

Rolnummer 4095
Arrest nr. 129/2007 van 17 oktober 2007

A R R E S T

In zake : het beroep tot vernietiging van artikel 362 (maatregelen genomen door de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal) van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen, ingesteld door de vzw « Belgian Air Transport Association » en anderen.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters M. Bossuyt en M. Melchior, de rechters P. Martens, R. Henneuse, E. De Groot, L. Lavrysen, A. Alen, J.-P. Snappe, J.-P. Moerman, E. Derycke en J. Spreutels, en, overeenkomstig artikel 60bis van de bijzondere wet van 6 januari 1989, emeritus voorzitter A. Arts, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van emeritus voorzitter A. Arts,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. Onderwerp van het beroep en rechtspleging

Bij verzoekschrift dat aan het Hof is toegezonden bij op 13 december 2006 ter post aangetekende brief en ter griffie is ingekomen op 15 december 2006, is beroep tot vernietiging ingesteld van artikel 362 (maatregelen genomen door de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal) van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen (bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 28 juli 2006, tweede editie) door de vzw « Belgian Air Transport Association », met zetel te 1200 Brussel, Théodore De Cuyperstraat 212, de vzw « Airline Operators Committee, Brussels », met zetel te 1930 Zaventem, op de luchthaven Brussel-Nationaal, en de beroepsvereniging « Board of Airline Representatives – Belgium », met zetel te 1083 Brussel, Oscar Maesschalckstraat 25.

Memories zijn ingediend door :

- de nv « The Brussels Airport Company », met zetel te 1030 Brussel, Auguste Reyerslaan 80;

- de Ministerraad.

De verzoekende partijen hebben een memorie van antwoord ingediend; de nv « The Brussels Airport Company » en de Ministerraad hebben ook memories van wederantwoord ingediend.

Op de openbare terechtzitting van 19 september 2007 :

- zijn verschenen :

- . Mr. C. Erkelens en Mr. L. Creyf, advocaten bij de balie te Brussel, voor de verzoekende partijen;

- . Mr. O. Vanhulst *loco* Mr. V. Macq, advocaten bij de balie te Brussel, voor de nv « The Brussels Airport Company »;

- . Mr. E. Jacobowitz en Mr. M. Mareschal, *loco* Mr. D. Gérard en Mr. J. Sautois, advocaten bij de balie te Brussel, voor de Ministerraad;

- hebben de rechters-verslaggevers L. Lavrysen en J.-P. Snappe verslag uitgebracht;

- zijn de voornoemde advocaten gehoord;

- is de zaak in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. In rechte

- A -

A.1.1. De vzw « Belgian Air Transport Association », de vzw « Airline Operators Committee, Brussels » en de « Board of Airline Representatives - Belgium » dienen een verzoekschrift in tot vernietiging van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen.

A.1.2. In hun verzoekschrift herinneren zij allereerst aan de ontstaansgeschiedenis, de bedoeling en het effect van de bestreden bepaling. Vervolgens gaan de verzoekende partijen over tot een gedetailleerd feitenrelaas, om daarna de ontvankelijkheid van hun ingediende beroep en de middelen ervan te bespreken.

A.1.3. Wat betreft de ontvankelijkheid voeren de verzoekende partijen aan dat zij allen verenigingen zijn van luchtvaartmaatschappijen die gebruikers zijn van de luchthaven Brussel-Nationaal. De tweede verzoekende partij, de vzw « Airline Operators Committee », wordt zelfs uitdrukkelijk in de privatiseringswetgeving vermeld als een « representatieve organisatie van de gebruikers » in het kader van het verloop van de vaststelling van de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem (artikel 51, §§ 1 en 2, van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 « betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap BIAC », thans « The Brussels Airport Company » (hierna : « BAC »), (hierna : « licentie-KB »)).

Alle verzoekende partijen hebben zich reeds bij de aanvang van de nieuwe raadplegingsprocedure door de nv « BAC » in juni 2006 tegen de herziening van het contract van de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem verzet.

Vermits de nv « BAC » de huidige herziening doorvoert op grond van artikel 45 van het licentie-KB, daarbij ervan uitgaande dat artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen haar dit toelaat omdat de kosten die zij wil recupereren « met terugwerkende kracht », eenzijdige overheidsmaatregelen zouden zijn en vermits ook voor de toekomst die situatie zowel de verzoekende partijen als de leden van de verzoekende partijen elke zekerheid ontnemt omtrent de voorwaarden, die contractuele voorwaarden zouden moeten zijn, en omtrent de werking en het gebruik van de luchthaven, is er, volgens de verzoekende partijen, een belang.

A.1.4.1. De verzoekende partijen voeren twee middelen aan tot vernietiging van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006.

Het eerste middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 laat aan één partij van de overeenkomst, te weten de nv « BAC », toe die overeenkomst te herzien « met terugwerkende kracht » telkens als zij dit nodig acht, op basis van elementen die zij kende tijdens de onderhandelingen die tot die overeenkomst hebben geleid, en zulks enkel ter recuperatie van de kosten voor beveiligingsmaatregelen die zij in het verleden heeft genomen en die zijn goedgekeurd door de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Daardoor kan, volgens de verzoekende partijen, de nv « BAC » overgaan tot een eenzijdige en arbitraire beslissing tot herziening ondanks het feit dat zij heden een louter privaat bedrijf is, terwijl aan de andere contractpartijen-luchthavengebruikers een dergelijke mogelijkheid niet wordt toegekend.

Het verschil in behandeling dat bij artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 wordt ingevoerd, is een verschil in behandeling tussen vergelijkbare categorieën van personen. De nv « BAC » is de private aanbieder en verschafter van diensten op de luchthaven Brussel-Nationaal, die private diensten zijn. De vergoedingen en de voorwaarden waaronder die diensten ter beschikking worden gesteld, worden contractueel vastgelegd met de gebruikers van die diensten. De nv « BAC » en de luchtvaartmaatschappijen zijn aldus partijen bij eenzelfde contract en in die hoedanigheid zijn zij vergelijkbare categorieën van personen.

Evenwel is de doelstelling van de wetgever niet pertinent voor het gecreëerde verschil in behandeling. De termijn van drie maanden waarnaar wordt verwezen (*Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, DOC 51-2518/006, p. 2), betreft niet de termijn welke nodig is om de contractueel vastgestelde vergoeding aan te passen, doch enkel en alleen de termijn waarbinnen de Belgische Staat aan de Europese Commissie correctieve maatregelen dient te melden nadat de tekortkomingen zijn vastgesteld.

A.1.4.2. Het tweede middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de algemene rechtsbeginselen van de rechtszekerheid en van de niet-retroactiviteit van de wetten.

Volgens de verzoekende partijen is artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 in strijd met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en met de voormelde algemene rechtsbeginselen, in zoverre het zonder objectieve en redelijke verantwoording de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal de mogelijkheid zou geven om eenzijdig over te gaan tot herziening van het contract gesloten met de luchthavengebruikers, teneinde de kosten gemaakt in het verleden te recupereren voor het naleven van de veiligheidsmaatregelen die reeds bekend waren op het ogenblik van de onderhandeling over de overeenkomst. Derhalve kan er geen sprake meer zijn van een contract tussen de nv « BAC » en de luchthavengebruikers maar wel van een eenzijdige reguleringsbevoegdheid. Bovendien betreft artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 een wettelijk optreden om de nv « BAC » toe te laten met terugwerkende kracht kosten voor beveiligingsmaatregelen te recupereren, die zij nochtans kent of kende op het ogenblik van de contractsonderhandelingen en die dus niet aan nieuwe eenzijdige overheidsmaatregelen in de zin van artikel 45 van het licentie-KB te wijten zijn.

De motivering van de minister, overgenomen door de Raad van State, beperkte zich tot een verwijzing naar de duur van de raadplegings- of herzieningsprocedure. Die motivering is, volgens de verzoekende partijen, geenszins pertinent, omdat de termijn van drie maanden waarnaar wordt verwezen niet de termijn betreft welke nodig is om de contractueel vastgelegde vergoeding aan te passen, doch enkel en alleen de termijn waarbinnen de Belgische Staat aan de Europese Commissie correctieve maatregelen dient te melden nadat tekortkomingen zijn vastgesteld ten aanzien van de veiligheidsmaatregelen. De terugwerkende kracht van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 kan aldus niet op een aanvaardbare wijze worden gemotiveerd.

A.2.1. De nv « BAC » dient een memorie van tussenkomst in. Allereerst meent de nv « BAC » dat haar ingediende memorie van tussenkomst ontvankelijk is. Niet alleen is zij tijdig, maar tegelijkertijd heeft de nv « BAC », als houdster van de licentie voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, het vereiste belang om tussen te komen in de procedure tot vernietiging van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006. De bestreden bepaling is van toepassing op haar, en ze heeft er belang bij dat het artikel wordt behouden.

A.2.2. Betreffende het belang van de verzoekende partijen meent de nv « BAC » dat het beroep, wegens gebrek aan het rechtens vereiste belang, als onontvankelijk dient te worden afgewezen. Immers, de verzoekende partijen formuleren hun belang in het licht van een manifest onjuiste interpretatie van de inhoud en de gevolgen van de bestreden bepaling.

A.2.3. Allereerst merkt de nv « BAC » op dat zij, ondanks haar privatisering, geen private contractpartij is in haar verhouding met de luchthavengebruikers. Immers, de raadplegingsprocedure is geen contractsonderhandeling; zij verwijst daarvoor naar het gebruik van het woord « raadpleging » in het koninklijk besluit van 27 mei 2004 « betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties » (hierna : « omzettings-KB ») en het licentie-KB. Zodra de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem zijn vastgelegd, ontstaat een individuele rechtsverhouding tussen de nv « BAC » en de gebruikers, welke een toetredingscontract is.

A.2.4.1. De tussenkomende partij meent dat het eerste middel van de verzoekende partijen onontvankelijk is, omdat artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 niet voorziet in een afzonderlijke, autonome rechtsgrond voor de herziening van de formule voor tariefcontrole en/of het tariefsysteem. In een dergelijke rechtsgrond voor herziening is wel voorzien in andere bepalingen, te weten artikel 45 van het licentie-KB. Het middel is dan ook niet gericht tegen de bestreden bepaling.

A.2.4.2. In ondergeschikte orde voert de tussenkomende partij aan dat het middel ongegrond is. De verzoekende partijen gaan immers uit van een onjuiste interpretatie van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006. De formule van de tariefcontrole en het tariefsysteem vormen geen contract tussen de luchthavengebruikers en de nv « BAC ». De verwijzing naar artikel 1134 van het Burgerlijk Wetboek is dan ook niet pertinent. Bovendien wijzigt de bestreden bepaling niets aan de voorwaarden voor de herziening van de formule van de tariefcontrole en het tariefsysteem, zoals neergelegd in artikel 45 van het licentie-KB, en verleent het aan de nv « BAC » geen bijkomende bevoegdheden inzake die herziening.

Bijgevolg creëert de bestreden bepaling geen ongelijke behandeling in de door de verzoekende partijen aangegeven zin en kan er dan ook geen sprake zijn van een schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

A.2.5.1. Wat het tweede middel betreft, doet de tussenkomende partij opmerken dat ook dat middel onontvankelijk is. Ook hier gaan de verzoekende partijen uit van een manifest onjuiste interpretatie van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006.

A.2.5.2. In ondergeschikte orde meent de tussenkomende partij dat ook dat middel ongegrond is. Er kan worden verwezen naar hetgeen daarover is uiteengezet in het eerste middel.

Bovendien voldoet artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 aan de voorwaarde volgens welke de terugwerkende kracht enkel kan worden verantwoord « wanneer zij onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang » (arrest nr. 139/2006). Allereerst moet worden gewezen op de zeer beperkte draagwijdte van het retroactief effect waarvan sprake is. Artikel 362 heeft zelf geen terugwerkende kracht, in de zin dat het artikel niet in werking is getreden vóór 20 juli 2006. Het terugwerkende effect van de bestreden bepaling is beperkt tot de bevestiging dat bepaalde beveiligingsmaatregelen die zijn toegepast door de nv « BAC » onder bepaalde voorwaarden moeten worden beschouwd als zijnde eenzijdig door de overheid aan de nv « BAC » opgelegd, vanaf hun toepassing. Dat terugwerkend effect is dus wezenlijk een wettelijke bekrachtiging van bestaande maatregelen en doet in die zin geen rechtsonzekerheid ontstaan op het vlak van de kenbaarheid van de wet.

Daarnaast is de verantwoording voor dat retroactief effect, volgens de tussenkomende partij, wel pertinent en adequaat. De gegeven verantwoording verwijst naar de rentabiliteit van de luchthavenuitbating en naar de beveiliging van de burgerluchtvaart. De luchthavenuitbating valt voortaan niet meer onder een openbare dienst in traditionele zin, maar er kan geen twijfel over bestaan dat het een dienst betreft die door de Belgische regelgever als een taak van algemeen belang wordt beschouwd en daarom aan een bijzonder regelgevend kader wordt onderworpen, ook na de privatisering van de luchthavenuitbater.

Ook de verwijzing naar de lange duur van een procedure voor tariefherziening is pertinent. Er verlopen minstens negen maanden tussen het opstarten van een dergelijke procedure en de invoering van de gewijzigde tarieven. Aan die reglementaire termijn moet nog de tijdsspanne worden toegevoegd die *de facto* is vereist voor een correcte inschatting van de kostenimpact en ter voorbereiding van de raadplegingsprocedure. Het is, volgens de tussenkomende partij, aldus onmogelijk om de tarieven te herzien vooraleer een nieuwe beveiligingsmaatregel wordt toegepast en goedgekeurd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dit geldt des te meer in het geval van maatregelen naar aanleiding van een inspectieverslag van de Europese Commissie ter uitvoering van de verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 « tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart » daar in dat geval goedkeuring en melding door die FOD van de correctiemaatregelen binnen drie maanden na ontvangst van het verslag dienen plaats te grijpen. Indien het echter niet duidelijk zou zijn dat dergelijke beveiligingsmaatregelen moeten kunnen worden beschouwd als kosten voortvloeiend uit eenzijdig opgelegde overheidsmaatregelen, dan zou de mogelijke doorrekening van die extra kosten voor de periode voorafgaand aan de periode van inwerkingtreding van de aangepaste tarieven kunnen worden betwist. Dit zou de rentabiliteit van de luchthavenuitbating kunnen aantasten.

A.3.1. Allereerst situeert de Ministerraad de bestreden bepaling in haar juridische en feitelijke context en herinnert inzonderheid aan de weerslag van het Europees recht, te weten de verordening (EG) nr. 2320/2002. Vervolgens bespreekt de Ministerraad de middelen van de verzoekende partijen.

A.3.2.1. Aangaande het eerste middel meent de Ministerraad dat het onontvankelijk is, omdat het uitgaat van een kennelijk verkeerde interpretatie van de inhoud en de gevolgen van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006. Allereerst wordt opgemerkt dat de exploitant op geen enkel ogenblik over de mogelijkheid beschikt om op eigen initiatief de gebruikers van de luchthaven nieuwe beveiligingsmaatregelen op te leggen. De toestand gevisieerd door artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 heeft geenszins betrekking op een geval waar een exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal uit eigen beweging, zonder hiertoe van meet af aan te zijn gedwongen door een overheid, maatregelen zou nemen, en vervolgens van die overheid zou verkrijgen dat zij, *a posteriori*, de verantwoordelijkheid voor de bedoelde maatregelen overneemt teneinde een herziening van de tarieven op een ongeschikt tijdstip toe te laten. Integendeel, de uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal, is ter uitvoering van de verordening (EG) nr. 2320/2002 gedwongen beveiligingsmaatregelen te nemen die vooraf worden vastgesteld door een overheidspersoon in de zin van artikel 45 van het licentie-KB.

De enige nieuwigheid die het aangevochten artikel 362 van de wet van 20 juli 2006, volgens de Ministerraad, inhoudt, is dat het de heersende onzekerheid opheft met betrekking tot de datum waarop de

beveiligingsmaatregelen, genomen en toegepast door de nv « BAC », geacht moeten worden te zijn opgelegd door de overheidspersoon, daar zij door de overheidspersoon slechts definitief bevestigd worden op het ogenblik dat de Europese Commissie die maatregelen, meerdere maanden na hun effectieve toepassing, goedkeurt.

A.3.2.2. In ondergeschikte orde meent de Ministerraad dat het eerste middel ongegrond is. Daartoe dient niet zozeer te worden gewezen op de onjuiste interpretatie van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006, maar wel op de verkeerde lezing van de teksten die van toepassing zijn op de verhouding tussen de nv « BAC » en de luchthavengebruikers. Volgens de Ministerraad heeft artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 als enig doel en effect de nv « BAC » toe te laten de kosten van de door haar genomen veiligheidsmaatregelen vanaf de eerste dag van hun toepassing te recupereren, zonder daarom afbreuk te doen aan artikel 45 van het licentie-KB.

De Ministerraad is van oordeel dat de nv « BAC », enerzijds, en de luchthavengebruikers, anderzijds, niet vergelijkbaar zijn. Het is nooit de bedoeling geweest van de wetgever om een strikte gelijkheid tussen de nv « BAC » en de luchthavengebruikers in het vastleggen van de in de luchthaven gangbare tarieven door te voeren. Dit blijkt uit verschillende artikelen uit de verscheidene koninklijke besluiten die het statuut van de nv « BAC » regelen.

Maar zelfs al zouden de nv « BAC » en de luchthavengebruikers als vergelijkbare categorieën van personen moeten worden beschouwd in de hoedanigheid van partijen bij een overeenkomst, dan stuit het verschil in behandeling, volgens de Ministerraad, op een tweevoudig bezwaar. Ten eerste, vindt het door de verzoekende partijen opgeworpen verschil in behandeling niet zijn oorsprong in artikel 362 van de wet van 20 juli 2006, maar in artikel 45 van het licentie-KB. Het enige rechtsgevolg van de bestreden bepaling betreft de datum waarop de overheid geacht wordt de bedoelde aanmaningen te hebben uitgevoerd, met het oog op het bepalen van de omvang van de kosten die de exploitant van de luchthaven zal kunnen verwerken in zijn herziene tarieven. Een eventuele vernietiging door het Hof zou niet tot gevolg kunnen hebben dat de luchthavengebruikers uit eigen beweging de geldende tarieven in de luchthaven Brussel-Nationaal zouden kunnen herzien. Ten tweede, bevestigt de Ministerraad dat de nv « BAC » niet unilateraal en willekeurig de formule voor tariefcontrole kan aanpassen. Het betreft immers alleen correctieve beveiligingsmaatregelen ter uitvoering van de verordening (EG) nr. 2320/2002 goedgekeurd door de directeur-generaal van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Een maatregel die niet is goedgekeurd door de directeur-generaal valt buiten de toepassing van artikel 362. Aangezien de verrekening van de kosten betrekking heeft op beveiligingsmaatregelen die vanaf hun tenuitvoerlegging de gebruikers bekend zijn, zelfs al werden zij nog niet goedgekeurd door de Europese Commissie, en zij hun ter kennis werden gebracht via de gewone raadplegingsprocedure, moet worden besloten dat de aangewende middelen evenredig zijn aan het nagestreefde doel - de continuïteit van de openbare dienst, minstens het algemeen belang.

A.3.3.1. Aangaande het tweede middel meent de Ministerraad, om dezelfde redenen als ten aanzien van het eerste middel, dat het middel onontvankelijk is.

A.3.3.2. In ondergeschikte orde voert de Ministerraad aan dat artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 geen eigenlijke terugwerkende kracht heeft, nu de bestreden beslissing in werking is getreden binnen de 10 dagen na haar publicatie. De Ministerraad ziet niet in op welke wijze de wetgever door de invoering van de bestreden bepaling nagelaten zou hebben ervoor te zorgen dat « de inhoud van het recht voorzienbaar en toegankelijk is, zodat eenieder in redelijke mate de gevolgen van een bepaalde handeling kan voorzien, op het tijdstip dat die handeling wordt verricht ».

Wat de terugwerkende kracht betreft, die artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 aan de bevestiging van de FOD Mobiliteit en Vervoer verleent, kan enkel worden vastgesteld dat zij volkomen in overeenstemming is met de ter zake geldende beginselen. De terugwerkende kracht is gerechtvaardigd omdat ze noodzakelijk is ter verwezenlijking van een dubbele doelstelling van algemeen belang, te weten het waarborgen van de beveiliging van de luchthaveninstallaties en het behoud van de rentabiliteit van de luchthaven Brussel-Nationaal.

Nu de verrekening van de kosten betrekking heeft op beveiligingsmaatregelen die de gebruikers van de luchthaven bekend zijn, ziet de Ministerraad niet in hoe de aangevochten bepaling het recht van de luchthavengebruikers op rechtszekerheid en niet-retroactiviteit zou aantasten.

Bijgevolg is ook het tweede middel, volgens de Ministerraad, ongegrond.

A.4.1. De verzoekende partijen herhalen dat het omzettings-KB en het licentie-KB de nv « BAC » reeds toelaten de kosten te recupereren vanaf de eerste dag van hun toepassing, voor zover de recuperatie binnen dat

wettelijke kader blijft, zodat artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 daarin op zich niets wijzigt. De betrokken kosten waren in elk geval opgelegd vóór het sluiten van de vijfjarige overeenkomst voor 2006-2011 tussen de nv « BAC » en de luchtvaartmaatschappijen en dus beoogt artikel 362 in elk geval afbreuk te doen aan die overeenkomst. Ook aan de privatiseringswetgeving doet artikel 362 afbreuk omdat die wetgeving enkel herzieningen toelaat wegens nieuwe omstandigheden tussen de normale vijfjaarlijkse herzieningen.

A.4.2. In tegenstelling tot wat de Ministerraad aanvoert, zijn de verzoekende partijen van oordeel dat de nv « BAC » wel degelijk volgens het omzettings-KB en het licentie-KB in de tarieven die zij voor de toekomst hanteert, kosten kan recupereren die zij reeds heeft gemaakt. Er worden een formule voor tariefcontrole en een tariefsysteem afgesproken, waarbij de voormelde KB's niet verhinderen daarbij rekening te houden met de kosten die de nv « BAC » reeds tijdens de lopende onderhandelings- of raadplegingsprocedure zou hebben gemaakt. Derhalve kan artikel 362 die bedoeling niet hebben.

Bovendien dienden de formule voor tariefcontrole, het tariefsysteem en hun evolutie als overeengekomen eind augustus 2005 ontegensprekelijk rekening te houden met de vooruitzichten van operationele kosten voor de volgende vijf jaren voor onder meer veiligheid en beveiliging ten gevolge van de verordening (EG) nr. 2320/2002, en de gevolgen van de daarin voorgeschreven inspecties. De omstandigheid dat de nv « BAC » dit niet heeft gedaan, kan enkel te wijten zijn, ofwel aan het feit dat de nv « BAC » de beveiligingskosten te laag heeft ingeschat, ofwel dat de nv « BAC » geen rekening heeft gehouden met de beveiligingskosten.

Ook de stelling van de Ministerraad, hierin gevolgd door de nv « BAC », als zouden de genomen beveiligingsmaatregelen nieuw opgelegde maatregelen zijn in de zin van artikel 45 van het licentie-KB kan niet worden gevolgd. Het betrof immers maatregelen die vanaf de maand augustus 2005 (« Immediate Corrective Action Plan ») door de nv « BIAC » ten uitvoer werden gelegd, zodat het maatregelen betreft die werden opgelegd vóór het einde van de eerste consultatieronde eind augustus 2005 en dus vóór de contractsluiting.

A.4.3. In zoverre de Ministerraad ervan uitgaat dat de nv « BAC » maatregelen kan nemen die niet eerst van overheidswege zijn opgelegd, doch die worden geacht bij artikel 362 achteraf met terugwerkende kracht te zijn opgelegd, wordt de mogelijkheid voor de nv « BAC » om arbitrair op te treden, volgens de verzoekende partijen, juist onderstreept. Indien evenwel artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 zou beogen beveiligingsmaatregelen, door de nv « BAC » genomen zonder te zijn opgelegd, alsnog retroactief als opgelegd te beschouwen om haar toe te laten ze aan de luchthavengebruikers door te rekenen, heeft de wetgever ook volgens een dergelijke lezing van artikel 362 de nv « BAC » in de mogelijkheid gesteld eenzijdig het contract te wijzigen op een wijze waarin niet voorzien was door de privatiseringswetgeving en ten nadele van haar contractpartijen, de luchthavengebruikers, die derhalve ongelijk worden behandeld.

A.4.4. In tegenstelling tot wat de Ministerraad beweert, betogen de verzoekende partijen dat artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 wel afbreuk doet aan de privatiseringswetgeving. Artikel 45 van het licentie-KB kan slechts worden gelezen in het licht van het omzettings-KB. Artikel 45 kan dan ook alleen maar verwijzen naar een eenzijdige oplegging door de overheid tussen de vijfjaarlijkse herwaarderingen en herzieningen. Ook in het kader van het algemene contractenrecht kan een contractpartij geenszins een herziening van het contract van een andere contractpartij afdwingen op grond van omstandigheden of maatregelen die zij kende, of behoorde te kennen, vooraleer het lopende contract tot stand kwam.

Er wordt dan ook, volgens de verzoekende partijen, door de Ministerraad ten onrechte aangegeven dat de formule voor tariefcontrole zomaar tussentijds kan worden herzien wanneer de voormelde formule de kosten niet meer weerspiegelt. Die interpretatie vindt geen steun in het licentie-KB, noch in het omzettings-KB. Integendeel, het staat aan de nv « BAC » om om de vijf jaar het ontwikkelingsplan over een periode van vijf jaar op te stellen en daarbij de luchtvaartmaatschappijen de nodige gegevens uit dat vijfjarenplan te bezorgen met de nodige vooruitzichten en de verwachtingen voor de periode waarop de raadpleging betrekking heeft. Als de nv « BAC » zich hierbij vergist of informatie onthoudt, moet vanzelfsprekend de nv « BAC » daarvan zelf het risico en de gevolgen dragen.

A.4.5. Zoals de verzoekende partijen reeds verscheidene malen hebben opgemerkt, doet artikel 362 wel afbreuk aan het contractenrecht dat wel van toepassing is op de relatie tussen de nv « BAC » en de luchthavengebruikers. De zuiver contractueel- en privaatrechtelijke verhouding tussen de nv « BAC » en de luchthavengebruikers vloeit voort uit het feit zelf van de privatisering. Vanaf die privatisering verhouden de luchthavenexploitant en de gebruikers zich als private entiteiten ten opzichte van elkaar. Het loutere feit dat de overeenkomst tussen de gebruikers en de exploitant deels als een toetredingscontract dient te worden beschouwd, doet hieraan geen afbreuk.

De omstandigheid dat de luchthavenexploitant een normale private commerciële entiteit is, onderworpen aan de normale wetten van het economisch verkeer, wordt duidelijk aangegeven in artikel 46 van het licentie-KB, dat het financiële risico van het beheer van de exploitatie van de luchthaven uitdrukkelijk bij de nv « BAC » legt.

A.4.6.1. De verzoekende partijen weerleggen de stelling van de Ministerraad en de nv « BAC » als zou het eerste middel niet ontvankelijk zijn. Artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 heeft wel als bedoeling de nv « BAC » toe te laten een gesloten contract te herzien in omstandigheden die niet werden gevat in artikel 45 van het licentie-KB en bevat een eigen rechtsgrond voor herziening.

A.4.6.2. Daarnaast bevestigen de verzoekende partijen nogmaals dat het eerste middel gegrond is. In tegenstelling tot wat de Ministerraad beweert, zijn de luchthavenexploitant, enerzijds, en de luchthavengebruikers, anderzijds, wel vergelijkbaar. Het zijn beiden private personen die beiden door een contract zijn gebonden waarbij echter een contractpartij door artikel 362 wordt toegelaten dat contract op de helling te zetten.

A.4.7. Daarnaast betwisten de verzoekende partijen het belang van de nv « BAC » als tussenkommende partij. Indien de stelling van de nv « BAC » wordt gevolgd volgens welke artikel 362 niet beoogt terug te werken tot vóór de sluiting van het contract met de luchtvaartmaatschappijen, doch slechts tot eraan om toe te laten de reeds gemaakte kosten na de contractafsluiting te recupereren, dan gaat de nv « BAC » ervan uit dat de eenzijdige oplegging van de overheidsmaatregelen ook pas na de contractafsluiting plaatsvond. In dat geval zou echter zijn voldaan aan de voorwaarden van artikel 45 van het licentie-KB en zou de herziening kunnen worden doorgevoerd. Vermits niets in het omzettings- en licentie-KB in dat geval de nv « BAC » verhindert om de in die periode gemaakte kosten mee in rekening te brengen, kan niet worden ingezien waarom de nv « BAC » dan nog artikel 362 nodig zou hebben.

A.4.8.1. De verzoekende partijen weerleggen de stelling van de Ministerraad en de nv « BAC » als zou het tweede middel niet ontvankelijk zijn.

A.4.8.2. Ten onrechte, volgens de verzoekende partijen, meent de Ministerraad de terugwerkende kracht waarin artikel 362 voorziet te kunnen verantwoorden door de noodzaak de rentabiliteit van de luchthaven Brussel-Nationaal te behouden, en zodoende de continuïteit van de functionele openbare dienst die hij vervult of althans van de taken van algemeen belang die hij verricht te waarborgen. Allereerst levert de nv « BAC » geen openbare diensten sinds de privatisering. Daarnaast komt het niet aan de overheid toe de continuïteit te waarborgen of het voortbestaan te waarborgen en evenmin bestond er rechtsonzekerheid in het kader van privatiseringswetgeving die door artikel 362 zou worden opgelost.

A.5. In zijn memorie van wederantwoord bevestigt de Ministerraad nogmaals dat artikel 362 tot doel had de nodige rechtszekerheid te vestigen in verband met de mogelijke omvang van een tariefherziening verricht door de uitbater van de luchthaven Brussel-Nationaal. De op te heffen onzekerheid vindt haar oorsprong in het gebrek aan overeenstemming tussen de datum van de effectieve toepassing van de nieuwe beveiligingsmaatregelen die ten gevolge van de inspectie van de luchthaveninstallaties door de Europese Commissie werden voorgesteld, en de datum van hun definitieve goedkeuring door de Europese Commissie en, daarna, door de minister van Mobiliteit en het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer, hetgeen minstens drie maanden na de eerste datum geschiedt.

Volgens de Ministerraad is de stelling van de verzoekers als zouden zij de wetgever ervan verdenken de wet van het contract te willen aantasten door het aannemen van de bestreden bepaling, door het ogenblik van de eenzijdige oplegging door de overheid van de maatregelen inzake veiligheid en beveiliging vóór eind augustus 2005 te plaatsen, op zijn minst vreemd en roept zij twee bemerkingen op. Allereerst beperkt de retroactiviteit ingevoerd door de bestreden bepaling zich ertoe voor de toekomst te bevestigen dat de beveiligingsmaatregelen worden geacht eenzijdig te zijn opgelegd door de overheid, vanaf het ogenblik dat de maatregelen genomen werden door de luchthavenuitbater. Vervolgens is de stelling van de verzoekers zinloos, daar overeenkomstig hun stelling de luchthavenuitbater zich inderdaad bevond in de voorwaarden van artikel 45 van het licentie-KB, zodat er dan ook geen sprake kan zijn van kwade wil van de wetgever.

A.6.1.1. De tussenkommende partij, nv « BAC », herhaalt dat de verhouding tussen de luchthavenuitbater en de luchthavengebruikers niet als een zuiver contractuele relatie kan worden beschouwd.

A.6.1.2. Vervolgens meent de tussenkomende partij dat artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 artikel 45 van het licentie-KB niet wijzigt. Artikel 362 bepaalt slechts vanaf wanneer bepaalde beveiligingsmaatregelen als eenzijdig opgelegde overheidsmaatregelen moeten worden beschouwd. Gelezen in samenhang met artikel 45, zoals geïnterpreteerd door de verzoekers, zou de bestreden bepaling precies toelaten uit te maken of een bepaalde maatregel al dan niet moet worden beschouwd als een eenzijdig opgelegde overheidsmaatregel genomen vóór, tijdens, of na de consultatieprocedure.

A.6.1.3. De tussenkomende partij vestigt tevens de aandacht erop dat de verzoekers ten onrechte minimaliseren dat de bestreden bepaling enkel betrekking heeft op maatregelen die genomen werden ter uitvoering van de verordening (EG) nr. 2320/2002 en goedgekeurd werden door de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

A.6.2.1. Aangaande het eerste middel meent de tussenkomende partij dat de bestreden bepaling niets verandert aan de voorwaarden voor een herziening van de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem, zoals bepaald in artikel 45 van het licentie-KB, en dat die bepaling geen autonome rechtsgrond voor herziening vormt. Het middel is dan ook onontvankelijk.

A.6.2.2. In ondergeschikte orde meent de tussenkomende partij dat het middel ongegrond is. Immers, de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem zijn geen overeenkomst in de gemeenrechtelijke zin tussen de houder van de exploitatielicentie en de luchthavengebruikers. Bijgevolg kunnen de posities van de luchtvaartmaatschappijen en de houder van de licentie niet vergelijkbaar zijn, want het zijn geen contractpartijen.

A.6.3.1. Wat het tweede middel betreft, herhaalt de tussenkomende partij dat het middel onontvankelijk is.

A.6.3.2. Bovendien is het middel ongegrond. Artikel 362 houdt enkel een bevestiging in van een bestaande rechtstoestand en het kan niet worden aangenomen dat de bestreden bepaling een retroactieve werking heeft.

Daarnaast kan niet ernstig worden betwist dat de luchthavenuitbating een taak van algemeen belang betreft en door de Belgische regelgever als dusdanig is gekwalificeerd. Precies om die reden is de exploitatie en de tarifiering van de luchthavenexploitatie aan een bijzondere regulering onderworpen.

- B -

Wat de bestreden bepaling betreft

B.1.1. De verzoekende partijen vorderen de vernietiging van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen.

Artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 bepaalt :

« Maatregelen genomen door de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal in uitvoering van verordening (EG) nr. 2320/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en goedgekeurd door de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer, worden met terugwerkende kracht geacht eenzijdig opgelegd te zijn door de overheid vanaf het ogenblik dat de maatregelen genomen werden door de luchthavenuitbater van Brussel-Nationaal ».

Artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 maakt het voor de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal mogelijk de beveiligingsmaatregelen - en de bijbehorende kosten - die zij heeft moeten nemen naar aanleiding van vastgestelde tekortkomingen ingevolge een inspectie van de Europese Commissie ter uitvoering van artikel 7 van de verordening (EG) nr. 2320/2002 van 16 december 2002 van het Europees Parlement en de Raad « tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart », als eenzijdig opgelegde overheidsmaatregelen te beschouwen.

B.1.2. Om de weerslag van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 op de luchthavengebruikers en de luchthavenexploitant na te gaan is het tevens noodzakelijk te verwijzen naar de toepasselijke artikelen aangaande de vaststelling van de formule van tariefcontrole en het tariefsysteem, zoals die te vinden zijn in de wetgeving betreffende de privatisering van de nv « BAC », te weten het koninklijk besluit van 27 mei 2004 « betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties » (hierna : « omzettings-KB ») en het koninklijk besluit van 21 juni 2004 « betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap BIAC », thans « The Brussels Airport Company » (hierna : « BAC »), (hierna : « licentie-KB »).

B.2.1. Artikel 30, 7°, van het omzettings-KB bepaalt :

« De houder van een exploitatielicentie moet :

[...]

7° binnen vijftien maanden na de toekenning van de exploitatielicentie, na raadpleging van de representatieve organisaties van de gebruikers, een formule voor de tariefcontrole opstellen, bestemd om de evolutie van de inkomsten die hij per verkeerseenheid voor de gereguleerde activiteiten mag innen, te beperken alsook een tariefsysteem;

[...] ».

Artikel 34, § 2, 2°, van het omzettings-KB bepaalt :

« De exploitatielicentie bepaalt :

[...]

2° een vijfjaarlijkse herwaardering- en herzieningsprocedure van dezelfde formule;

[...] ».

B.2.2. Artikel 45 van het licentie-KB bepaalt :

« De houder kan de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem herzien om de kosten te compenseren die voortvloeien uit de eenzijdige oplegging, door de overheid, van verplichtingen in het kader van de milieuwetgeving (onder andere het isolatieprogramma bedoeld in artikel 7, 12°), van de wetgeving inzake veiligheid en beveiliging, van de wetgeving inzake luchtverkeer en van het toezicht op de licentie door de overheid. Een dergelijke herziening kan plaatshebben gedurende een reguleringsperiode mits naleving van de bepalingen van afdeling III van dit hoofdstuk ».

Artikel 46 van het licentie-KB bepaalt :

« § 1. De houder zal voordeel halen uit de resultaten van de geleverde inspanningen om het beheer van de luchthaven Brussel-Nationaal te verbeteren en uit de winsten die voortvloeien uit een toename van het verkeer, in vergelijking met de verwachtingen opgesteld bij de vastlegging voor een gereguleerde periode van de tarieven van de gereguleerde activiteiten.

§ 2. De houder zal op dezelfde wijze de risico's dragen die voortvloeien uit een verslechtering van het beheer of een afname van het verkeer, in vergelijking met de verwachtingen opgesteld bij de vastlegging voor een gereguleerde periode van de tarieven van de gereguleerde activiteiten ».

Wat de ontvankelijkheid van het beroep, van de tussenkomst, alsook van de middelen betreft

B.3.1. De tussenkomende partij, de nv « BAC », betwist het belang van de verzoekende partijen omdat zij hun belang zouden formuleren op grond van een manifest onjuiste interpretatie van de inhoud en de gevolgen van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006. Immers, volgens de verzoekende partijen verleent artikel 362 van voormelde wet aan de nv « BAC » de toelating om eenzijdig het contract van augustus 2005 met de luchthavengebruikers te herzien, terwijl de tussenkomende partij van oordeel is dat artikel 362 geenszins de procedure voor herziening van de formule van tariefcontrole en het tariefsysteem, noch de aard van de raadplegingsprocedure, noch de bevoegdheden van de nv « BAC » wijzigt. De bestreden bepaling zou louter de bevestiging inhouden dat de door de

directeur-generaal van het Directoraat-generaal van de FOD Mobiliteit en Vervoer goedgekeurde maatregelen die de nv « BAC » toepast ter uitvoering van de verordening (EG) nr. 2320/2002 van 16 december 2002 van het Europees Parlement en de Raad « tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart » vanaf hun toepassing geacht moeten worden eenzijdig te zijn opgelegd door de overheid.

B.3.2. De verzoekende partijen betwisten het belang van de nv « BAC » om tussen te komen, omdat de nv « BAC » in haar memorie ervan uitgaat dat artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 enkel toelaat de reeds gemaakte kosten na de contractsluiting te recupereren, zodat aan de voorwaarden van artikel 45 van het licentie-KB zou zijn voldaan. Daardoor zou het, volgens de verzoekende partijen, derhalve niet meer nodig zijn op artikel 362 een beroep te doen, zou dat artikel 362 geen bestaansreden meer hebben en zou er derhalve geen belang zijn van de nv « BAC ».

B.3.3. Wanneer excepties van niet-ontvankelijkheid die zijn afgeleid uit de ontstentenis van belang, betrekking hebben op de draagwijdte die dient te worden gegeven aan de aangevochten bepaling, valt het onderzoek van de ontvankelijkheid samen met het onderzoek van de grond van de zaak.

B.4.1. De Ministerraad en de tussenkomende partij werpen tevens op dat de twee middelen van de verzoekende partijen onontvankelijk zijn, omdat zij uitgaan van een onjuiste interpretatie van de bestreden bepaling.

B.4.2. Om te voldoen aan de vereisten van artikel 6 van de bijzondere wet van 6 januari 1989, moeten de middelen van het verzoekschrift te kennen geven welke van de regels waarvan het Hof de naleving waarborgt, zouden zijn geschonden, alsook welke de bepalingen zijn die deze regels zouden schenden, en uiteenzetten in welk opzicht die regels door de bedoelde bepalingen zouden zijn geschonden.

De omstandigheid dat de verzoekende partijen bij de uiteenzetting van de middelen zouden uitgaan van een mogelijkere foutieve draagwijdte van de bestreden bepaling doet geen afbreuk aan het feit dat de middelen ontvankelijk zijn, voor zover zij voldoen aan de vereisten van artikel 6 van de bijzondere wet van 6 januari 1989, wat te dezen het geval is.

De exceptie wordt verworpen.

Ten gronde

B.5. Het eerste middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet. Artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 zou aan één partij bij de overeenkomst toelaten die overeenkomst eenzijdig te herzien met terugwerkende kracht telkens zij dit nodig acht. Daardoor zou, volgens de verzoekende partijen, de nv « BAC » eenzijdig en arbitrair kunnen overgaan tot een herziening van het contract ondanks het feit dat zij een louter privaat bedrijf is, terwijl aan de medecontractanten, namelijk de luchthavengebruikers, een dergelijke bevoegdheid niet is verleend.

B.6.1. De betwiste herzieningsprocedure is in werkelijkheid gebaseerd op artikel 45 van het licentie-KB en niet op het bestreden artikel 362 van de wet van 20 juli 2006. Artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 maakt het de nv « BAC » enkel mogelijk de kosten welke voortvloeien uit de beveiligingsmaatregelen die door de nv « BAC » moeten worden genomen in navolging van een inspectie van de Europese Commissie ter uitvoering van de verordening (EG) nr. 2320/2002, te recupereren vanaf het ogenblik dat de maatregelen worden genomen. In geval van vernietiging van artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 zou de recuperatie enkel dan mogelijk zijn nadat een herziening van de formule voor de tariefcontrole en het tariefsysteem wordt afgerond, te weten ten vroegste negen maanden vóór de datum waarop de herziening van kracht wordt (artikel 52, § 1, van het licentie-KB).

Artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 laat derhalve de procedure tot herziening ongewijzigd, zodat de voorwaarden, zoals die zijn bepaald in het licentie-KB, dienen te worden gevolgd. Enkel het tijdstip waarop de beveiligingsmaatregelen als eenzijdig opgelegde verplichtingen door de overheid in de zin van artikel 45 van het licentie-KB kunnen worden beschouwd, wordt bepaald.

B.6.2. Het Hof is niet bevoegd om het door de verzoekende partijen bekritiseerde verschil in behandeling te beoordelen aangezien het niet voortvloeit uit het bestreden artikel 362, maar uit artikel 45 van het licentie-KB.

B.7. Het eerste middel is niet gegrond.

B.8. Het tweede middel is afgeleid uit de schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de algemene rechtsbeginselen van rechtszekerheid en van niet-retroactiviteit van de wetten. Artikel 362 van de wet van 20 juli 2006 zou aan de nv « BAC » een eenzijdige reguleringsbevoegdheid verlenen en de nv « BAC » toestaan met terugwerkende kracht kosten voor de beveiligingsmaatregelen te recupereren.

B.9.1. Om de redenen vermeld in B.6.2 is het tweede middel in zijn eerste onderdeel niet gegrond, nu het bekritiseerde verschil in behandeling niet voortvloeit uit artikel 362 van de wet van 20 juli 2006, maar uit artikel 45 van het licentie-KB.

B.9.2. Het Hof beperkt derhalve zijn onderzoek tot het tweede onderdeel van het tweede middel, te weten de aangevoerde schending van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met het algemeen rechtsbeginsel van niet-retroactiviteit van de wetten.

B.10.1. Volgens de Ministerraad zijn de nv « BAC » en de luchthavengebruikers niet vergelijkbaar.

B.10.2. Alhoewel de nv « BAC » een bijzondere plaats inneemt onder de privaatrechtelijke vennootschappen, ingevolge de privatiseringswetgeving die op haar van toepassing is, dient te worden opgemerkt dat, wat de onderhandeling in het kader van een te sluiten overeenkomst tot vaststelling van de formule van tariefcontrole en van het tariefsysteem betreft, de onderscheiden categorieën van vennootschappen voldoende vergelijkbaar zijn.

B.11. De bedoeling van de wetgever kan als volgt worden weergegeven :

« Op grond van artikel 7 van Verordening (EG) nr. 2320/2002 [...], voert de Commissie inspecties uit op luchthavens om toezicht te houden op de toepassing van voornoemde verordening door de lidstaten. De lidstaten moeten binnen de drie maanden na kennisgeving van de inspectieverslagen meedelen aan de Commissie welke correctieve beveiligingsmaatregelen genomen zijn om aan vastgestelde tekortkomingen te verhelpen. Binnen een termijn van drie maanden is het onmogelijk voor de luchthavens om hun tariefsysteem te herzien om de kosten te compenseren die voortvloeien uit de door de

overheid opgelegde correctieve beveiligingsmaatregelen in het kader van voornoemde verordening. De correctieve beveiligingsmaatregelen moeten derhalve met terugwerkende kracht geacht eenzijdig te zijn opgelegd door de overheid » (*Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, DOC 51-2518/006, p. 2).

Volgens de minister van Mobiliteit zouden « bij ontstentenis van enige bepaling de bijkomende kosten [moeten worden] gedragen [door de passagiers] » (*Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, DOC 51-2518/026, p. 14).

B.12.1. De terugwerkende kracht van wetsbepalingen, die van die aard is dat zij rechtsonzekerheid in het leven kan roepen, kan enkel worden verantwoord wanneer zij onontbeerlijk is voor de verwezenlijking van een doelstelling van algemeen belang.

B.12.2. De doelstelling van algemeen belang die de terugwerking van de aangevochten bepalingen kan verantwoorden, is tweeledig.

De bestreden bepaling laat allereerst toe de beveiliging van de luchthaveninstallaties te waarborgen : artikel 362 heft de rechtsonzekerheid op met betrekking tot de datum waarop de beveiligingsmaatregelen moeten worden geacht eenzijdig te zijn opgelegd door de overheidspersoon, zodat de luchthavenuitbater nu zonder aarzelen de correctieve beveiligingsmaatregelen zal nemen.

Daarnaast zou, zoals tijdens de parlementaire voorbereiding werd opgemerkt, « zonder terugwerkende kracht [...] de rentabiliteit van de exploitatie in het gedrang kunnen komen en daarmee ook de continuïteit van de openbare dienst » (*Parl. St.*, Kamer, 2005-2006, DOC 51-2518/033, p. 4).

B.12.3. Aangezien te dezen een doelstelling van algemeen belang de terugwerkende kracht verantwoordt, is het tweede middel, in zijn tweede onderdeel, niet gegrond.

Om die redenen,

het Hof

verwerpt het beroep.

Aldus uitgesproken in het Nederlands, het Frans en het Duits, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989, op de openbare terechtzitting van 17 oktober 2007.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

A. Arts