genotuleerd :

„op 18.09.1992 bewarend beslag op schip Flanders Harmony door Sait Electronics voor een vordering van 40.607.568 bfr. werd gelegd.. . op zondag 20.09.1992 werd het oorspronkelijk bewarend beslag hervormd en slechts voor 18.352.676 gehandhaafd.. . Op 21.09.1992 om 1 u. 25 werd dit beslag vrijwillig door SAIT gelicht !”

Beslist na een door de directie uitgewerkte liquiditeitspositie, van op 22.09.1992 faillissement op bekentenis te willen deponeren bij de Rechtbank.

Hiertoe wordt door de Raad van Bestuur drie bestuurders gezamenlijk gemandateerd, zijnde :

- de heer Yves Brasseur
- de heer Hedwig Van der Borgh
- en de heer Nicolas Saverys

met bijstand van hun raadsman.”

VI. Verslag Raad van Bestuur 22.09.1992 te 22 uur.

Dat werd genotuleerd :

(brief dd. 23.09.1992 : hierin wordt het volgende vermeld : „Betreft BOELWERF/ GIMVINDUS. Ik kom terug op een brief van 22 september 1992 en op de beslissing van uw Raad van Bestuur van 22 september 1992.

Ik wens u nogmaals mijn actie in deze toe te lichten.

In de loop van 22 september heb ik inderdaad rond 15.00 uur een telefonisch onderhoud gehad met de Voorzitter van de Rechtbank van Koophandel te Sint-Niklaas en dit met het oog op het afmelden van de eerder gemaakte afspraak met de Griffie om op die dag de boeken van de N.V. BOELWERF neer te leggen.

Ik heb aan de Rechtbank medegedeeld dat de bedrijfsleiding van oordeel was dat tengevolge van het lanceren van het alternatieve reddingsplan door de heer Minister Willockx en mevrouw de Minister Miet Smet, de voorwaarden van faillissement in hoofde van de N.V. BOELWERF niet vervuld waren.

Verder had de bedrijfsleiding het plan om op 23 september de uit te betalen lonen normaal uit te voeren.

Er was op dat ogenblik, 15 uur in de namiddag, ook geen wisselprotest, geen dagvaarding, noch beslagen gekend lastens de N.V. BOELWERF (het eerdere beslag op het ms Flanders Harmony werd op maandag vrijwillig gelicht).

Er waren dan ook op dat ogenblik voldoende redenen om aan te nemen dat de faillissementsvoorwaarden niet vervuld waren.

Ik moge dan ook Uw Raad verzoeken van huidig schrijven kennis te willen nemen en huidige brief te hechten aan de notulen van uw Raad van Bestuur van 23 september.“)

Dat verder door de Raad van Bestuur van 23.09.1992 werd genotuleerd :

„De heer De Vos stelt de vraag of het juridisch noodzakelijk is dat de boeken verplichtend door de beide groepen bestuurders dienen te worden neergelegd te weten zowel de private als de publieke bestuurders, waarop negatief wordt geantwoord.”

Hierop dient opgemerkt te worden dat, de Rechtbank enkel vaststelde dat op 22.09.1992, slechts 2 bestuurders aanwezig waren en niet de 3 gezamenlijk hiertoe gemandateerde bestuurders, zoals beslist werd op 17.09.1992 door de Raad van Bestuur. Dat trouwens de verzoekers zelf beslisten van geen aangifte te verrichten.

Dat verder genotuleerd werd :

„De heer Saverys wenst uitdrukkelijk genotuleerd te zien dat hij persoonlijk de beslissing heeft genomen de boeken heden 23/9 ten tijde van het bezoek aan de Rechtbank niet neer te leggen om de hierboven aangeduide redenen.

Op verzoek van de voorzitter van de Raad van Bestuur en van de heer De Vos brengt de heer Verstuyft verslag uit over de liquiditeitspositie van de onderneming. De heer Verstuyft bevestigt dat de lonen van de arbeiders welke op vervaldag waren gekomen, werden uitbetaald. Hiertoe hebben de diensten van de loonbetaling de ganse dag doorgewerkt.. . De heer Verstuyft wenst uitdrukkelijk genotuleerd te zien dat melding wordt gemaakt van de wijze waarop de afgevaardigden van de syndicale organisaties onder begeleiding van hun permanente sekretarissen op zeer geordende wijze de bezetting van het bedrijf hebben georganiseerd. Hun akties werden op voorhand gemeld en aan de direktie en kaderleden werd de mogelijkheid gegeven om het pand te verlaten.

De heer De Vos vraagt specifiek naar de liquiditeitspositie van het bedrijf waarop de heer Verstuyft antwoordt dat er geen wezenlijke wijzigingen zijn ten opzichte van de vorige liquiditeitspositie zoals voorgebracht op de Raad van Bestuur van 17.9 buiten de inmiddels uitgevoerde betaling van de lonen aan de arbeiders. Tevens wordt uitdrukkelijk vermeld dat op 22/9/1992 te 15 uur de direktie noch de Raad van Bestuur kennis had van enige dagvaarding, beslagmaatregel of wisselprotest en dat het slechts op de avond van diezelfde datum is na 17.30 uur dat zich 3 feiten voordeden, te weten :

- een dagvaarding vanwege een Duitse leverancier voor de zitting van de Rechtbank van 30/9 ;

- een dagvaarding vanwege een Nederlandse leverancier voor de zitting van de Rechtbank van 6/10 ;

- een in morastelling vanwege de raadsman van Mann Diesel d.m.v. telefax met het oog op een betaling van een leveranciersschuld per 30/9.

Er wordt herhaald dat op dat ogenblik er geen enkel beslag was gelegd noch wisselprotest zodat er voorlopig geen sprake was van samenloop van schuldeisers.

Tenslotte wordt de Raad er ook op gewezen dat, in de loop van de nachtelijke onderhandelingen van 22 op 23/9 door de Direktie, tal van leveranciers werden benaderd, welke allen voor het grootste gedeelte instemden met uitstel van betaling

De heer Verstuyft wijst de Raad op de verklaring van Minister President Van den Brande afgelegd voor de pers in de namiddag “V.T.W. Nieuws,, waarin deze alludeert op een mogelijk verder gesprek en overleg tussen de aandeelhouders en vraagt aan de heer Van der Borgh hierop kommentaar te leveren. De heer Van der Borgh geeft in reaktie hierop lezing van de persmededeling van 23/9/1992, reeds als bijlage aan huidige notulen gehecht. De heer Malevé verklaart dat hij steeds bereid is te praten tot op het laatste ogenblik en dit binnen de perken van zijn mandaat doch dat hij op dit ogenblik geen opening ziet tenzij een nieuw feit wordt aangebracht. De heer Saverys wenst te benadrukken dat zijn mandaat steeds zonder beperking was en is en dat hij zonder voorbehoud heeft deelgenomen aan de onderhandelingen waarop hij 2 vaststellingen doet :

— het mandaat van zijn tegenpartij was wel degelijk beperkt wat tot moeilijkheden in de onderhandelingen heeft geleid ;

— hij staat gekonfronteerd voor een diktaat of een prealabele zoals blijkt uit de persmededeling van 23/9/92 en de berichten uit de media met name het zagezegde 1 fr/l fr principe welks een inhoudelijke beperking uitmaakt die de mogelijke oplossingen nogmaals bemoeilijkt.

De Raad van Bestuur beslist geen nieuwe stemming te houden over het punt der neerlegging van de boeken en gewoon uitvoering te verlenen aan de beslissing van de Raad van Bestuur van 22/9/1992 welke gebaseerd was op de vervulling van twee voorwaarden te weten :

- de afwezigheid van een akkoord tussen de aandeelhouders ;
- en in voorkomend geval de bekrachtiging van een gebeurlijk akkoord door de Vlaamse Executieve.

Er wordt dan ook beslist om morgen op 24/9/1992 te 10 uur zich opnieuw bij de Rechtbank van Koophandel aan te bieden. Er wordt beslist de delegatie hiertoe als volgt samen te stellen, te weten, het bestaande mandaat tot neerlegging van de boeken aan de twee bestuurders (de heren Brasseur en Saverys) blijft gehandhaafd ; hierover ondervraagd toont de heer Van der Borght zijn bereidheid om de delegatie te vervoegen wat door de Raad unaniem wordt aanvaard. De heer Malevé verklaart zich eveneens bereid aanwezig te zijn.

De leden van de Raad van Bestuur en de waarnemer drukken ieder op zich hun bezorgdheid uit over de verdere evolutie van de werf na faillissement, en willen allen persoonlijk en individueel hun medewerking verlenen aan een optimale begeleiding teneinde de sociale en financiële gevolgen voor de werfgemeenschap en de streek zo veel mogelijk te beperken. ”.

DE AANGIFTE :

Overwegende dat op de buitengewone openbare terechtzitting van 24.9.1992 om 11 uur de, nv Boelwerf, vertegenwoordigd door de HH. Van der Borght Hedwig, Brasseur Yves en Saverys Nicolas, in hun hoedanigheid van gezamenlijk gemandateerden door de Raad van Bestuur, bijgestaan door hun raadslieden, aangifte deed van faillissement.

Dat de Rechtbank kan vaststellen dat uit de aangifte blijkt dat de bestuurders een verklaring ondertekenden, optredend niet als vertegenwoordiger van de vennootschap, maar, dat ze optreden als gezamenlijke lasthebbers van de collegiale Raad van Bestuur en niet als orgaan bekleed met de externe vertegenwoordigingsmacht.

Dat dit geschiedde bij beslissing van de Raad van Bestuur van 17.9.1992 en 23.9.1992.

Dat aan de vormvoorwaarden voldaan is.

Overwegende dat bij deze aangifte de heer Malevé Roger, in zijn hoedanigheid van wettelijk benoemd waarnemer van de aandeelhouder Gimvindus, aanwezig is.

Overwegende dat de drie voormelde bestuurders, alsmede de heer Malevé, verklaringen aflegden, welke gehecht werden aan de aangifte en welke door hen werden ondertekend ter ondersteuning van de faillissementsbekentenis.

Overwegende dat ze aldus verklaren :

1° de heer Van der Borght Hedwig :

„1. omdat alle voorwaarden daartoe vervuld zijn.

2. de opening die de Vlaamse Regering altijd heeft open gehouden dit steeds diende te gebeuren via de aandeelhouder van de overheid, zijnde Gimvindus en ook de gesprekken dienaangaande tussen Gimvindus en de privéaandeelhouders gisteravond evenmin tot enig resultaat hebben geleid.”

2° de heer Brasseur Yves :

„dat de voorwaarden vervuld waren en dat de mogelijkheden om tot een akkoord te komen tussen enerzijds de overheid die onze scheepsbouwactiviteit kan steunen en de beide aandeelhouders vandaag geen hoop kunnen geven om tot een vergelijk te komen.”

3° de heer Saverys Nicolas :

„Het Vlaams Gewest heeft de beslissing genomen het subsidiëringssysteem voor de Vlaamse scheepsbouw te veranderen ; door deze beslissing zal Boelwerf in een onhouddelijke likwiditeitssituatie geraken. Daar is gepoogd tussen aandeelhouders een oplossing voor te vinden en is geen vergelijk gekomen mede omdat de privéaandeelhouders niet over deze likwiditeiten beschikken.”

4° de heer Malevé Roger :

„Ik denk dat rekening houdend met de situatie waarin het bedrijf zich op dit ogenblik bevindt :

- tekort aan likwiditeiten om in de korte periode in de likwiditeitsbehoeften te voorzien ;
- de banken waarbij kredietlijnen openstaan hebben schriftelijk medegedeeld dat op de vervaldag deze kredietlijnen niet zullen worden verlengd ;
- bilantaire situatie waaruit blijkt dat het overgedragen verlies van de vennootschap 1,7 miljard bedraagt (uit het geheugen vermeld bedrag) ;
- resultaatrekening van de nv Boelwerf zoals blijkt uit de door de algemene vergadering goedgekeurde jaarrekening per 31.12.1991, met name een ondernemingsverlies van 396 miljoen (bedrag vermeld uit geheugen) ;
- gelet op de produktiecapaciteiten en het algemene kostenniveau van de nv Boelwerf (plus minus 1,2 miljard per jaar) heeft het bedrijf gemiddeld 4 bestellingen van grote schepen per jaar nodig om in een break-even situatie te kunnen werken ;
- gelet op het huidig gekontrakteerde orderboek is er aldus een dringende behoefte aan volgende bestellingen.
- Uit al voorgaande elementen meen ik te mogen konkluderen dat :
- het bedrijf in de zeer korte periode zijn likwiditeitsverplichtingen niet kan nakomen. De raad van bestuur heeft trouwens unaniem beslist dat de nv zich in staat van faillissement bevindt.
- het bedrijf op basis van de op dit ogenblik gekende gegevens in de middellange en lange termijn mogelijkheden heeft om op economische gronden leefbaar en rendabel te zijn.”

TEN GRONDE :

Overwegende dat iedere handelaar binnen de drie dagen nadat hij heeft opgehouden te betalen daarvan aangifte moet doen op de griffie van de Rechtbank van Koophandel van zijn woonplaats. (art. 440, lid 1, F.W.)

Geen enkele bepaling verbiedt van faillissement te doen alhoewel de grondvoorwaarden hiervoor niet vervuld zouden zijn.

Deze beslissing behoort tot de verantwoordelijkheid van de bestuurders, die door deze handeling aan de wettelijke verplichting kunnen voldoen en alzo aan hun specifieke aansprakelijkheid terzake kunnen ontkomen.

Anderzijds kan deze beslissing, in omstandigheden, van aard zijn ernstige schade toe te brengen aan allen die bij de onderneming zijn betrokken.

Aangezien het faillissement nooit kan worden openverklaard zonder dat de vorm- en de grondvoorwaarden ervoor zijn vervuld, is de Rechtbank precies om voormelde redenen niet gehouden door de bekentenis en moet zij ambtshalve onderzoeken of de grondvoorwaarden van het faillissement conform de wettelijke bepalingen en zoals ze thans worden geïnterpreteerd door rechtspraak en rechtsleer, vervuld zijn. (zie Hrb. Mons, 8 mei 1969. BRH 1970 II 655 ; TPR. 1974, Overzicht rechtspraak, faillissement en gerechtelijk akkoord (1969-1974) door De Wilde en Galande, p. 807-808, onder nr. 14 ; Fredericq, L & S Handboek IV nr. 2101, Van Rijn, J. en Heenen, J. Principes IV 1965, nr. 2652 ; TPR. 1991 Overzicht van rechtspraak 1975-1989, het faillissement en het gerechtelijk akkoord door H. Geinger, Ph. Coll, Ch. Van Buggenhout, p. 452 nr. 47, al. 3).

Noch uit de financiële toestand, noch uit de beslissingen genomen door derden, blijkt dat de onderneming zich in een toestand van discontinuïteit zou bevinden, zodat alle waarderingen moeten gebeuren gesteund op de continuïteitsregels, (going — concern-principe).

Uit de verklaringen zoals expliciet voormeld door de bestuurders en zelfs zoals nu nog bevestigd in de verklaringen door hen afgelegd aan de pers, blijkt dat het de wil is van allen die betrokken zijn bij de onderneming, de continuïteit van het bedrijf te

verzekeren. Verder blijkt uit voormelde verklaringen dat deze wil er is omdat – en dit blijkt uit alle cijfergegevens, bekend aan de Rechtbank – de liquiditeit en rendabiliteit, minstens op korte, zoniet op middellange termijn verzekerd is.

Het orderboek blijkt goed gevuld.

Het bedrijf heeft bewezen dat het zijn kostenstructuur sinds jaren heeft beheersd.

Met betrekking tot de beoordeling van het vervuld zijn van de grondvoorwaarden van het faillissement :

Er is te onderstrepen dat een onderneming zich in moeilijkheden kan bevinden, maar daarom nog niet in faillissementstoestand verkeert.

Uit de cijfers en de verklaringen, heden bekend aan de Rechtbank, blijkt dat de vennootschap nv Boelwerf wellicht als een onderneming in moeilijkheden zou kunnen worden onderschreven.

„een onderneming verkeert in moeilijkheden vanaf het ogenblik dat haar toestand omwille van economische, financiële, organisatorische, sociale of andere redenen, zodanig evolueert dat redelijkerwijze verwacht mag worden dat zij vroeg of laat moeite zal ondervinden om voldoende inkomsten voort te brengen ten einde aan al haar wettelijke en contractuele verplichtingen te voldoen en de investeringen te blijven verrichten die zich opdringen.” (Zie Ph. Colle, Het Juridisch Kader van de Faillissementsvoorkoming, Maklu Uitgevers Antwerpen 1989) p. 14 onder nr. 9).

De Rechtbank moet en mag slechts onderzoeken of de onderneming die zich in moeilijkheden zou bevinden, op het ogenblik van de uitspraak van het vonnis, in faillissementstoestand verkeert.

Bij de analyses van de grondvoorwaarden wenst de Rechtbank zich aan te sluiten bij de vaste Rechtspraak en de Rechtsleer (zie voormeld overzicht TPR, 1991), volgens dewelke het niet volstaat dat :

- er loutere betalingsmogelijkheden van voorbijgaande aard zouden zijn.
- er slechte economische vooruitzichten zijn.
- er bepaalde leveringen kontant moeten betaald worden.
- er negatieve solvabiliteitsratio's bestaan inzoverre deze toestand niet van aard is de eventuele liquiditeitsproblemen duurzaam te beïnvloeden.

Een faillissementstoestand vereist daarentegen wel in de eerste plaats dat eventuele betalingsvertragingen en/of moeilijkheden van permanente aard zouden zijn en niet opgevangen kunnen worden door krediet, en dat de eventuele niet betaalde schulden dermate belangrijk zouden zijn dat ze wijzen op een algemene illiquiditeit. (Faillissement & continuïteit van onderneming, Verougstraete 1 en C. Van Buggenhout, TPR 1990, P. 1736 en de aldaar geciteerde rechtsleer).

Gebrek aan liquiditeit moet van duurzame en blijvende aard zijn (zie TPR, p. 432, 1991).

Wanneer de onderneming op rendabele wijze wordt gevoerd, vermag de Rechtbank hierop acht te slaan omdat de eventuele betaalmoeilijkheden dan in de regel niet duurzaam zullen zijn. (zie TPR, 1991, overzicht nr. 23, p. 432).

Uit de feiten waarvan de Rechtbank heeft kunnen kennis nemen, blijkt dat de externe factoren (zogenaamde knipperlichten), die zouden moeten wijzen op betaalmoeilijkheden en eventueel op een ophouden van betalen, niet voorhanden zijn.

- de onderneming heeft haar sociale en fiskale verplichting nageleefd.

Dat er slechts een vervallen schuld in rekeningcourant van de R.S.Z. van 22 miljoen is, is hiervan de illustratie, terwijl de onderneming nog op 2.7.92, 187.473.865 bfr. en op 7.9.92, 26.713.937 bfr. betaald heeft.

Er is dus zeker geen sprake van verwaarlozing van betalingsverplichtingen tegenover de openbare schuldeiser. (voetnoot 108, Colle op cit. p. 30).

De Rechtbank heeft geen kennis van geprotesteerde handelseffecten.

De Rechtbank heeft geen kennis van dagvaardingen die ertoe strekken betalingen te bekomen, met uitzondering van 2 exploten vermeld in het verslag van de Raad van Bestuur van 23.9.92, maar waarvan de inhoud door de Rechtbank niet bekend is.

De Rechtbank heeft geen kennis van aanvragen tot uitstel van betaling, noch van verstekvonnissen.

De Rechtbank heeft ook geen kennis van uitvoeringsmaatregelen en een bewarende maatregel werd daarentegen vrijwillig gelicht.

Tenslotte wijzen de feiten zelfs uit dat er zich heden geen betaalmoeilijkheden stellen en de liquiditeitsplanning, opgesteld door het bedrijf, sluit normaliter uit dat er zich moeilijkheden zouden kunnen voordoen op korte termijn ;

Tot al deze vaststellingen was de Raad van Bestuur zelf gekomen in haar beslissing van 17.9.1992. En aan de Rechtbank zijn sindsdien geen elementen bekend die zijn analyse zouden tegenspreken, integendeel.

De Rechtbank kan niet anders dan vaststellen dat behoudens de inmorastelling waarnaar wordt verwezen in het verslag van de Raad van Bestuur dd. 23.9.1992, er geen enkel teken van wantrouwen is geuit door degene die betrokken zijn bij het leven van de onderneming :

- leveranciers
- werknemers
- bankiers, die de kredieten niet hebben opgezegd.

Er is te onderstrepen dat zelfs, na de beslissing van de Raad van Bestuur, bekentenis te doen, er geen uitingen van wantrouwen aan de Rechtbank zijn bekend. Terwijl, zolang er zoals in casu, geen toestand van samenloop is, iedere schuldeiser alle beschermende en uitvoeringsmaatregelen zouden kunnen nemen.

Dit fenomeen van vertrouwen is maar een logisch gevolg van het feit dat de onderneming niet heeft opgehouden te betalen.

Tenslotte onderstreept de Rechtbank dat de aantasting van het maatschappelijk kapitaal van de onderneming waarover de algemene vergadering zich reeds heeft gebogen, eventueel zou kunnen wijzen op een slechte evolutie, maar op zich geen faillissements-criterium uitmaakt.

In deze context wijzen de aan de Rechtbank bekende gegevens echter niet op een dalende rendabiliteit. De toestand van het bedrijfskapitaal was trouwens slechter in 1991 dan vandaag.

Dat de onderneming wellicht strategische moeilijkheden zou kunnen ondervinden op middellange en lange termijn, veroorzaakt door een eventuele toekomstige wijziging in de subsidiëringsregeling, zijn interne factoren, waarover er zoals blijkt uit de verklaringen van bestuurders en de beslissingen van de Raad van Bestuur, onenigheid is gerezen binnen de onderneming.

Deze onenigheid over het strategisch beleid van de onderneming is op heden echter niet van dien aard dat zij het voorhanden zijn van de grondvoorwaarden van het faillissement met zich meebrengt.

OM DEZE REDENEN, DE RECHTBANK,

Gelet op artikel 2 en volgende der wet van 15 juni 1935. Gehoord het Openbaar Ministerie in het eensluidend schriftelijk advies, mondeling uitgebracht op de buitengewone openbare terechtzitting van 30.9.1992, door de heer Patrick Vandenbruwaene, Substituut Procureur des Konings.

Wijst de bekentenis van het faillissement af omdat, zoals voormeld de wettelijke grondvoorwaarden van het faillissement op heden niet verenigd zijn.

Verklaart de aangifte tot faillissement ontvankelijk, doch ongegrond.

Aldus gewezen en uitgesproken ter buitengewone openbare terechtzitting van DONDERDAG DERTIG SEPTEMBER 1992 der vierde kamer van de Rechtbank van Koophandel Dendermonde, zetelende in haar afdeling te Sint-Niklaas. Aanwezig : Reinhilde Wauters, Rechter in deze Rechtbank, Voorzitter ; Leo De Backer en Marcel Verschelden, Rechters in handelszaken, Patrick Vandenbruwaene, Substituut Procureur des Konings, Walter Quintelier, griffier en Herman De Jonghe, e.a. klerk-griffier.

W. Quintelier H. De Jonghe M. Verschelden L. De Backer R. Wauters

BIJLAGE XI

Persmededeling

Minister-president, Luc Van den Brande opent
nieuw spoor in dossier Boelwerf

Minister-president, Luc Van den Brande heeft vandaag om 16 uur vertegenwoordigers van de aandeelhouders en van de werknemers van de NV. Boelwerf gezamenlijk ontvangen. De directie van het bedrijf heeft de vergadering als waarnemer bijgewoond. Hij heeft met hen de recente evolutie van de diverse onderhandelingen besproken. Tijdens deze ontmoeting heeft de Minister-president het standpunt van de Vlaamse Regering nog eens toegelicht en zich geïnformeerd over de standpunten en inzichten van de diverse partijen. Tevens werd de financiële situatie van het bedrijf verduidelijkt.

Tijdens dit onderhoud is bevestigd dat de N.V. Boelwerf een aanzienlijk globaal tekort heeft en dat er thans een groot liquiditeitsprobleem is. Tegenover dit tekort kunnen de huidige aandeelhouders zich niet engageren voldoende nieuwe middelen in te brengen. Minister-president, Luc Van den Brande, blijft nochtans ervan overtuigd dat in Temse een leefbare scheepsbouwactiviteit mogelijk is. De basis moet nu gelegd worden om in alle omstandigheden een maximale continuïteit van de tewerkstelling te waarborgen. Derhalve is het noodzakelijk om nieuwe private aandeelhouders te zoeken die bereid zijn mee te werken aan de herstructurering en daarvoor samen met Gimvidus de nodige middelen aan te brengen. De huidige private aandeelhouder blijft uitgenodigd aan deze herstructurering mee te werken.

Na afloop van het gesprek heeft Luc Van den Brande de volgende uitgangspunten vastgelegd :

* De Vlaamse Regering bevestigt haar wil om een scheepsbouwactiviteit in Vlaanderen te behouden en houdt daarvoor vanaf 1993 per jaar 800 miljoen BF. onder de vorm van subsidie ter beschikking. Deze subsidiëring zal door Gimvidus worden uitgekeerd, zonder financiële tegenprestatie van werven, op voorwaarde dat de gesubsidieerde projecten rendabel zijn en dat de E.E.G. de subsidie goedkeurt.

In overleg tussen Gimvidus en de werven zullen de modaliteiten van de nieuwe subsidieregeling in een conventie tussen de overheid en de werven worden vastgelegd. Gimvidus zal het overleg dat hierover reeds gestart was verderzetten.

Gimvidus wordt gevraagd vanaf heden alle inspanningen te richten op het zoeken naar nieuwe private aandeelhouders.

De Vlaamse Regering blijft bereid – via Gimvidus – in de NV Boelwerf 49 % van het vereiste nieuwe kapitaal ter beschikking te stellen op voorwaarde dat :

- de private aandeelhouder(s) de overige 51 % inbrengen ;
- de leefbaarheid van het bedrijf op korte en lange termijn blijkt uit een businessplan.

Minister-president, Luc Van den Brande, zal alle mogelijke begeleidingsmaatregelen binnen de bevoegdheid van de Vlaamse Regering onderzoeken. Een eventuele collectieve arbeidsovereenkomst inzake brugpensioen moet volgens de normale regels tot stand komen.

Tenslotte bevestigt Minister-president, Luc Van den Brande dat hij als politiek verantwoordelijke niet in de plaats wil en zal treden van de verantwoordelijke bedrijfs- of gerechtelijke instanties.
