

Rolnummer 3474
Arrest nr. 25/2006 van 15 februari 2006

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vragen over artikel *1bis* van het decreet van het Waalse Gewest van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden, vóór de wijziging ervan bij het decreet van het Waalse Gewest van 1 april 2004, en over dat decreet van 1 april 2004, gesteld door het Hof van Beroep te Bergen.

Het Arbitragehof,

samengesteld uit de voorzitters M. Melchior en A. Arts, en de rechters P. Martens, R. Henneuse, M. Bossuyt, E. De Groot en L. Lavrysen, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter M. Melchior,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. *Onderwerp van de prejudiciële vragen en rechtspleging*

Bij arrest van 1 februari 2005 in zake de n.v. Brussels South Charleroi Airport tegen J.-L. Abad Gonzales en anderen, waarvan de expeditie ter griffie van het Arbitragehof is ingekomen op 4 februari 2005, heeft het Hof van Beroep te Bergen de volgende prejudiciële vragen gesteld :

« 1. Schendt artikel 1*bis* van het decreet van het Waalse Gewest van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden, zoals het was geformuleerd vóór de wijziging ervan bij het decreet van het Waalse Gewest van 1 april 2004, de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet, in zoverre het een schending zou inhouden van :

- het fundamentele beginsel van de rechtszekerheid, in zoverre, zoals het Waalse Gewest betoogt, dat artikel, onder de dekmantel van een als exclusief aangemerkte regeling en van afwijkingen die uitzonderlijk zouden moeten blijven, de vaststelling en het voortbestaan van geregelde vluchten binnen de tijdspanne van 22u/7u mogelijk zou maken onder de enkele voorwaarde dat een globale maximale geluidsquota in acht wordt genomen waarvan de vaststelling, door de Regering, noch aan enige voorwaarde noch aan enige beperking wordt onderworpen;

- de coherentie en de objectiviteit die elke wetgeving dienen te kenmerken teneinde de nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken en de bescherming van de fundamentele rechten van de burgers te waarborgen, in zoverre de achtning van die bepaling zou afhangen van de soevereine beoordeling van de Regering en de overheid bij de vaststelling van de globale maximale geluidsquota, die in de feiten als basisregeling voor de luchthaven van Gosselies de regeling zou vervangen die duidelijk is gedefinieerd in het decreet of, met andere woorden, in zoverre de uitzonderingsregeling in feite de basisregeling zou worden;

- het recht voor de burgers op de bescherming van een gezond leefmilieu, met inbegrip van het recht om zich te beklagen over de mogelijke niet-inachtning van het decreet vooraleer een jaar verstreken is of de geluidsoverschrijding heeft plaatsgevonden binnen het lopende jaar, vermits de overheid, ongeacht de omvang van het geluid waarvan in de klachten gewag zou worden gemaakt, zou kunnen aanvoeren dat die onontvankelijk en niet gegrond zouden zijn zolang het referentiejaar niet volledig verstreken is ?

2. Schendt het decreet van 1 april 2004 tot wijziging van artikel 1*bis* van het voormelde decreet van 23 juni 1994 de artikelen 10, 11 en 23 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de artikelen 6.1 en 13 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, en moeten zij in elk geval niet zonder gevolg blijven zolang de huidige gerechtelijke procedure niet beëindigd is, in zoverre :

- zoals het Europees Hof voor de Rechten van de Mens duidelijk heeft aangegeven, het beginsel van de voorrang van het recht en het begrip van een eerlijk proces, verankerd in artikel 6, zich, behoudens om dwingende redenen van algemeen belang, verzetten tegen de inmenging van de wetgevende macht in de rechtsbedeling met de bedoeling de afloop van het geschil te beïnvloeden;

- te dezen het Waalse Gewest niet de minste dwingende reden van algemeen belang heeft aangevoerd en de bekommernis van de overheid zich ertoe beperkt de tekst te wijzigen opdat die niet langer tot uiteenlopende interpretaties leidt (sic) en een aantal aanpassingen aan te brengen hangende de gerechtelijke procedure in verband met de toepassing van het decreet gewijzigd bij het decreet van 1 april 2004, waarin het Waalse Gewest als partij betrokken was ? ».

Memories en memories van antwoord zijn ingediend door :

- de n.v. Brussels South Charleroi Airport, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd te 6041 Gosselies, Building S 7;

- de Waalse Regering;

- J.-L. Abad Gonzalez, wonende te 6040 Charleroi, place du Prieuré 2, J. Abrassart en T. Fobelet, wonende te 6043 Charleroi, rue René Delhaize 132, A.-M. Dubay, wonende te 6040 Charleroi, rue Emile Ruiters 5, J. Dussart en C. Descamps, handelend uit eigen naam en in hun hoedanigheid van wettelijk vertegenwoordiger van hun dochter A. Dussart, wonende te 6040 Charleroi, rue du Carrosse 13A, A. Gille, wonende te 6043 Charleroi, rue Tayant 25, H. Gobert en F. Hainaut, wonende te 6220 Fleurus, route de Mellet 10, C. Henry en M. Lalieux, wonende te 6220 Fleurus, rue du Roi Chevalier 36, P. Houioux en C. Bergere, handelend uit eigen naam en in hun hoedanigheid van wettelijk vertegenwoordiger van hun kinderen D. Houioux en G. Houioux, wonende te 6044 Charleroi, rue des Cloutiers 37, E. Janssens, wonende te 6044 Charleroi, rue Général Leman 57, G. Olivier en F. Bouillot, wonende te 6044 Charleroi, rue de Brouckère 53, G. Stassin en A. Righetti, wonende te 6043 Charleroi, rue d'Heppignies 29, R. Tambuysen en J. Collard, handelend uit eigen naam en in hun hoedanigheid van wettelijk vertegenwoordiger van hun kinderen C. Tambuysen en L. Tambuysen, wonende te 6040 Charleroi, rue de Saint-Quentin 3, L. Theys en N. Dartois, wonende te 6040 Charleroi, rue Docteur Picard 27, N. Thibaut, wonende te 6183 Courcelles, avenue de l'Hôtel de Ville 53, T. Tondeleir, handelend uit eigen naam en in zijn hoedanigheid van wettelijk vertegenwoordiger van zijn zoon T. Tondeleir, en M. Decarme, wonende te 6041 Charleroi, rue du Carrosse 14, F. Gome en A. Bodson, handelend uit eigen naam en in hun hoedanigheid van wettelijk vertegenwoordiger van hun kinderen C. Bodson, R. Bodson, J. Bodson en M. Bodson, wonende te 6040 Charleroi, rue du Masy 33, M. Dechamps, S. Van Ruyskensvelde en A. Dechamps, wonende te 6040 Charleroi, rue Maximilien Wattelar 105, E. Nicolodi, wonende te 6040 Charleroi, rue Anseele 66B, P. Cordier, J. Baudet, A. Cordier en J. Cordier, wonende te 6040 Charleroi, rue aux Fauvettes 5, G. Schotsmans en A. Leysen, wonende te 6040 Charleroi, rue de l'Industrie 10, F. Hagon, wonende te 6040 Charleroi, rue de Gosselies 23, A. Gilliard, wonende te 6040 Charleroi, rue du Carosse 14, M. Aubry, A. Dufey, en M. Aubry, wonende te 6043 Charleroi, rue René Delhaize 106, G. Pontin en D. Cavillot, handelend uit eigen naam en in hun hoedanigheid van wettelijk vertegenwoordiger van hun kinderen B. Pontin, A. Pontin en A. Pontin, wonende te 6040 Charleroi, rue P. Janson 4, C. Anciaux en A. Dechamps, wonende te 6220 Fleurus, rue du Bosquet 80, en A. Tobie en F. Overlo, wonende te 6041 Charleroi, rue de Jumet 108;

- P. Delangue, wonende te 6041 Charleroi, Chemin du Long Pr at 6, Chr. Michaux, C. Bastien, C. Michaux en R. Michaux, wonende te 6043 Charleroi, rue Tayant 33A.

Op de openbare terechtzitting van 11 januari 2006 :

- zijn verschenen :
- . Mr. A. Lebrun, advocaat bij de balie te Luik, voor J.-L. Abad Gonzales en anderen;
- . P. Delangue, uit eigen naam;
- . Mr. F. Guerenne, advocaat bij de balie te Nijvel, *loco* Mr. F. Haumont, advocaat bij de balie te Brussel, voor de Waalse Regering;
- . Mr. J.-M. Wolter, advocaat bij de balie te Brussel, *loco* Mr. L. Krack, advocaat bij de balie te Charleroi, voor de n.v. Brussels South Charleroi Airport;
- hebben de rechters-verslaggevers P. Martens en M. Bossuyt verslag uitgebracht;
- zijn de voornoemde partijen gehoord;
- is de zaak in beraad genomen.

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

II. *De feiten en de rechtspleging in het bodemgeskil*

Omwonenden van de luchthaven van Charleroi-Gosselies hebben het Waalse Gewest en de n.v. Brussels South Charleroi Airport (hierna BSCA) voor de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi gedaagd teneinde herstel te verkrijgen van het nadeel dat zij zouden hebben geleden om reden van fouten die de verwerende partijen zouden hebben gemaakt door nachtvluchten en dagvluchten toe te laten waarvan het geluidsniveau de toegelaten maximumdrempel overschreed.

Bij een vonnis van 30 maart 2004 wijst de rechtbank een deskundige aan die ermee wordt belast te bepalen aan welk niveau van geluidshinder de woningen van de eisers worden blootgesteld en verbiedt de verwerende partijen, tot zij een beslissing ten gronde heeft genomen over het geschil, landingen of opstijgingen toe te staan die strijdig zijn met artikel 1*bis* van het Waalse decreet van 8 juni 2001 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden, op straffe van een dwangsom van 10.000 euro per overtreding.

Het Waalse Gewest en de BSCA tekenen hoger beroep aan tegen het vonnis en, bij een arrest van 1 februari 2005, stelt het Hof van beroep te Bergen vast dat het Waalse Gewest het initiatief heeft genomen om de reglementering die van toepassing is op de uren waarop de vluchten zijn toegelaten, in de loop van de procedure te wijzigen. Het Hof van Beroep stelt eveneens vast dat artikel 1*bis* van het decreet van 8 juni 2001 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden, volgens hetwelk « de luchthaven Charleroi-Brussel-Zuid [...] een luchthaven [is] waarvan de exploitatie uitsluitend tussen 7 uur en 22 uur wordt toegelaten », niet toestaat te besluiten dat geen enkele geregelde vlucht zou worden toegelaten binnen de tijdsperiode 22 uur/7 uur. Het Hof van Beroep is van mening dat de eerste rechter niet

voldoende de verschillende gevallen blijkt te hebben onderscheiden waarin afwijkingen van het verbod op nachtvluchten zijn toegestaan. Het is van oordeel dat de reglementering waarop het vonnis is gebaseerd waartegen beroep wordt aangetekend, niet toestaat « op het niveau van de voorlopige maatregelen, het door de eerste rechter uitgesproken verbod op te leggen alsmede de dwangsom die bestemd is om de inachtneming daarvan te verzekeren ».

Het beslist om aan het Hof ambtshalve twee prejudiciële vragen te stellen.

III. *In rechte*

- A -

Memorie van de n.v. Brussels South Charleroi Airport

A.1.1. De BSCA betoogt dat de vragen onontvankelijk zijn in zoverre zij, enerzijds, niet de vergelijking van verscheidene categorieën van personen voorstellen en, anderzijds, betrekking hebben op de interpretatie van de in het geding zijnde norm, zijnde artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994, gewijzigd bij het decreet van 8 juni 2001

A.1.2. In ondergeschikte orde stelt de BSCA ten gronde vast dat de omwonenden zichzelf niet vergelijken met andere omwonenden van een luchthaven die zich in een soortgelijke situatie zouden bevinden, zodat de vergelijkbaarheidstoets negatief is. Zij brengt de door de decreetgever nagestreefde doelstelling in herinnering die erin bestaat een evenwicht te vinden tussen de ontwikkeling van de luchthavenactiviteiten in het Waalse Gewest en de inachtneming van de levenskwaliteit van de omwonenden.

A.1.3. Zij onderzoekt vervolgens het verantwoorde en evenredige karakter van de maatregel en betwist dat de decreetgever het beginsel van rechtszekerheid heeft geschonden zoals het is gedefinieerd door de Europese rechtscolleges en door het Hof. Volgens de BSCA bestaan er situaties waar het particulier belang moet wijken voor het hoger belang, met name wanneer de luchtverkeersveiligheid en de veiligheid van de passagiers op het spel staat. De BSCA, die zich baseert op statistieken, leidt daaruit af dat de omwonenden niet het slachtoffer zijn van een discriminatie wat betreft hun recht op inachtneming van de rechtszekerheid.

A.1.4. Wat betreft het recht op de bescherming van een gezond leefmilieu, zoals dat wordt erkend in artikel 23, derde lid, 4°, van de Grondwet, en wat betreft de aangevoerde schending van het *standstill*-beginsel, betoogt de BSCA dat men enkel kan vaststellen dat, met de aanneming van artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994, de decreetgever kennelijk een grote stap vooruit heeft gezet op het vlak van de bescherming van de rechten van de omwonenden van de luchthaven.

A.1.5. In verband met het decreet van 1 april 2004, tot wijziging van artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994, brengt de BSCA, die zich op de rechtspraak van het Hof baseert, in herinnering dat de inmenging van de wetgevende macht in de rechtsbedeling kan worden verantwoord door dwingende motieven van algemeen belang, wanneer het optreden van de wetgever van dien aard is dat het de oplossing beïnvloedt van een geschil dat nog voor een rechtscollege hangende is. Zij is van mening dat de wetgever een einde wil maken aan de verkeerde interpretatie die de rechterlijke macht van het voorgaande decreet maakte, en dat de exploitatie van de luchthaven van Charleroi, en vandaar de economische en sociale belangen van een hele regio, ernstig in gevaar bracht.

Memorie van de Waalse Regering

A.2.1. Wat betreft het eerste onderdeel van de eerste prejudiciële vraag, doet de Waalse Regering opmerken dat de oorspronkelijke tekst van artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994 een regel en twee afwijkingen bevat, waaraan strikte voorwaarden vastzitten.

Zij beklemtoont tevens dat de toegelaten afwijkingen rekening dienen te houden met de maximale geluidsquota die zijn vastgesteld bij een besluit van de Regering van 20 juni 2002 « betreffende de globale geluidsquota in de luchthaven Charleroi-Brussel-Zuid tijdens de tijdsbestekken 22 uur-23 uur en 6 uur-7 uur ».

Die machtiging aan de Regering is afgebakend binnen perken die door het decreet zelf zijn vastgesteld en de quota die daadwerkelijk bij het besluit zijn vastgesteld, waren in overeenstemming met de cijfers die in het Parlement werden aangehaald en besproken op het ogenblik van de aanneming van het decreet van 8 juni 2001.

A.2.2. Het tweede onderdeel van de eerste prejudiciële vraag zou op een verkeerd uitgangspunt berusten volgens hetwelk de uitzonderingsregeling de basisregeling zou worden, aangezien ze van de soevereine beoordeling van de Regering zou afhangen, terwijl aan de bij de in het geding zijnde norm toegelaten uitzonderingen zeer strikte beperkingen vastzitten die zeer strikt moeten worden geïnterpreteerd.

A.2.3. De Waalse Regering betoogt in verband met het derde onderdeel van de vraag dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen de niet-inachtneming van de maximale geluidsdrempels (Lmax) die worden veroorzaakt door het overvliegen van een opstijgend of landend vliegtuig en de overschrijding van die jaarlijkse geluidsquota.

A.2.4.1. Wat betreft de tweede prejudiciële vraag citeert de Waalse Regering verscheidene arresten van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens en het Arbitragehof, die de artikelen 6 en 13 van het Europees Verdrag toepassen, om aan te tonen dat, zelfs indien zulks een invloed kan hebben op de hangende geschillen, een optreden van de wetgever toegelaten is, wanneer buitengewone omstandigheden zulks verantwoorden.

A.2.4.2. De Waalse Regering betoogt dat hoe dan ook de omwonenden, overeenkomstig artikel 13 van het Verdrag, in het intern recht over een daadwerkelijk beroep beschikken, aangezien zij een vordering vermochten in te stellen voor de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi en die voort te zetten voor het Hof van Beroep te Bergen.

De procedure ten gronde zou bovendien geenszins worden geraakt door de inwerkingtreding van het decreet van 1 april 2004, aangezien het herstel van het door de omwonenden geleden nadeel als gevolg van de nachtvluchten die illegaal zouden zijn toegestaan, geenszins op exclusieve wijze gebaseerd is op de uren waarop de luchthaven van Charleroi-Brussel-Zuid wordt uitgebaat.

Ten slotte verwijst de Waalse Regering naar het arrest nr. 50/2003 waarin het Hof heeft geoordeeld dat het decreet van 8 juni 2001, dat werd aangenomen terwijl er een procedure hangende was voor het Hof van Beroep te Luik, de verzoekende partijen niet verhinderde toegang te hebben tot de rechtbanken of de aangevatte procedures voort te zetten en de voorwaarden van instelling van die vorderingen niet wijzigde.

Memorie van de omwonenden A. Gonzales en anderen

A.3.1. Wat betreft het eerste onderdeel van de eerste prejudiciële vraag impliceert de lezing van artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994, volgens de omwonenden, twee voorwaarden voor de vluchten binnen de tijdspannen 6 uur-7 uur en 22 uur-23 uur : een jaarlijks door de Waalse Regering vastgesteld maximaal geluidsquota, uitgedrukt in aantal jaarlijkse vliegtuigbewegingen, waarbij een zekere geluidshoeveelheid per beweging niet wordt overschreden, enerzijds; een door de Waalse Regering bij wijze van uitzondering verleende toelating voor een of andere vliegtuigbeweging, anderzijds.

Naast het feit dat de Regering nooit een bijzondere toelating zou hebben gegeven voor de vluchten die worden uitgevoerd binnen die tijdspanne, merken de omwonenden op dat het door de Waalse Regering op 20 juni 2002 aangenomen besluit dat in werking is getreden op 16 juli 2002, een retroactieve draagwijdte heeft gehad doordat de globale maximumgeluidsquota voor het jaar 2002 werd vastgesteld. Zij voegen daaraan toe dat artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994 enkel zo kan worden geïnterpreteerd dat, opdat een vlucht zou kunnen worden toegelaten binnen de tijdspannen 22 uur-33 uur en 6 uur-7 uur, de Waalse Regering als voorafgaande voorwaarde een maximaal geluidsquota vaststelt.

Het vage karakter van het decreet en de aan de Regering verleende machtiging zouden tot gevolg hebben dat de bij uitzondering toegelaten nachtvluchten het principe worden, waardoor afbreuk wordt gedaan aan het grondbeginsel van de rechtszekerheid en het in artikel 23 van de Grondwet verankerde recht op een behoorlijke huisvesting en een gezond leefmilieu.

A.3.2. De omwonenden brengen tevens in herinnering dat volgens de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi, geen sprake kon zijn van geprogrammeerde vluchten tussen 2 uur en 23 uur alsmede tussen 6 uur en 7 uur, en dat de controleautoriteit voor de geluidshinder van luchthavens in het Waalse Gewest eveneens die stelling scheen aan te nemen.

A.3.3.1. Wat betreft de tweede prejudiciële vraag zou uit de uiteenzetting van een vertegenwoordiger van de onafhankelijke controleautoriteit voor de geluidshinder van luchthavens, alsmede uit verklaringen in het raam van de parlementaire voorbereiding van het decreet van 1 april 2004, blijken dat met de aanneming van dat decreet het Waalse Gewest een feitelijke situatie wilde regulariseren wat betreft de niet-inachtneming van de exploitatie-uren van de luchthaven, en zulks zonder dat enige voorafgaande milieueffectrapportering werd uitgevoerd, teneinde de gevolgen van het door de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi op 30 maart 2004 gewezen vonnis tegen te gaan.

A.3.3.2. Wat betreft artikel 23 van de Grondwet stellen de omwonenden dat, ofschoon de rechtstreekse werking van die bepaling ter discussie wordt gesteld, zij op zijn minst het *standstill*-beginsel verankert, waarbij de overheden wordt verboden om wetten uit te vaardigen die in strijd zijn met de gewaarborgde rechten en dus het verworven niveau van bescherming te verminderen. In dat opzicht zou het decreet van 1 april 2004 in vergelijking met dat van 23 juni 1994 een duidelijke teruggang betekenen wat betreft het recht van de omwonenden op een gezond leefmilieu, doordat het voorziet in een globale maximumquota van 6000 punten en het de tijdspanne 6 uur-7 uur vermindert tot 6.30 uur-7 uur.

Memorie van de omwonenden P. Delangue en anderen

A.4.1. Wat betreft de schending van het beginsel van rechtszekerheid merken de omwonenden op dat uit de lezing en uit de structuur van artikel 1*bis* van het decreet van 23 juni 1994 en uit dat van 8 juni 2001 voortvloeit dat de luchthaven van Gosselies hoofdzakelijk en exclusief een dagluchthaven is, zodat elke afwijking van dat beginsel uitzonderlijk moet zijn en restrictief moet worden geïnterpreteerd.

De Waalse Regering zou bij de tenuitvoerlegging van de ruime machtiging die ze heeft gekregen een uitbreidende lezing hebben gemaakt van de regeling tot afwijking van het principe van het verbod op vluchten buiten de tijdspanne 7 uur-22 uur, door te oordelen dat geregelde vluchten toegelaten waren binnen de tijdspanne 6 uur-7 uur en 22 uur-23 uur onder de enige voorwaarde dat ze de jaarlijkse geluidsquota in acht namen, die bovendien te laat werd vastgesteld.

A.4.2. Wat betreft het recht op een gezond leefmilieu betogen de omwonenden dat een definitie *a posteriori* van de maximale geluidsquota door de Regering ertoe leidt dat een uitzonderingsregeling met terugwerkende kracht wordt omgezet in de gewone regeling en het recht dat de omwonenden genoten om geen « afwijkende » vluchten te ondergaan, wordt vernietigd.

A.4.3. De jaarlijkse vaststelling van de quota zou de omwonenden bovendien verhinderen op nuttige wijze hun rechten te doen gelden, wanneer zij zich benadeeld achten door een illegale luchthavenpraktijk en de overheden daarvan op de hoogte brengen. Zij zouden immers het risico lopen dat die overheden systematisch het voorbarige karakter van hun beroep tegen hen aanvoeren vanaf het ogenblik dat het jaar waarvoor de quota is vastgesteld nog niet verlopen is.

A.4.4. Wat betreft de tweede prejudiciële vraag beweren de omwonenden dat het decreet van 1 april 2004 wel degelijk tot doel had zich te verzetten tegen het door de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi gewezen vonnis, aangezien de datum van inwerkingtreding is vastgesteld op de dag van de goedkeuring ervan, zijnde de dag waarop de uitgesproken dwangsommen opeisbaar werden, en niet de dag van de bekendmaking van het decreet in het *Belgisch Staatsblad*.

De omwonenden verwijzen naar de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens teneinde te stellen dat te dezen, indien het decreet een uiteenlopende interpretatie teweegbracht, hoewel de bewoordingen ervan duidelijk zijn, die divergentie had moeten worden opgelost door de gerechtelijke overheden, de natuurlijke organen van de interpretatie van het recht.

Memorie van antwoord van de n.v. Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

A.5.1. Wat betreft de eerste prejudiciële vraag betoogt de BSCA dat de in het geding zijnde decreetsbepaling op zich geen enkel verschil in behandeling bevat en dat de doelstelling van de omwonenden in werkelijkheid erin zou bestaan van het Hof te verkrijgen dat het aan de genoemde bepaling een interpretatie geeft die in de toekomst de rechters bindt.

A.5.2. Wat betreft de tweede prejudiciële vraag beweert de BSCA dat geen afbreuk zou zijn gedaan aan het *standstill*-beginsel aangezien het decreet van 8 juni 2001 reeds tot doel had de exploitatie van de luchthaven mogelijk te maken tussen 6 en 7 uur alsmede tussen 22 en 23 uur, met verwijzing naar een jaarlijks geluidsquota. Het decreet van 1 april 2001 vermindert echter die periode nog met een half uur en stelt de maximale geluidsquota vast op 6000 punten.

De tweede prejudiciële vraag zou dus niet moeten worden beantwoord of op zijn minst ontkennend moeten worden beantwoord.

Memorie van antwoord van de Waalse Regering

A.6.1. De Waalse Regering beklemtoont in de eerste plaats het feit dat de eerste prejudiciële vraag betrekking heeft op een bepaling die niet langer bestaat in de juridische ordening. Zij brengt vervolgens de argumentering van haar memorie in herinnering.

A.6.2. De zogenaamde inbreuk op het beginsel van rechtszekerheid zou geen voorrang kunnen hebben op het grondwettelijk verankerde legaliteitsbeginsel. Het decreet van 8 juni 2001 zou bovendien geen enkele retroactieve draagwijdte hebben, in zoverre het het principe vermeldt volgens hetwelk de luchthaven van Charleroi een dagluchthaven is, vermits dat principe nooit voordien is gepreciseerd.

Het systeem van de jaarlijkse herziening zou een echte waarborg vormen voor het periodieke nieuwe onderzoek van de opportuniteit om een quota vast te stellen en in voorkomend geval de mate van die quota te wijzigen.

Met hun kritiek op het decreet van 8 juni 2001 zouden de omwonenden in werkelijkheid de opportuniteit van de politieke beslissing betwisten die ertoe strekt de ontwikkeling van de luchthaven van Charleroi mogelijk te maken, waarbij het niet aan het Hof staat dat te toetsen. Zo ook zouden de omwonenden met hun kritiek op de geluidsquota een regeringsbeslissing betwisten die niet onder de bevoegdheid van het Hof valt.

A.6.3. Wat betreft het tweede onderdeel van de eerste prejudiciële vraag antwoordt de Waalse Regering dat de vluchten niet zouden kunnen worden geregulariseerd door bepalingen waarbij de tijdsperiode van de toegelaten vluchten met een half uur worden verminderd alsmede de maximale geluidsquota.

A.6.4. Wat betreft het derde onderdeel van de eerste prejudiciële vraag antwoordt de Waalse Regering dat de interpretatie van de omwonenden erop neerkomt de opportuniteit te bekritisieren van de door de decreetgever genomen beslissing om jaarlijks die quota vast te stellen, tot toetsing waarvan het Hof niet bevoegd is.

A.6.5.1. Wat betreft de tweede prejudiciële vraag brengt de Waalse Regering in herinnering dat tijdens de parlementaire voorbereiding van het decreet is onderstreept dat het uitvoerbare karakter van het vonnis van de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi van 30 maart 2004 op onevenredige wijze de exploitatie van de luchthaven zou hypothekeren en zulks om reden van de in dat vonnis aan het decreet van 23 juni 1994 gegeven verkeerde interpretatie.

A.6.5.2. De Waalse Regering zet vervolgens uiteen hoe het decreet van 1 april 2004 geen enkele invloed zal hebben op drie hangende procedures.

A.6.5.3. Wat betreft artikel 13 van het Europees Verdrag zouden het door de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi gewezen vonnis, het door het Hof van Beroep te Bergen gewezen arrest alsmede de mogelijkheid om een beroep tot vernietiging in te stellen tegen het decreet van 1 april 2004 aantonen dat de omwonenden wel degelijk over een effectief beroep beschikten.

Memorie van antwoord van de omwonenden A. Gonzales en anderen

A.7.1. De omwonenden beklemtonen het belang van het antwoord van het Hof op de vraag die wordt gesteld in verband met het decreet van 23 juni 1994, aangezien dat decreet, hoewel het uit de juridische ordening is verdwenen, van toepassing blijft op het aan de verwijzende rechter voorgelegde geschil.

Wat betreft de categorieën van personen waarmee de omwonenden zouden moeten worden vergeleken, zou het gaan om elke rechtsonderhorige, die redelijkerwijze de gevolgen moet kunnen voorzien van een welbepaalde akte op het ogenblik dat die akte wordt uitgevoerd.

A.7.2. De omwonenden merken voorts op dat, mocht de luchthaven zich gedurende tien jaar verder ontwikkelen met een verviervoudiging van haar vluchten, daaruit een enorme toename van het aantal toegelaten vluchten binnen de tijdspannen 22uur-23 uur en 6 uur-7 uur zou voortvloeien, waarbij aldus het uitzonderlijke karakter, zoals die term in de gangbare betekenis begrepen wordt, teloor gaat.

De omwonenden beweren dat zij zich in een totale onzekerheid zouden bevinden door het concept zelf van de door de Waalse Regering te definiëren globale maximumquota, in zoverre zij niet kunnen voorzien welke quota door de Regering zou worden vastgesteld, een situatie die zou worden verergerd door de opeenstapeling van de vijf uitzonderingen en zulks zonder dat enige studie is uitgevoerd in verband met de demografische en geografische gevolgen van die maatregelen.

A.7.3. Wat betreft de tweede prejudiciële vraag antwoorden de omwonenden dat het vonnis van de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi uitvoerbaar was bij voorraad ten gunste van de omwonenden. Zij voegen daaraan toe dat, ofschoon het vonnis van 30 maart 2004 werd gewezen in het raam van een voorlopige vordering, de gevolgen ervan aanzienlijk waren voor de grond van het geschil.

Wat betreft artikel 23 van de Grondwet zou het decreet van 1 april 2004 het grondbeginsel van voorzorgschenden dat inherent is aan het milieurecht, doordat het elke overweging in verband met het milieueffect van de aangenomen maatregel buiten beschouwing laat. De arresten nrs. 7/95 van 2 februari 1995 en 35/95 van 25 april 1995 worden ter staving van die stelling geciteerd.

Memorie van antwoord van de omwonenden P. Delangue en anderen

A.8.1. Wat betreft de ontvankelijkheid van de prejudiciële vraag beweren de omwonenden dat het Waalse Gewest in werkelijkheid de door de verwijzende rechter gemaakte interpretatie van de in het geding zijnde bepaling bekritiseert. Volgens de vaste rechtspraak van het Hof staat het echter aan de verwijzende rechter om de norm te interpreteren die hij voor een grondwettigheidstoets voorlegt aan het Hof. Bovendien is de omstandigheid dat het antwoord van het Hof het geschil ten gronde zou kunnen beïnvloeden niet van dien aard het Hof onbevoegd te maken om de kwestie te beslechten.

Wat betreft de vergeleken categorieën van personen betogen de omwonenden dat, aangezien in de beide prejudiciële vragen de schending wordt aangevoerd van fundamentele rechten waarvan elke burger permanent houder is, de categorie die wordt vertegenwoordigd door de omwonenden van de luchthaven van Gosselies, enerzijds, en de categorie die bestaat uit de rest van de Belgische burgers, anderzijds, de met elkaar te vergelijken categorieën zijn.

A.8.2. Ten aanzien van de eerste twee onderdelen van de eerste prejudiciële vraag verwijzen de omwonenden naar de uiteenzetting die zij daaraan in hun memorie hebben gewijd.

A.8.3. Ten aanzien van het derde onderdeel van de eerste vraag citeren de omwonenden verscheidene arresten van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens in milieuzaken teneinde aan te tonen dat de algemene verwijzing naar het economisch welzijn van een land niet kan volstaan om te verantwoorden dat een Staat de in artikel 8 van het Europees Verdrag erkende rechten niet beschermt.

A.8.4. Wat betreft de tweede prejudiciële vraag wordt betoogd dat, aangezien de Waalse wetgever met de aanneming van het decreet van 1 april 2004 de bedoeling had een nieuwe lezing van het decreet van 8 juni 2001 op te leggen, waarvan de schending precies ten grondslag lag aan de voor de feitenrechters ingestelde burgerlijke vordering, niet kan worden betwist dat hij daardoor meteen een retroactieve draagwijdte gaf aan het nieuwe decreet.

Wat betreft de dwingende motieven die dat wetgevend optreden zouden kunnen verantwoorden, kan het « financiële risico » niet toestaan dat de wetgever, teneinde het geschil te regelen, zich in de plaats stelt van zowel de in het geding zijnde partijen als de rechter. Dat risico zou overigens te dezen geenszins worden aangetoond.

Zodra de bewoordingen van artikel *1bis* van het decreet van 8 juni 2001 redelijkerwijze niet anders dan in die zin konden worden geïnterpreteerd dat ze een « afwijkende » uitzonderlijke regeling verankerden die gepaard gaat met een restrictieve interpretatie, *a fortiori* in een zo gevoelige aangelegenheid als het recht op een gezond leefmilieu, staat het vast dat wanneer een luchthavenregeling wordt gelegaliseerd waarin een regeling van afwijkende geregelde en geprogrammeerde vluchten wordt verankerd, de motieven in verband met de voorspelbaarheid van het optreden van de wetgever niet langer ernstig in aanmerking kunnen worden genomen.

Ten slotte betwisten de omwonenden de beweringen van het Waalse Gewest volgens welke het decreet van 1 april 2004 geen invloed zou hebben op de afloop van de geschillen ten gronde.

- B -

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de eerste prejudiciële vraag

B.1. Bij een brief van 17 januari 2006 hebben de partijen Paul Delangue, Christian Michaux en Gennaro Luisé de heropening van de debatten gevorderd, « aangezien een essentieel en nieuw element slechts ter terechtzitting door de Ministerraad werd aangereikt », namelijk het feit dat de Waalse Regering de bedoeling had een nieuw decreet te laten goedkeuren.

Aangezien dat element niet van dien aard is dat het antwoord dat door het Hof op de prejudiciële vragen moet worden gegeven, erdoor wordt geraakt, dient dat verzoek niet te worden ingewilligd.

B.2. Ten aanzien van de eerste prejudiciële vraag wordt verweten dat daarin niet wordt aangegeven met welke categorie van personen de omwonenden van de luchthaven van Charleroi worden vergeleken, terwijl het Hof wordt gevraagd naar de bestaanbaarheid van wetsbepalingen met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.3. Uit de motieven van het verwijzingsarrest en uit de procedurestukken, die zowel voor de gewone rechtscolleges als voor het Arbitragehof zijn uitgewisseld, blijkt voldoende dat de omwonenden die aan de basis liggen van de vordering zich erover beklagen dat ze niet

de onder meer in artikel 23 van de Grondwet gewaarborgde grondrechten genieten. Zodoende vergelijken zij zich impliciet maar noodzakelijkerwijze met alle personen die wel die rechten genieten.

Bovendien is het Hof, krachtens artikel 26, § 1, 3°, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, zoals gewijzigd bij de bijzondere wet van 9 maart 2003, bevoegd om, bij wijze van prejudiciële beslissing, uitspraak te doen op vragen omtrent de schending, onder meer door een decreet, van de artikelen van Titel II van de Grondwet, waartoe artikel 23 behoort. De schending van dat artikel kan rechtstreeks worden aangevoerd zonder dat in de prejudiciële vraag een vergelijking wordt gemaakt die enkel vereist is wat betreft de artikelen 10 en 11 van de Grondwet.

B.4. De exceptie van onontvankelijkheid wordt verworpen.

B.5. Ten aanzien van de eerste prejudiciële vraag wordt eveneens verweten dat het Hof daarin niet wordt verzocht te oordelen of de erin vermelde decretale normen grondwettig zijn, maar wel om een interpretatie eraan te geven.

B.6. De eerste prejudiciële vraag heeft betrekking op artikel *1bis* van het decreet van het Waalse Gewest van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden, vóór de wijziging ervan bij het decreet van 1 april 2004 :

Dat artikel bepaalde :

« De luchthaven Luik-Bierset is een luchthaven waarvan de exploitatie dag en nacht wordt toegelaten.

De luchthaven Charleroi-Brussel-Zuid is een luchthaven waarvan de exploitatie uitsluitend tussen 7 uur en 22 uur wordt toegelaten. Bij wijze van uitzondering kan de Regering er evenwel de ene of andere vliegtuigbeweging tussen 6 uur en 7 uur en tussen 22 uur en 23 uur toelaten in het kader van een maximale globale geluidsquota die ze jaarlijks vastlegt.

Die geluidsquota wordt uitgedrukt in een aantal vliegtuigbewegingen per jaar die een bepaald geluidsniveau per beweging niet mogen overschrijden, en geldt niet voor :

- de opstijgingen en landingen van vliegtuigen die leden vervoeren van de Belgische Koninklijke Familie, de federale Regering, de gewestelijke en gemeenschappelijke Regeringen en buitenlandse koninklijke families, Staatshoofden of buitenlandse Regeringsleiders, de voorzitter en de commissarissen van de Europese Unie, met officiële opdracht;

- de opstijgingen en landingen met betrekking tot humanitaire zendingen;

- de opstijgingen en landingen met betrekking tot militaire zendingen;

- de opstijgingen en landingen, uitgevoerd in uitzonderlijke omstandigheden zoals bij vluchten tijdens dewelke er onmiddellijk gevaar dreigt voor het leven of de gezondheid van zowel mensen als dieren of bij vluchten die naar een luchthaven worden omgeleid om meteorologische redenen;

- de opstijgingen en landingen uitgevoerd met een vertraging t.o.v. de voorziene dienstregeling, voor zover de vertraging niet te wijten is aan de luchtvaartmaatschappijen en voor zover deze 15 % van de maximale globale geluidsquota niet overschrijden ».

B.7. Dat artikel, zoals het Hof van Beroep te Bergen aangeeft, « is duidelijk en precies en ligt voor de hand ». Het bevat een regel, een uitzonderlijke mogelijkheid tot afwijking in het raam van een door de Regering vastgesteld geluidsquota en een uitsluiting voor de vijf erin gepreciseerde gevallen.

B.8. De moeilijkheden in verband met de toepassing van die tekst kunnen voortvloeien uit een bevoegdheidsoverschrijding vanwege de Regering, door van de uitzondering een regel te maken of door een onredelijk kader van globale geluidsquota vast te stellen of ten slotte door te verhinderen dat geluidsoverschrijdingen dienstig kunnen worden betwist door het geluidsquota slechts na verloop van het jaar bekend te maken.

B.9. Met al die grieven wordt niet het decreet zelf aangevochten maar wel de gebrekkige uitvoering die eraan zou worden gegeven. De betwistingen in verband met die uitvoering vallen onder de bevoegdheid van de Raad van State en de hoven en rechtbanken. Het Hof zou zich dus tegelijkertijd in de plaats stellen van de decreetgever en de bevoegde rechtsprekende organen, indien het in naam van de rechtszekerheid aan de tekst van het decreet een interpretatie zou geven, wat erop neer zou komen dat het, in het raam van de grondwettigheidstoets van wetskrachtige normen, *a priori* betwistingen beslecht die, in het raam van het legaliteitscontentieux van administratieve akten, slechts *a posteriori* kunnen worden beslecht.

B.10. Het Hof is onbevoegd om de eerste prejudiciële vraag te beantwoorden.

Ten aanzien van de tweede prejudiciële vraag

B.11. De tweede prejudiciële vraag heeft betrekking op het decreet van 1 april 2004 tot wijziging van artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden. Sinds die wijziging bepaalt artikel *1bis* van 23 juni 1994 :

« De luchthaven Luik-Bierset is een luchthaven waarvan de exploitatie dag en nacht wordt toegelaten.

De luchthaven van Charleroi-Brussel-Zuid is een luchthaven waarvan de exploitatie toegelaten is tussen 7 uur en 23 uur.

Tussen 6 uur 30 en 7 uur kunnen evenwel vliegtuigbewegingen toegelaten worden voorzover de maximale geluidsquota die per beweging toegelaten is en vastgesteld is op 7 punten, niet overschreden wordt. Bovendien wordt de globale maximumquota voor de bewegingen die plaatsvinden tussen 6 uur 30 en 7 uur en tussen 22 uur en 23 uur jaarlijks vastgesteld op 6 000 punten. De regering kan in voorkomend geval die globale quota verminderen.

In het kader van de globale geluidsquota vastgesteld in vorig lid tussen 22 uur en 23 uur worden de vliegtuigbewegingen toegelaten die een maximum geluidsquota per beweging vastgesteld op 5 punten niet overschrijden.

De twee vorige leden gelden niet voor

- de opstijgingen en landingen van vliegtuigen die leden vervoeren van de Belgische Koninklijke Familie, de federale Regering, [de gewest- en gemeenschapsregeringen] en buitenlandse koninklijke families, Staatshoofden of buitenlandse Regeringsleiders, de voorzitter en de commissarissen van de Europese Unie, met officiële opdracht;

- de opstijgingen en landingen met betrekking tot humanitaire zendingen;

- de opstijgingen en landingen met betrekking tot militaire zendingen;

- de opstijgingen en landingen, uitgevoerd in uitzonderlijke omstandigheden zoals bij vluchten tijdens dewelke er onmiddellijk gevaar dreigt voor het leven of de gezondheid van zowel mensen als dieren of bij vluchten die naar een luchthaven worden omgeleid om meteorologische redenen;

- de opstijgingen en landingen uitgevoerd met een vertraging t.o.v. de voorziene dienstregeling, voor zover de vertraging niet te wijten is aan de luchtvaartmaatschappijen en voor zover deze 15 % van de maximale globale geluidsquota niet overschrijden [...] ».

B.12. Het nieuwe artikel *1bis* bevat wijzigingen ten opzichte van de vorige tekst. Ofschoon het is geïnspireerd door de wil van de wetgever om een einde te maken aan interpretaties die hem verkeerd leken, gaat het niet om een interpretatief decreet. Volgens artikel 2 ervan heeft het decreet van 1 april 2004 «uitwerking de dag van diens goedkeuring». Het heeft dus geen terugwerkende kracht.

B.13. Het geschil dat door de omwonenden voor de Rechtbank van eerste aanleg te Charleroi is gebracht en thans hangende is voor het Hof van Beroep te Bergen, strekt ten gronde ertoe dat de verwerende partijen ertoe worden veroordeeld de omwonenden te vergoeden voor de fouten die zij zouden hebben gemaakt, met schending van bepalingen van het decreet van 8 juni 2001, waarbij het decreet van 23 juni 1994 wordt gewijzigd.

Die vorderingen blijven geregeld door decreten van vóór het decreet van 1 april 2004, zonder dat het laatstvermelde decreet de in verband met die vorderingen te wijzen beslissingen kan beïnvloeden.

B.14. Het geschil had tevens betrekking op voorlopige maatregelen die de rechtbank heeft gelast bij zijn vonnis van 30 maart 2004, namelijk de aanwijzing van een deskundige en een verbod om opstijgingen en landingen toe te staan die strijdig zijn met artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994, onder dwangsom van 10.000 euro per overtreding. Het Hof van Beroep heeft de onderzoeksmaatregel bevestigd en daarbij de aan de deskundige gegeven opdracht aangevuld en het heeft het vonnis, wat de dwangsom betreft, vernietigd.

B.15. Voor alles wat betrekking heeft op de periode na 1 april 2004 zal rekening moeten worden gehouden met het decreet van 1 april 2004. Daaruit kan echter niet worden afgeleid dat de wetgever de in de tweede prejudiciële vraag aangevoerde bepalingen zou hebben geschonden. Het loutere bestaan van hangende procedures kan een wetgever niet verhinderen wetgevend op te treden voor de toekomst. Ofschoon de door de wetgever aangenomen nieuwe bepalingen aan de grondwettigheidstoets zijn onderworpen, kan alleen al uit het bestaan ervan niet worden afgeleid dat afbreuk is gedaan aan het gelijkheidsbeginsel of aan het recht op een

effectief jurisdictioneel beroep. Wat artikel 23 van de Grondwet betreft, geeft de prejudiciële vraag niet aan in welk opzicht die bepaling zou zijn geschonden. Op dat punt is de prejudiciële vraag onontvankelijk.

B.16. De tweede prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

- Het Hof is niet bevoegd om de eerste prejudiciële vraag te beantwoorden.

- Het decreet van 1 april 2004, tot wijziging van artikel *1bis* van het decreet van 23 juni 1994 betreffende de oprichting en de uitbating van de onder het Waalse Gewest ressorterende luchthavens en vliegvelden, schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de artikelen 6.1 en 13 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens, niet.

Aldus uitgesproken in het Frans en het Nederlands, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, op de openbare terechtzitting van 15 februari 2006.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

M. Melchior