

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Comment-l-Espagne-a-vide-Aerolineas-Argentinas>

Comment l'Espagne a vidé Aerolíneas Argentinas

- Empire et Résistance - Union Européenne - Espagne -

Date de mise en ligne : mardi 22 mars 2005

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

En 1989, Aerolíneas Argentinas était une entreprise publique, rentable, prestigieuse, offrant un niveau très élevé de service et de sécurité [1], avec un patrimoine comprenant :

- ▶ 1) une flotte d'avions évaluée à 500 millions de dollars (27 Boeing et 4 Folker),
- ▶ 2) les droits de routes sur toute l'Amérique, l'Europe et la Voie Transpolaire
- ▶ 3) des biens immobiliers évalués à 150 millions de dollars (à Buenos Aires, Paris, Rome, New York, Miami, Madrid, Bogota, Lima et Caracas), qui générait en outre un excédent opérationnel de 27 millions de dollars annuels.

En 2001, AA est l'axe d'un conflit national et intergouvernemental entre l'Argentine et l'Espagne, qui explose avec le non-paiement des salaires aux employés, elle est sur le point d'être en cessation de paiements - antichambre de la faillite -, avec une dette accumulée de 930 millions dollars et des pertes mensuelles qui s'élèvent à 30 millions, dont l'actif patrimonial est réduit à un avion propre et à 70 millions et dont les administrateurs sont soupçonnés de « subversion économique ».

L'affaire est exemplaire pour les argentins parce qu'elle met à découvert le réseau de connivences politiques et patronales qui ont participé à l'installation d'un corps mafieux au sein du gouvernement argentin durant la dernière décennie, fait qui en grande partie, explique la débâcle politique, économique et sociale actuelle, et dont les participants assument encore des fonctions clef dans la vie publique du pays.

Le cas est intéressant pour les Espagnols, parce que l'Espagne est le second pays à avoir investi dans les privatisations argentines, après les Etats Unis [2], et parce qu'actuellement la SEPI (Société Étatique de Participations Industrielles) avec Iberia, est gestionnaire majoritaire du paquet d'actions qui contrôle AA par le biais d'une entreprise (Interinvest) créée, pas très clairement, à ce propos, et comme tel, est gestionnaire du Plan de Sauvegarde proposé et de sa négociation, situation qui la rendrait Co-responsable d'avoir vidé les actifs, en plus d'autres conduites passées qui impliqueraient les responsables du PSOE.

Le cas est intéressant pour la citoyenneté en général, parce qu'il représente l'avancé de la politique néo-libérale et des capitaux internationalisés sur les destins des peuples et de l'humanité, ce qui est renforcée par l'insistance des représentants gouvernementaux et patronaux des deux pays, à dépolitiser le conflit et à réexaminer les faits sous l'angle de la maximisation des bénéfices [3].

Le présent rapport est la reconstruction du cas AA selon les articles publiés par Pagina 12 (Cledis Candelaresi, Horacio Verbitsky, José Nudler, David Cufre, Luis Bruschtein, Stella Callón, Claudio Scalett), Le monde Diplomatique (Luis Maas, Comodoro (R) JJ Güiraldes, Luis Bilbao) et El Pais et ceux publiés sur les pages web www.data54.com.ar (El Equipo Político de Revista Veintidós) et www.porlaliberacion.com.ar

|Le conflit d'Aerolíneas Argentinas :

La manifestation de presque une décennie de corruption menemiste.

Par Laura Ramos.

Rapport BCN 2001, 23/06/01

Les quatre opérations de base

Le conflit AA trouve son explication dans le cadre du programme massif de privatisations des entreprises publiques

qu'a mis en marche le gouvernement de Carlos Saúl Menem [4] depuis son arrivée en 1989. Contrairement au reste des acquisitions publiques, le transfert de la compagnie aéronautique à des mains privées ne portait pas sur un marché captif et monopolistique à qui elle pourrait transférer ses insuffisances [5]. Au contraire, AA a dû faire face à une concurrence internationale puissante qui a tracé le chemin de son échec et le plan de sa mise en faillite, qui porte la responsabilité d'une gestion présumée de subversion économique [6]. Toutefois, elle partage avec toutes les transactions de privatisation, quatre opérations de base qui ont établi le processus de détournement et de décapitalisation nationale de la période menemiste - et l'accroissement conséquent de la dette externe publique et privée - à savoir :

- ▶ 1) L'assainissement préalable
- ▶ 2) L'acquisition d'entreprises avec leurs fonds propres
- ▶ 3) Le bénéfice fiscal postérieur
- ▶ 4) La renégociation permanente.

L'assainissement préalable

La clé du transfert des entreprises publiques fut leur patrimoine sans passif, avec des passifs infimes ou refinancés. Dans tous les cas, le gouvernement a assumé les dettes avec les organismes multilatéraux et la dette externe avec les banques commerciales dont les montants illustrent une des raisons qui expliquent que, malgré les recettes phénoménales des caisses publiques apportées par la privatisation massive des entreprises publiques et le sauvetage de titres de la dette externe qui ont été livrés par les compagnies acheteuses, la dette externe argentine, non seulement n'a pas diminué, mais a augmenté [7].

Dans le cas d'AA, le gouvernement a absorbé 868 millions de dollars de dette et l'entreprise a été livrée avec passif nul.

L'acquisition d'entreprises avec leurs fonds propres. [8]

Les nombreux "investissements" étrangers qui ont eu lieu dans le pays par la vente des actifs publics pendant la décennie 90, dissimulaient un subterfuge financier qu'il répercuterait négativement sur le solde final des caisses nationales. Puisque de tels "investissements" étaient financés avec des crédits qui étaient pris à l'extérieur, la contrepartie des recettes fiscales au titre des privatisations, a été une augmentation considérable des obligations externes des entreprises privatisées - garanties avec leurs actifs physiques qui produisent encore des paiements juteux à l'extérieur au titre du paiement des intérêts, qui s'ajoutent aux virements déjà juteux pour des utilités et des dividendes à leurs maisons mères.

Entre 1991 et 1999, les obligations externes des entreprises privatisées ont augmenté de 984 millions à 17,555 milliards de dollars. Tout au long de la décennie, l'Argentine reçut 15,410 milliards de dollars, à titre de "recette sur capitaux étrangers", tandis qu'elle a versé à l'extérieur 15 milliards, pour la plupart au titre des intérêts de la dette.

Les étapes de l'opération sont les suivantes :

l'investisseur contracte à l'étranger un crédit à court terme (appelé crédit relais) pour le montant établi pour le transfert de l'entreprise (rentable et avec des actifs physiques considérables). Une fois, la compagnie en son pouvoir, il émet des obligations au nom de l'entreprise et garantit le paiement en hypothéquant ses biens. Avec l'argent obtenu par l'émission des obligations à long terme, il annule le crédit relais avancé par la banque et, au moyen du flux de fonds de l'entreprise acquise, il paye les intérêts des obligations, les commissions et les honoraires de la banque qui organise, tant l'émission des obligations, que la souscription du crédit relais.

En synthèse, l'investisseur étranger achète l'entreprise publique en grande partie avec l'argent de celle-ci et dans beaucoup de cas, la met en faillite.

Dans le cas d'AA, le mécanisme, qui porte en lui le risque du futur détournement, a bénéficié de la connivence du gouvernement qui a fait un appel d'offre sur l'entreprise publique. Au moment de l'acquisition, la société formée par Iberia pour acquérir 85% des actions, a à peine réuni un capital de 250 dollars !, et par conséquent ne remplissait pas les conditions de solvabilité exigées des actionnaires comme garantie des obligations souscrites [9].

Le bénéfice fiscal postérieur

La législation argentine considère les intérêts comme des dépenses qui entrent dans ce qui participe à obtenir le profit patronal. Par conséquent, il est possible de déduire, les intérêts produits issus de prêts, de l'impôt sur les bénéfices. Plus encore, si le montant des intérêts est important, on peut comptabiliser un « déficit fiscal » dans le bilan et ne pas être imposé. La pratique des investisseurs étrangers de souscrire des crédits - dont les intérêts sont libres d'impôts - pour financer l'achat de compagnies nationales s'est tellement répandue en Argentine, que l'impôt sur les profits représente à peine 3% du PBI contre 16% dans la moyenne dans les pays industrialisés. Dans le cas d'AA, en plus d'exercer cette ressource, en 1992, lors de la présentation du premier exercice clos, Iberia a négocié avec le Ministre d'Économie Cavallo, de faire entrer dans son bilan la dette accumulée à travers les crédits qu'elle avait pris pour acheter l'entreprise aérienne.

La renégociation permanente

Il était alors et il est encore courant pour les gouvernements argentins de négocier et renégocier les termes de contrats avec des prestataires de services publics dont les obligations influencent directement la santé et la sécurité de la population. En général cela porte sur des obligations d'investissements dans des projets d'infrastructure ou de dotation (pre-accordés ou stipulés par loi) dont l'objectif est de soutenir ou d'améliorer les prestations. Le non respect des obligations, qui en principe implique la résiliation des contrats, et doit donner lieu au paiement d'indemnités, est au contraire récompensé par des pardons et des renégociations qui améliorent les conditions des entreprises.

Dans le cas d'AA, aucune condition du contrat n'a été remplie. Le cas d'AA est un clair exemple de renégociation constante des termes contractuels toujours au rythme des convenances d'Iberia ou la SEPI.

La transaction politique

AA a été la première entreprise publique privatisée par le gouvernement de Menem (en désaccord avec 90% des citoyens) et dont la négociation sur un plan judiciaire se transformera en un cas d'école, consacrant dans la jurisprudence argentine la figure juridique du *per saltum*.

Quand le processus de privatisation d'AA est interrompu en vertu d'un recours approuvé pour irrégularité présumée (corruptions, pots de vin et manque de transparence), la Cour [10] innove avec la figure juridique du *per saltum* et élude les procédures courantes pour s'arroger la compétence directe devant un cas qu'il faut résoudre vite, à son avis, car en dépend la stabilité publique, et elle appuie la négociation en marche.

La négociation mentionnée a pris fin en transgressant la législation en vigueur sur le trafic aérien commercial selon la quelle le cabotage doit seulement être effectué par des entreprises nationales et quant au trafic international, par application des principes contenus dans la Troisième et Quatrième Liberté des principes établis dans la Convention de Chicago qui en 1944 a donné naissance à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, cela revient à diviser

en parties égales entre les nations contractantes. [11]

La transaction financière

Menem ordonne par le décret 1591, la vente d'AA pour 623 millions de dollars sans dettes et sans contrôle d'inventaire. Le paquet incluait l'opérateur touristique Opter (vente de billets, hôtellerie et excursions) qui avait fait été bénéficiaire durant les onze derniers exercices depuis sa création ; sa participation de 55 % à Buenos Aires Catering, qui en association avec Swissair fournissait les repas à l'entreprise et à des tiers, avec quoi on finançait le service à bord alors qu'il restait un excédent ; et le Centre d'Instruction de Vol, qui de façon rémunérée formait le personnel de vol de tout le monde [12]. Iberia s'est engagée à ajouter à la flotte, 15 avions nouveaux entre 1991 et 1994 (ce qu'elle n'a pas fait), à payer 130 millions en cash à vingt jours (ce qu'elle n'a pas fait), 130 millions dans dix semestres suivants et le reste sous forme de titres de la dette.

Brève histoire du conflit

Accords renégociés :

- ▶ Au lieu de payer les 130 millions en actions, le gouvernement a accepté un Bonex série 1989 à valeur nominale qui était coté à la Bourse du Commerce à 55% de sa valeur, ainsi Iberia a fini par payer seulement 73 millions.
- ▶ Une clause du contrat original interdisait d'hypothéquer, d'aliéner ou de transférer les actifs, l'ex ministre des Travaux Publics Roberto Dromi a supprimé l'interdiction des hypothèques. Depuis le début la possibilité de faire exécuter les garanties a été perdue parce que le consortium propriétaire a hypothéqué les avions comme contre garantie [13]
- ▶ Au lieu d'une seule banque internationale de classe A comme l'exigeait l'accord, Iberia a offert pour le plan d'investissements, la garantie d'une dizaine de banques argentines de seconde ligne. Le plan n'a pas été respecté et l'État a accepté de renégocier maintes et maintes fois ses objectifs, en supprimant des exigences.
- ▶ En 1992, le premier bilan suivant la vente, six mois après son acquisition, affichait une dette de 970 millions, 800 millions au titre de prêts pour l'obtention desquels on a hypothéqué 7 avions. Domingo Cavallo a donné son accord, a pardonné le non respect des engagements et a décidé - pour donner à Iberia une bouffée d'air frais qui pourrait finalement lui permettre de tenir les investissements et le plan de développement prévu- de :

- ▶ a) renationaliser une partie de l'entreprise pour la capitaliser (de 15% l'État s'est mis à détenir 43%)
- ▶ b) a accepté qu'Iberia inclut dans le passif d'AA, les dettes contractées pour l'acheter.

En 1994, en échange d'une injection de 500 million dollars décidée par Iberia (qui en apporté seulement 100, le reste a été imputé à l'annulation d'une dette qu'elle avait avec elle), Cavallo :

- ▶ a) a renoncé au 28% du capital recueilli en 92 et
- ▶ b) a accepté que l'État perde son pouvoir de veto sur les décisions que prendrait le consortium espagnol.

Manuel patronal

- ▶ AA a vendu ses bureaux à Buenos Aires (2), Paris, de Rome, New York, Bogota, Lima et Caracas (dans ceux de Madrid et de Miami, Iberia s'est installée) et l'argent n'a pas mis à l'actif de l'entreprise.
- ▶ La somme obtenue par la vente, à prix vil, de quatre simulateurs de vol n'a pas été non plus inscrite à son actif. À partir de cette époque ses pilotes ont du suivre des cours onéreux aux Etats Unis et au Brésil.
- ▶ Le schéma de gestion est formé en moyenne d'un chef pour trois employés. Malgré les réductions continues de

personnel [14] et des salaires bloqués, la masse salariale a augmenté. [15]

- ▶ AA a perdu 110.000 passagers sur le marché européen quand l'entreprise a décidé de restreindre ses propres vols à Madrid et de proposer des combinaisons avec Paris, Londres et Francfort via Iberia. AA a aussi transféré le réseau de gestion de données et le système de réservations à Iberia.
- ▶ Des 33 avions qui figurent dans les bilans, 15 sont loués, 15 autres ont été donnés en garantie pour un prêt de 700 millions et un a brûlé en 1999 dans les hangars d'Aeroparque.
- ▶ Parmi les transgressions fiscales, AA a omis le paiement de 11 millions de pesos au titre d'apports provisionnels ce qui avec les amendes et ajustements frôle les 23.
- ▶ Il y a eu de l'évasion fiscale sur la TVA et l'impôt sur les bénéfices sur les tickets vendus à travers un système de réservations qui avait comme centre opérationnel Madrid (Amadeus) : les administrateurs de la compagnie comptabilisaient ces tickets comme des opérations commerciales effectuées en Europe.
- ▶ Pendant une décennie une structure corrompue a été maintenue dans le secteur du Fret, où aucun contrôle interne des factures perçues n'existait.
- ▶ AA a monté un système de vente de billets dans des centres commerciaux, en payant pour cela une commission généreuse à l'intermédiaire, qui jusqu'il y a très peu apparaissait comme le directeur commercial d'Aerolíneas.
- ▶ Un contrat de 3 millions de dollars a été signé avec un atelier auxiliaire qu'utilisait Iberia pour ses propres interventions sur la réparation des Boeing 737, quand la valeur de marché de cet avion ne dépassait pas un million et demi de dollars.
- ▶ les services d'AeroVip ont été sous traités par celle qui recevait la cession provisoire de la route et jusqu'aux passages vendus par AA, et comme remboursement mince elle percevait un pourcentage inférieur au coût de commercialisation des billets.
- ▶ Lors de l'assemblée Générale d'Aerolíneas Argentines du 28 mai 1997, il a été dénoncé que l'entreprise servait à récolter de l'argent pour la campagne du Parti Socialiste Ouvrier espagnol (PSOE). Les virements sont effectués à des comptes personnels à l'extérieur au nom d'Abdo Menehem - cousin de l'ex président Menem - ensuite de façon triangulaire à des comptes en Espagne pour la gestion de volontés politiques. Les virements électroniques figurent dans les livres d'AA comme si ces comptes étaient ceux d'un fournisseur plus de la compagnie. [16]

La désorganisation du capital

Actuellement, 91.2% du capital d'AA revient à Interinvest, une entreprise contrôlée par Iberia et à la SEPI en association avec Merrill Lynch, Banker Trust et American Airlines. La SEPI est le holding créé par le gouvernement espagnol pour administrer les entreprises non viables, tandis que celles qui sont bénéficiaires ont été privatisées par leurs ministères respectifs. L'Union Européenne lui a prêté 1,200 milliards de dollars pour sauver Iberia, à la condition d'abandonner "l'aventure sud-américaine". Interinvest a été créée par Iberia avec un capital initial de 1200 dollars auquel a été immédiatement transféré 350 millions de dollars en actions d'AA pour solder de présumées dettes d'Iberia dont l'origine n'est pas connue.

Iberia, la SEPI et la compagnie fantôme Interinvest, ont changé maintes et maintes fois de partenaires dans Aerolíneas et Austral, y compris des banques espagnoles et américaines et plusieurs prête-noms. On présume que la trame complexe des sociétés détentrices d'actions qu'a créée la SEPI a eu pour but de cacher le transfert de ressources de l'entreprise argentine à Iberia, adjudicataire original du paquet d'actions.

Plan de Sauvetage sous soupçon

La SEPI propose, comme alternative à la faillite d'apporter 350 millions pour l'assainissement de l'entreprise, l'adhésion unanime et sans condition à un Plan Directeur qui se base un programme de réduction des coûts de 140 millions de pesos annuels avec comme mesures :



- 1) une Avance d'apport en capital par le gouvernement argentin (16 millions de dollars)
- ▶ 2) la dérégulation du service des rampes
- ▶ 3) la Réduction des taxes aéroportuaires
- ▶ 4) l' Assouplissement des normes sur la sécurité aérienne
- ▶ 5) l'Adhésion des sept syndicats aéronautiques au Plan Directeur par lequel on assouplirait les contrats de travail [17] et réduirait les salaires de 20%, en échange du maintien du personnel employé avec la possibilité d'ouvrir un plan retraites volontaires et retraites anticipées, ce qui impliquerait une liste de 1.700 renvois.

Le Plan Directeur ne contient pas de détails sur la flotte nécessaire, les opérations prévues, la remise en service de destinations rentables qui ont été abandonnées durant la dernière décennie, le marketing à appliquer ou les aspects financiers.

Ainsi, on présume que de telles mesures, plutôt que de prétendre transformer l'entreprise en une compagnie rentable, répondent à une certaine aspiration de la vendre à bon prix. S'ajoutent au soupçon, l'absence de plaintes pour la baisse des taxes que perçoit le concessionnaire des gares aériennes AA 2000 cours avec cette entreprise.

De son côté, bien que Pedro Ferreras, titulaire du SEPI, ait rejeté que l'Espagne veuille se défaire d'AA à court terme, il a laissé ouverte la possibilité que "une fois assainis les comptes et consolidé le projet industriel" on puisse entamer un processus de vente "comme une partie du processus de privatisations des entreprises étatiques" en cours dans la péninsule ibérique.

La victime expiatoire

La proposition de travail qui inclut le Plan Directeur ne fut pas acceptée par deux des sept syndicats aéronautiques, celui APTE (Association du Personnel Technique Aéronautique), et AAA (Association argentine du personnel navigant).

Les arguments de poids sont que :

- ▶ 1) la masse salariale d'AA équivaut à 17% des coûts opérationnels de l'entreprise. Et sur 140 millions qu'on prétend économiser avec le Plan Directeur seulement 22 viendraient des changements conventionnels et des restrictions salariales.
- ▶ 2) Iberia a géré Viasa (Ligne aérienne vénézuélienne) jusqu'à sa faillite en 1997. un plan d'ajustement de coûts avait été aussi présenté, que les travailleurs ont fini par accepter. Quelques semaines après l'accord, les Espagnols ont décidé de se retirer de toute façon, de considérer cela comme une mauvaise par affaire.

Tant le Ministre de Travail argentin Patricia Bullrich que le président du Sepi, Pedro Ferreras, accusent le représentant APTE, de Ricardo Cirielli, de freiner cette négociation et le rendent responsables de laisser 7000 travailleurs dans la rue.

Toutefois, plusieurs des syndicats du secteur aérien, dont ceux qui sont réfractaires, ont une contre-proposition. Elle porte sur un plan d'expansion des routes, l'aide éventuelle du BID ou l'émission d'Obligations Négociables, l'incorporation d'un nouvel opérateur ou partenaire (probablement Delta Airlines) et l'augmentation de participation relative des salariés au capital.

Post-scriptum :

* **Laura Ramos**, a présenté cet article comme rapport lors de la Contre-conferencia Barcelone 2001, sur l'axe des multinationales en Amérique latine. Laura Branches est collaboratrice de l'Observatoire de la Dette dans la Globalisation

<http://www.debtwatch.org>.

[1] En 1989, elle a reçu un prix accordé par le Brésil comme une des trois entreprises mondiales ayant meilleur niveau de services dans le monde.

[2] Entre 1994 et 2000, l'Espagne est parvenue à investir en Argentine 5 billions de pesetas (5629.8 millions de dollars) spécialement dans les rubriques suivantes : Banques et Assurances, Télécommunications, Gaz et Pétrole et Énergie Électrique. Les USA triplent le montant d'investissement, la France, le Chili, l'Italie et le Royaume-Uni la suivent dans cet ordre. Parmi les entreprises espagnoles ayant des intérêts en

Argentine, il y a :

- ▶ Repsol,
- ▶ Telefonica,
- ▶ BBVA,
- ▶ BSCH,
- ▶ Endesa,
- ▶ Gas Natural,
- ▶ aguas de barcelona,
- ▶ Dragados,
- ▶ OHL,
- ▶ Acesa et NH Hôtels.

[3] Domingo Cavallo, Ministre d'Économie argentin et Pío Cabanillas, porte-parole officiel du gouvernement espagnol, entre autres.

[4] L'ex président Menem a été retenu depuis le 7 juin pour une présumée association illicite faisait de la contrebande des armes à Équateur (en guerre avec le Pérou) et la Croatie. Dans le premier cas, l'Argentine était un des 4 pays responsables du Protocole de Rio pour mettre fin au conflit. On violait l'embargo commercial décrété par l'ONU à l'Ex Yougoslavie. L'actuel Ministre d'économie argentin a signé les décrets qui impliquent l'ex président.

[5] tel a été le cas d'EnTel, Segba, aguas Argentinas, Gaz de l'État, entre autres.

[6] l'Unité Fiscale d'enquête de l'Infraction Fiscale et de la Contrebande s'apprête à dénoncer devant la Justice argentine la conduite d'AA pour subversion économique présumée. Selon la recherche effectuée par le corps de trésoriers, les responsables de l'entreprise privatisée ont pris une série de décisions malheureuses pour le destin de la compagnie, ce qui a donné comme résultat son détournement virtuel et qui arrêterait le type pénal de faillite, ordinaire ou frauduleuse.

[7] YPF : le gouvernement a absorbé 8540 des 11300 millions de passif. En Tel : 1760 2140. De SEGBA : 4446 4820. De Gaz de l'État : 1713 de 2660.

[8] l'opération *sale & lease back* (vente et rachat sous le régime de location financière) est une autre manière de spéculer avec les actifs physiques des entreprises qui confirme leur décapitalisation.

[9] C'est la donnée la plus éloquente d'un pacte d'impunité et des corruptions accordées, par dessus d'autres indices. L'impunité régnante était tellement grande que dans le bilan du premier exercice postérieur au transfert, ne manquait pas la rubrique "Frais liés à l'Acquisition", pour ne pas dire Remises ou Commissions, qui ajoutait au déficit d'AA ca. 80 millions de dollars.

Comment l'Espagne a vidé Aerolíneas Argentinas

[10] la Cour Suprême s'est élargie sous le régime menemiste à 9 membres. De cette façon, on obtenait une majorité automatique favorable au gouvernement. Les nouveaux membres ont été désignés par une méthode hautement douteuse. A l'occasion de cette extension, est entré Rodolfo Barra qui avait pris part à la réalisation des appels d'offre.

[11] Iberia a effectué le trafic de cabotage sous pavillon argentin et des immatriculations LV qu'indique cette nationalité ; sur le même aspect, au niveau international, elle a pris seulement les mesures qui lui convenaient. Pour les vols sur l'Europe, par exemple, en faisant descendre tous les passagers à Madrid et en les réacheminant par Iberia, vers Rome, Francfort, Zurich, Paris, Amsterdam et Londres, ces destinations avant très bien assurées par AA, sont devenues maintenant des destinations qui servent à nourrir l'entreprise espagnole.

[12] Les services de free shop (qui laissaient 5.6 millions de dollars par an) et de rampes (8 millions de dollars) ont été offerts à la Force Aérienne pour faire taire leurs doutes sur l'aliénation.

[13] L'ex SIGEP a dit que cette hypothèque était illégale et qu'il fallait ordonner son annulation ou résilier le contrat, mais elle a seulement obtenu qu'on lui enlève la compétence de comprendre le sujet.

[14] En 1991, il y avait 4000 employés de plus qu'en 1995.

[15] Les directeurs espagnols gagnent environ 15 000 dollars plus primes.

[16] La plainte a été présentée devant l'Assemblée ordinaire de 97 par les quatre actionnaires argentins qui avaient 1.6% du paquet d'actions. Le fait n'a jamais été l'objet de recherches', la plainte pour entrave de l'Assemblée n'a jamais été suivie et les actionnaires ont subi des pressions par AA pour se rétracter.

[17] Ceci implique d'augmenter les heures de vol mensuelles ; programmer des vols tous les jours du mois ; assouplir les tâches obligatoires ; faire payer aux membres de l'équipage l'habilitation psycho-physiologique ; supprimer des jours libres ; limiter les remboursements de frais ; fractionner les vacances, etc.