RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

nr. 131.991 van 3 juni 2004
in de zaak A. 60.242/XII-3870.

In zake : 1. DEUTSCHE LUFTHANSA AG,
2. LUFTHANSA AIRPORT SERVICES BRUSSELS NV, afgekort LASB NV, thans de NV GLOBEGROUND BRUSSELS,
die woonplaats kiezen bij
advocaat C. Erkelens,
kantoor houdende te 1040 Brussel,
Wetstraat 15

tegen :

de REGIE DER LUCHTWEGEN, thans de naamloze vennootschap van publiek recht BIAC,
die woonplaats kiest bij
advocaten D. D'Hooghe en R. Heijse,
kantoor houdende te 1060 Brussel,
Henri Wafelaertsstraat 47-51, bus 1.

D E R A A D V A N S T A T E, XIIe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat Deutsche Lufthansa AG en de NV Lufthansa Airport Services Brussels op 7 oktober 1994 hebben ingediend om de nietigverklaring te vorderen van “het reglement van het directiecomité van de Regie der Luchtwegen, houdende 'voorwaarden en modaliteiten voor het uitvoeren van selfhandling of het afhandelen van eigen vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal' met de erbij horende brief van 9 augustus 1994”;

Gezien de memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag opgesteld door eerste auditeur J. Stevens;

Gelet op de beschikking van 29 januari 2001 die de neerlegging ter griffie van het verslag en van het dossier gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikking van 5 januari 2004 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 3 februari 2004;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter D. Verbiest;

Gehoord de opmerkingen van advocaten C. Erkelens en M. Martens, die verschijnen voor de verzoekende partij, en van advocaat R. Heijse, die loco advocaat D. D'Hooghe verschijnt voor de verwerende partij;

Gehoord het eensluidend advies van eerste auditeur J. Stevens;

Gelet op titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

1. Over de gegevens van de zaak.

Overwegende dat de gegevens van de zaak kunnen worden samengevat als volgt :

1.1. Onder de vorm van een nota van 9 augustus 1994 wordt aan de luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven van Brussel-Nationaal, en dus ook aan de eerste verzoekende partij, het volgende medegedeeld :

> "Betreft : - Selfhandling.
> Ingevolge de talrijke aanvragen voor selfhandling heeft het Directiecomite van de R.L.W. een reglement goedgekeurd, waarin de voorwaarden tot selfhandling duidelijk zijn gespecifieerd.
> Desbetreffend reglement zal integraal deel uitmaken van het luchthaven-reglement dat momenteel ter bespreking is binnen de schoot van de R.L.W.
> De luchtvaartmaatschappijen die niet voldoen aan de gestelde voorwaarden voor het afhandelen van hun eigen vliegtuigen dienen beroep te doen op de twee erkende handlingmaatschappijen, hetzij Sabena N.V. of Belgavia N.V.
> In bijlage : afschrift van het reglement betreffende de selfhandling".

1.2. Als bijlage wordt een afschrift medegedeeld van het betrokken reglement houdende de "Voorwaarden en modaliteiten voor het uitvoeren van 'Selfhandling' of het afhandelen van eigen vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal", aangenomen door het directiecomité van de RLW.

1.3. Het luidt onder meer als volgt :

> "1. Definitie.
> Selfhandling : het verstrekken van handling door een luchtvaartmaatschappij aan haar eigen vliegtuigen, aan vliegtuigen door haar gecharterd (al dan niet onder gecombineerd vluchtnummer), in leasing genomen of gehuurd voor het uitvoeren van een vlucht onder haar eigen vluchtnummer. Met handling wordt bedoeld het geheel van aktiviteiten betreffende de afhandeling van zowel de lading van passagiers, vracht, boordbevoorrading en post als van het vliegtuig zelf en dit zowel bij aankomst als bij vertrek met uitzondering van de bevoorrading van luchtvaartuigen in brandstof.
> 2. Voorwaarden en modaliteiten.
> [...]";

2. Over de ontvankelijkheid.

2.1.1. Overwegende dat de verwerende partij in de memorie van antwoord opwerpt dat het beroep in zoverre het uitgaat van de tweede verzoekende partij niet ontvankelijk is, aangezien deze geen luchtvaartmaatschappij is en het bestreden reglement enkel betrekking heeft op de "selfhandling" die per definitie enkel uitgevoerd kan worden door de luchtvaartmaatschappijen zelf zodat de enige handeling die de tweede verzoekende partij zou kunnen stellen, dient te worden gekwalificeerd als "third party handling";

2.1.2. Overwegende dat de verzoekende partijen in de memorie van wederantwoord de verwerende partij een inconsequente houding verwijten, dat zij erop wijzen dat de verwerende partij in het verleden een aantal activiteiten van de tweede verzoekende partij voor de eerste verzoekende partij sinds 1991 als "selfhandling" heeft beschouwd; dat zij voorts betogen dat de NV LASB, de tweede verzoekende partij, een "aanverwante vennootschap" is van de eerste verzoekende partij;

2.1.3. Overwegende dat het aangevochten reglement, gelet op de aangehaalde definitie van zijn toepassingsgebied, onder "selfhandling" enkel het verstrekken van "handling" door een "luchtvaartmaatschappij"verstaat; dat het reglement zich aldus enkel richt tot luchtvaartmaatschappijen; dat de tweede verzoekende partij geen luchtvaartmaatschappij is; dat zij immers luidens artikel 4 van haar statuten enkel dienstverlening beoogt te verlenen op luchthavens, bijstand aan vliegtuigen, diensten op de grond ten behoeve van het luchtverkeer, en vervoer over de weg; dat de verzoekende partijen overigens nergens het feit betwisten dat de tweede verzoekende partij geen luchtvaartmaatschappij is; dat de tweede

verzoekende partij dienvolgens geen belang heeft bij het beroep nu het reglement niet op haar van toepassing is; dat de exceptie in zoverre gegrond is;

3. Over de gegrondheid.

3.1. Overwegende dat in een eerste middel de schending wordt aangevoerd onder meer van artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart, doordat het directiecomité van de Regie der Luchtwegen in de vorm van een reglement voorwaarden oplegt voor "selfhandling", terwijl de bestreden beslissing niet mocht worden genomen door het directiecomité, aangezien dit daartoe geen bevoegdheid had, nu uit artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 blijkt dat de reglementaire voorschriften betreffende de luchtvaart slechts bij koninklijk besluit kunnen worden opgesteld;

3.2. Overwegende dat de verwerende partij in haar memorie van antwoord tegenwerpt dat "de bestreden regeling slechts een praktisch werkinstrument is" dat gehanteerd zal worden in het kader van het dagelijks beheer, omdat de noodzaak bestaat om een vlotte en objectieve selectie te maken tussen de verschillende en te talrijke aanvragers tot selfhandling; dat zij voorts betoogt dat het directiecomité bevoegd is voor het dagelijks beheer en besluit dat de bestreden handelingen "niet geviseerd worden door de door [verzoekende partijen] aangehaalde bepalingen"; dat zij er nog op wijst dat de bestreden regeling deel zou gaan uitmaken van het luchthavenreglement dat in bespreking was binnen de schoot van de Regie der Luchtwegen;

3.3. Overwegende dat in de memorie van wederantwoord gerepliceerd wordt dat het bestreden reglement reglementaire voorschriften betreffende de luchtvaart en het luchtverkeer inhoudt, zodat artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 dient te worden gerespecteerd;

3.4. Overwegende dat de verwerende partij in haar laatste memorie stelt dat "de koning, sinds 1937, de hem toegekende bevoegdheid voor wat het uitwerken van een reglementering inzake de organisatie en voorwaarden tot uitvoering van grondafhandeling nooit heeft willen uitputten, minstens op impliciete wijze aan de Regie der Luchtwegen heeft gedelegeerd"; dat zij voorts betoogt dat het feit dat de koning de interne organisatie en reglementering van de grondafhandelingsactiviteit

steeds aan de luchthavenbeheerder heeft willen toevertrouwen, bevestigd wordt door het koninklijk besluit van 12 november 1998 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthaven Brussel-Nationaal, waarbij onder meer aan de luchthavenbeheerder de zorg wordt verleend voor de selectie van dienstverleners en voor de organisatie van het beheer van de gecentraliseerde infrastructuurvoorzieningen; dat de verwerende partij in dat verband tevens verwijst naar de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, waarbij de Raad van Bestuur van NV BIAC bevoegd gemaakt is om reglementen vast te stellen betreffende de luchthaven Brussel-Nationaal, onder meer inzake het gebruik van luchthaveninfrastructuren, de stroom van passagiers, bagage, vracht en post; dat de verwerende partij op grond van al deze gegevens tot het besluit komt dat het directiecomité bevoegd was om het bestreden reglement uit te vaardigen;

3.5. Overwegende dat artikel 5, § 1, van de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919, betreffende de regeling der luchtvaart, bepaalt :

> "Worden eveneens bij koninklijk besluit uitgevaardigd, al de reglementsvoorschriften betreffende de luchtvaart en inzonderheid die betreffende de luchtvaartuigen, dezer bemanning, de luchtvaart en het luchtverkeer, het domein van de openbare diensten bestemd voor die luchtvaart en dat luchtverkeer, de bij de reglementen voorziene rechten, taksen, vergoedingen of gelden waaraan het gebruik van die domeinen en openbare diensten onderworpen is";

Overwegende dat het bestreden reglement een aantal als dwingend bedoelde regelingen bevat : een machtiging wordt vereist (punt 2.1.), voorwaarden worden opgelegd waarvan die machtiging afhankelijk is, zoals een minimum van twee intercontinentale vluchten per dag op Brussel-Nationaal uitvoeren en vandaar minstens 25.000 ton luchtvracht vervoeren (punt 2.4.), een jaarlijkse vergoeding wordt ingesteld (punt 2.7.), de nodige check-in balies moeten ter beschikking zijn (punt 3.1.); dat het reglementair karakter van de aangevochten handeling ook niet wordt betwist; dat voorts de geregelde grondafhandeling moet worden beschouwd als begrepen in "de luchtvaart en dat luchtverkeer" en in "het domein van de openbare diensten bestemd voor de luchtvaart en dat luchtverkeer"; dat, indien zoals te dezen grondafhandeling aan regels wordt onderworpen, die dus moeten worden aangemerkt als de in het aangehaalde artikel 5 van de wet van 27 juni 1937 bedoelde "reglementsvoorschriften betreffende de luchtvaart"; dat dienvolgens, krachtens die wetsbepaling, de in het geding zijnde reglementering enkel bij koninklijk besluit

mocht worden uitgevaardigd en dienvolgens niet door het directiecomité van de Regie der Luchtwegen dat daartoe niet bevoegd was; dat aan die conclusie geen afbreuk wordt gedaan door hetgeen de verwerende partij in haar laatste memorie betoogt; dat vooreerst een bestaande praktijk of een impliciete delegatie geen afbreuk kunnen doen aan de voormelde duidelijke wetsbepaling; dat voorts regelgeving van latere datum dan het bestreden reglement, zoals het voormelde koninklijk besluit van 12 november 1998, die mogelijkerwijze de interpretatie van de verwerende partij kracht zou bijzetten, evenmin vermag een wetsbepaling te interpreteren op een wijze die tegen haar duidelijke bewoordingen ingaat; dat ten slotte niet de NV BIAC maar de Regie der Luchtwegen het bestreden reglement uitvaardigde zodat de verwijzing naar de bevoegdheden van de NV BIAC niet relevant zijn in het huidige geding;

Overwegende dat het middel in de besproken mate gegrond is,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Vernietigd wordt het reglement van 9 augustus 1994 betreffende de voorwaarden en modaliteiten voor het uitvoeren van “selfhandling” of het afhandelen van eigen vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal.

Artikel 2.

Het beroep wordt verworpen wat de tweede verzoekende partij betreft.

Artikel 3.

De kosten van het beroep van Deutsche Lufthansa AG, bepaald op 99,16 euro, komen ten laste van de verwerende partij.

De kosten van het beroep van de NV Globeground Brussels, bepaald op 99,16 euro, komen te haren laste.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op drie juni 2004, door de XIIe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	D. VERBIEST,	kamervoorzitter,
	J. LUST,	staatsraad,
	G. VAN HAEGENDOREN,	staatsraad,
Mevr.	S. DOMS,	griffier.

De griffier, **De voorzitter,**

S. DOMS. **D. VERBIEST.**