

Schriftelijke vraag van Jef Tavernier aan Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de eigen opbrengsten van de Luchthaven Oostende-Brugge.

In het verleden heeft de luchthaven van Oostende-Brugge vaak te maken gehad met allerlei malafide bedrijven die met de soms noorderzon vertrokken zonder de verschuldigde bedragen voor geleverde diensten te betalen. Soms zat de luchthaven achteraf zelfs opgescheept met allerlei wrakken van vliegtuigen waarvoor de overheid moest opdraaien voor de opruiming. Momenteel staan nog steeds een paar toestellen op de tarmac te verkrotten.

Sinds eind 2004 is de hoofdklant van de Oostendse luchthaven de Ghanees-Engelse luchtvaartmaatschappij MK Airlines, gecontroleerd vanuit een holding op het belastingsparadijs British Virgin Islands. Deze firma heeft een zeer slechte veiligheidsreputatie en verloor bij zijn vierde grote crash eind 2004 een groot vrachttoestel van het type B-747 te Halifax (Canada). Momenteel loopt een rechtszaak van de slachtoffers tegen het bedrijf.

Uit de jaarcijfers 2005 van Mk Airlines (UK) Ltd blijkt dat de firma het momenteel zeer moeilijk heeft:

1.1. De winst en verliesrekening

1.1.1. Zeer lage bruto marge : 6,5%,

1.1.2. Netto bedrijfsresultaat met 87% gedaald in één jaar

1.1.3. Kosten stegen 30%; interesten en leasings 40%; omzet daalde 25%

1.2. De balans

1.2.1. De hen verschuldigde bedragen stegen 40% en vertegenwoordigen twee maal het balanstotaal

1.2.2. Netto bedrijfskapitaal >0; liquiditeit >1

1.2.3. Solvabiliteit is moeilijk vast te stellen wegens een onbekende post "shareholders' funds" dat een aangroei kent van 50%

Graag had ik daarbij antwoord op volgende vragen:

1. Kan de minister mij informeren over de kredietwaardigheid van MK Airlines:
 - welke en sinds wanneer en voor hoelang lopen er contracten met deze firma ?
 - welke en sinds wanneer en voor hoelang lopen er contracten voor het gebruik van een speciaal voor MK Airlines gebouwde loods op apron1, die in juni 2006 in gebruik werd genomen ?
 - welke kosten draagt MK Airlines en welke vergoedingen betaalt ze voor gebruik er van?
 - geniet deze firma uitzonderlijke voordelen of speciale tarieven?
 - welke betalingsmodaliteiten werden erin vastgelegd?
 - in welke mate worden deze modaliteiten geëerbiedigd?
 - hoe is de evolutie ervan over de levensduur van de contracten? Zo deze verslechterd is, sinds wanneer, in welke mate?
2. Wat is, gelet op de slechte financiële jaarrapportage 2005 van MK Airlines, de kredietwaardigheid van de hoofdklant van de Oostendse luchthaven?
3. Wat zijn prestaties, van de weliswaar veel kleinere, andere regelmatige klanten van de Oostendse luchthaven? Hebben ze afwijkende contracten of voorwaarden?
4. Wordt de luchthaven, door zijn grote afhankelijkheid van slechts één grote en slecht presterende klant, niet zwaar gehypothekeerd. Hoe worden deze risico's ingedekt?

Jef Tavernier

4 mei 2007