

ANTWOORD

op vraag nr. 133 van 26 NOVEMBER 2008

van JEF TAVERNIER

1. a) MK Airlines is sedert 10 juni 2008 “in administration”, hetgeen inhoudt dat een “voorlopig bewindvoerder” is aangesteld, die de steun heeft van de meerderheid van de schuldeisers, en die optreedt als zaakvoerder en daarbij alle levensvatbaarheids- en liquidatiestrategieën onderzoekt. Gelet op deze situatie kunnen er momenteel geen waarborgen worden gegeven dat alle verplichtingen blijvend worden nagekomen.
- Sedert deze periode zijn er geen openstaande facturen meer m.b.t. luchthaventaksen en concessievergoeding daar de luchthaven MK Airlines laat voorafbetalen.
- Momenteel geniet MK Airlines “in administration” geen korting op luchthaventaksen. De luchtvaartmaatschappij betaalt de gepubliceerde luchthavenvergoedingen.
- De loods op Apron I is niet specifiek gebouwd voor MK Airlines.
- De kosten van onderhoud van de loods worden aangerekend volgens de algemene voorwaarden van de concessiecontracten. In de algemene voorwaarden van de concessiecontracten wordt verwezen naar de verplichtingen van vruchtgebruiker en naakte eigenaar qua onderhoud en herstellingen, overeenkomstig art. 605 en 606 van het Burgerlijk Wetboek.
- Art. 605 bepaalt dat de vruchtgebruiker de herstellingen tot onderhoud moet doen en de eigenaar de grove herstellingen (tenzij die werden genoodzaakt doordat de vruchtgebruiker heeft nagelaten de herstellingen tot onderhoud te doen, maar dat is nu niet relevant).
- In art. 606 worden de bedoelde grove herstellingen opgesomd, zoals herstellingen aan muren, gewelven, vernieuwing van balken of hele daken, dijken, steun- en afsluitingsmuren. Alle andere soort herstellingen zijn dus ten laste van de vruchtgebruiker.
- In de loods op Apron I is er geen verwarming aanwezig, zodat ook geen kosten kunnen worden aangerekend.
- MK Airlines heeft de beloofde inrichting en inboedel van de loods gerealiseerd en is alle verplichtingen hieromtrent nagekomen.
- De concessie voor de vrachtloods vervalt op 31 december 2008. Normaliter wordt deze concessie opnieuw verlengd voor een jaar.
- De concessievergoeding voor het laatste kwartaal van 2008 werd vooraf betaald.
- b) De marktpositie van de luchthaven is niet zwak te noemen. De luchthaven Oostende wordt beschouwd als een belangrijke vrachtluchthaven voor ad hoc en point-to-point verkeer. De luchthaven is er de afgelopen jaren in geslaagd haar positie te vrijwaren niettegenstaande de haar beconcurrerende luchthavens Luik, Brussel en Frankfurt Hahn over meer mensen en middelen beschikken. De bijzondere voorwaarden in de milieuvergunning laten echter niet toe een integrator (genre DHL) aan te trekken die als motor zou kunnen fungeren bij het aantrekken van andere vrachtcarriers. Een integrator werkt immers voornamelijk op basis van nachtvluchten.
- c) De vracht op de luchthaven wordt gerapporteerd volgens de ICAO normen. Voor de voorbije jaren, en wat 2008 betreft tot en met 30 november, waren de vrachtresultaten als volgt:

Jaar	Luchtvracht in kilo			Waarvan transit
	Vertrek	Aankomst	Totaal	

1998	49.456.616	38.411.636	87.868.252	1.039.859
1999	67.752.477	40.232.468	107.984.945	1.219.870
2000	45.221.631	48.250.111	93.471.742	956.921
2001	40.491.202	48.286.646	88.777.848	1.043.704
2002	23.617.834	33.512.900	57.130.734	2.139.237
2003	46.639.411	31.426.983	78.066.394	24.054.272
2004	54.426.731	43.155.319	97.582.050	28.504.868
2005	54.245.434	54.014.641	108.260.075	26.387.922
2006	54.645.343	43.879.819	98.525.162	22.776.979
2007	57.561.731	51.391.634	108.953.365	12.283.400
2008	39.623.057	33.631.464	73.254.521	11.433.099

t.e.m. 30/11/2008

Het betreft hier uitsluitend via de lucht vervoerde vracht.

2.

3.