

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 170.007 van 14 april 2007
in de zaak A. 182.429/IX- 5625.**

In zake : Ronny WELTENS,
die woonplaats kiest bij
advocaat P. MALUMGRÉ,
kantoor houdende te TESSENDERLO,
Lichtveld 55A2

tegen :

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de minister van
Landsverdediging.

DE Wnd. VOORZITTER VAN DE IXe KAMER,

Gezien het verzoekschrift dat Ronny WELTENS op 14 april 2007 heeft ingediend om bij uiterst dringende noodzakelijkheid de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van de beslissing van 12 april 2007 van de minister van Landsverdediging waarbij zijn aanvraag tot verbreking van dienstneming bij de Krijgsmacht wordt geweigerd;

Gezien het op dezelfde datum ingediende verzoekschrift waarbij dezelfde verzoeker bij wijze van voorlopige maatregel aan de Raad van State vraagt aan “de verwerende partij de verplichting op te leggen om, rekening houdende met de inhoud en het gezag erga omnes van het eventueel tussen te komen schorsingsarrest bij uiterst dringende noodzakelijkheid tegen de beslissing van de verwerende partij van 12 april 2007, een nieuwe beslissing te nemen en deze nieuwe beslissing tegen uiterlijk zondag 15 april 2007 om 14 u. bij wege van een officiële kennisgeving ter kennis te brengen van verzoeker op straffe van een dwangsom van 75.000 Euro/uur vertraging”;

Gelet op de beschikking van 14 april 2007 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 14 april 2007, om 17.00 uur;

Gehoord het verslag van staatsraad C. ADAMS;

Gehoord de opmerkingen van advocaat P. MALUMGRÉ, die verschijnt voor de verzoeker en van kolonel militair administrateur R. GERITS en luitenant-kolonel militair administrateur A. DE DECKER, die verschijnen voor de verwerende partij;

Gehoord het eensluidend advies van auditeur P. DE SOMERE;

Gelet op de artikelen 17 en 18 en titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

1. Overwegende dat verzoeker in dienst treedt van de Krijgsmacht op 12 mei 1997 als kandidaat-hulpofficier met een dienstneming van 12 jaar; dat hij, binnen het kader van de hulpofficieren, opklimt tot de graad van kapitein-vlieger en de functie van boordcommandant C-130 uitoefent; dat hij sinds 15 oktober 2002 dienst doet bij de 15^e Wing Luchttransport te Melsbroek; dat hij op 14 september 2006 een aanvraag indient om zijn dienstneming te verbreken met ingang van 1 maart 2007; dat hij in dienst wenst te treden bij een vliegmaatschappij in de privé-sector; dat de minister van Landsverdediging met een besluit van 28 februari 2007 de aanvraag van verzoeker weigert; dat op vraag van verzoeker met 's Raads arrest nr. 169.109 van 19 maart 2007 de schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid van dat besluit wordt bevolen; dat de minister van Landsverdediging met een besluit van 12 april 2007 het hoger genoemde besluit van 28 februari 2007 intrekt en de aanvraag om verbreking van dienstneming opnieuw weigert; dat dit het bestreden besluit is, dat als volgt is gemotiveerd:

“Aanvraag verbreking van dienstneming van een hulpofficier

Betreft : Kapitein vlieger WELTENS Ronny - 9601717

Op 19 maart 2007, bij arrest Nr 169 109, heeft de Raad van State de schorsing bij uiterst dringende noodzaak bevolen van de tenuitvoerlegging van de beslissing van 28 februari 2007 van de Minister van Landsverdediging waarbij de aanvraag tot verbreking van uw dienstneming werd geweigerd. Ingevolge dit arrest heb ik besloten om mijn beslissing van 28 februari 2007 in te trekken. Bijgevoegd vindt u de nieuwe beslissing (inclusief bijlage A, B, C en D).

Beslissing : GEWEIGERD voor verbreking van dienstneming

Motivering in rechte :

- 1 Wet van 23 december 1955 betreffende de hulpofficieren van de Luchtmacht, piloten en navigatoren (Reg A 16, B 60, Art 9, §§ 2, 2bis en 2quater)
- 2 Koninklijk besluit van 2 september 1978 betreffende het statuut van de hulpofficieren en kandidaat-hulpofficieren piloten (Reg A 16, B 61, Art 13)

Motivering in feite :

Algemene situatie

U weet dat de context waarin Defensie kan worden ingezet, onderhevig is aan zeer snel veranderende factoren. Daarom moeten operationele behoeften

steeds worden getoetst aan de meest veeleisende situatie, met name een (acute) crisis. Dit behoort tot de essentie van haar opdracht.

In 2003 werd het stuurplan (zie uittreksel in bijlage A) door de Minister van Landsverdediging ondertekend. In dit plan werd het ambitieniveau van de verschillende Componenten vastgelegd. Voor wat betreft de Luchtcomponent werden de luchttransportcapaciteiten als volgt bepaald : ACHT C130 voor operaties in het kader van de UNO en NATO (bijvoorbeeld de evacuatie van Belgische onderdanen uit Afrika : NEO).

Bepaling van de behoefte aan boordcommandanten (zie bijlage B voor de berekening)

Voor de uitvoering van voormelde operatie (evacuatie Belgische onderdanen uit Afrika) worden ACHT C130 gedurende DERTIG dagen ingezet : ZES toestellen zullen ter plaatse worden ingezet en TWEE toestellen zullen tussen België en Afrika vliegen.

Het aantal piloten dat nodig is om dit type operatie gedurende DERTIG dagen uit te voeren, rekening houdend met de noodzakelijke rusttijden van de bemanningsleden bedraagt EENENVEERTIG. In overeenstemming met de normen in de operational manual waarnaar verwezen wordt in bijlage B, moeten er van deze EENENVEERTIG piloten minstens 50% over de kwalificatie van boordcommandant beschikken; wat betekent dat men EENENTWINTIG boordcommandanten nodig heeft. Wanneer de inzetperiode langer zou duren dan DERTIG dagen, moet dit totale aantal nog opgedreven worden.

Slagorde van de 15W Lu Tpt :

Momenteel zijn er organiek VIJFTIEN boordcommandanten in 15W Lu Tpt waarvan er TWEE in geval van Ops NEO commando functies bekleden en in die functie essentiële en noodzakelijke vliegtechnische expertiseopdrachten aan de grond uitvoeren. Er zijn dus DERTIEN boordcommandanten die daadwerkelijk ingezet kunnen worden in de cockpit van de C130 om de evacuatieopdrachten uit te voeren in een operatietheater.

Tijdens een operatie NEO voor het uitvoeren van de vluchten tussen België en operatietheater zijn slechts TWEE boordcommandanten oproepbaar van buiten de 15W Lu Tpt (één van ACOS STRAT en één van DGM/R-sys).

Balans tussen de personeelsbehoefte en de bestaande boordcommandanten

	Aantal BC nodig in het operatietheater voor het uitvoeren van opdrachten NEO	Aantal BC beschikbaar in het operatietheater voor het uitvoeren van opdrachten NEO	Delta
	16	13	-3
	Aantal BC nodig in het operatietheater voor het uitvoeren van vliegopdrachten tussen België en het operatietheater	Aantal BC beschikbaar in het operatietheater voor het uitvoeren van vliegopdrachten tussen België en het operatietheater	
	5	2	-3
Totaal	21	15	-6

Met de huidige beschikbare boordcommandanten kan geen repatriëring gebeuren in het voormelde scenario zijnde ACHT C130 in vlucht gedurende DERTIG DAGEN.

FEITELIJKE SITUATIE

Situatie boordcommandanten

Genomen acties te verbetering van de situatie

Er werd bestudeerd hoe dit probleem op korte termijn te kunnen opvangen: steun door andere naties, beroep doen op reservisten, in plaats stelling van boordcommandanten komende van de andere diensten en prioritaire vorming van nieuwe boordcommandanten. Concreet werden ZES naties gecontacteerd waarvan DRIE naties negatief hebben geantwoord. Een Amerikaanse instructeur levert gedurende enkele maanden bijstand. Zuid-Afrika heeft zich geëngageerd om een boordcommandant te sturen en Portugal heeft toegezegd om een Belgische boordcommandant te willen vormen. Drie reservisten zijn opgenomen op de slagorde. Van deze drie heeft er slechts EEN de kwalificatie van boordcommandant, die daarenboven slechts geldig is tot begin 2008. Bovendien behoren deze reservisten niet tot de onmiddellijk beschikbare reserve en zijn bijgevolg niet inzetbaar voor een operatie NEO. De oproep van bijkomende reservisten heeft niet tot resultaat geleid. Echter werden wel piloten, hoewel deze een belangrijke managementfunctie op de Staf bekleden, overgeplaatst naar de 15W Lu Tpt als boordcommandant. Deze zijn begrepen in de DERTIEN waarvan sprake hierboven.

Vooruitzichten evolutie aantal boordcommandanten rekening houdende met de planning inzake vorming boordcommandanten (zie bijlage C)

In bijlage C vindt u in planning de evolutie van het aantal boordcommandanten rekening houdende met de vorming boordcommandanten. U vindt het ambitieniveau en de aantallen enerzijds 'met' en anderzijds 'zonder' rekening te houden met de attritie tijdens de vorming. Gelet op het huidig bereikte niveau in de vorming van de boordcommandanten kan niet gerekend worden op alle PICUS die momenteel in vorming zijn om de tekorten aan boordcommandanten met zekerheid op te vangen.

Situatie van het materieel

De operationele situatie van het aantal beschikbare C130 is een variërend gegeven. Het handhaven van het ambitieniveau is een constant gegeven. Er wordt getracht, ook in een niet-crisis periode, een zo groot mogelijk aantal C130 in rotatie te hebben.

Voor wat betreft het aantal beschikbare toestellen C130 in het algemeen, werd ook een grote inspanning geleverd in het domein van de maintenance. Het aantal techniekers werd opgevoerd met 80 om tot een totaal van 450 te komen en een tweede inspectiedock werd geopend. Meerdere bevoorradingscontracten voor levering van wisselstukken werden afgesloten.

Op de TIEN toestellen van de 15W Lu Tpt worden er ZEVEN van de voorziene ACHT ingezet in geval van NEO. De DRIE overige toestellen zijn omwille van voorgeschreven grote onderhoudswerken geïmmobiliseerd. Een bijkomend toestel dat werd aangekocht, zal begin 2009 operationeel zijn. Dit toestel vervangt de in 2006 door brand vernietigde C130. Op die manier zal het ambitieniveau van ELF C130 waarvan ACHT in vlucht opnieuw gerealiseerd worden.

In normale omstandigheden is het aantal beschikbare toestellen variërend. Behoudens de toestellen in groot onderhoud kunnen toestellen die niet onmiddellijk vaardig zijn voor de vlucht op zeer korte tijdspanne operationeel gesteld worden. Indien de ad hoc situatie dit niet vereist wordt geopteerd voor een geoptimaliseerde kostprijs van het onderhoud en duren de onderhoudswerken en de bevoorrading langer. Doch, in geval van crisis worden veel snellere onderhouds-, reparatie- en bevoorradingstermijnen gerealiseerd (er wordt een norm van maximaal 72 uren vooropgesteld) zodat de (momenteel) ZEVEN toestellen inzetbaar worden.

Evacuatiecapaciteit in functie van het aantal boordcommandanten

In bijlage D vindt u een voorstelling van het aantal inzetbare vliegtuigen in een operatie NEO met het corresponderende aantal nodige boordcommandanten volgens het hiervoor vermelde scenario en de hiervoor vermelde normen.

De inzet van ZEVEN vliegtuigen in een scenario ZES plus EEN vereist NEGENTIEN boordcommandanten . Het aantal beschikbare boordcommandanten is VIJTIEN.

Besluit

Uit de voorgaande analyse blijkt dat er niet voldoende boordcommandanten zijn : er is actueel een tekort van VIER boordcommandanten . Zelfs als u niet vertrekt zijn er niet voldoende boordcommandanten om een NEO operatie op te vangen. Momenteel, gezien de preciaire situatie van de boordcommandanten in de 15W Lu Tpt, kan ik geen gunstig gevolg geven aan uw aanvraag tot verbreking van dienstneming op datum van 1 maart 2007 (Ref 1, Art 9, §2quater). Wanneer de situatie gunstig evolueert, kan een nieuwe aanvraag, midden 2008, weer in overweging genomen worden en leiden tot het toekennen van de verbreking van dienstneming.”;

2. Overwegende dat overeenkomstig artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot de schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid kan worden besloten onder de drievoudige voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden, dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen en dat de realisatie van dat nadeel slechts verhinderd kan worden wanneer ten spoedigste uitspraak gedaan wordt;

3.1. Overwegende, wat de eerste voorwaarde betreft, dat verzoeker in een eerste middel betoogt dat, sinds de inwerkingtreding van de wet van 16 maart 2000 betreffende de verbreking van de dienstneming en de vaststelling van de rendementsperiode, het aangevraagd ontslag van een hulpofficier die aan de rendementsvoorwaarden voldaan heeft, nog slechts kan geweigerd worden in “uitdrukkelijk gemotiveerde uitzonderingsgevallen”, hetgeen verzoeker ziet als “een toestand welke niet kan worden voorzien of (een) gebeurtenis(sen) welke niet kon worden voorkomen” en waarbij de minister moet motiveren dat de weigering steunt op het “dienstbelang” en moet motiveren waaruit dit bestaat, dat het in casu niet om een uitzonderingsgeval gaat, dat een eventueel tekort aan boordcommandanten een door de overheid ingevolge een gebrekkige personeelspolitiek zelf geschapen toestand is en dat, mede in het licht van de motivering van het schorsingsarrest van 19 maart 2007, de minister van Landsverdediging in het bestreden besluit nalaat te omschrijven hoe aan de hoger genoemde wettelijke bepalingen werd voldaan; dat verzoeker in een tweede middel de “schending van de motiveringsplicht in feite” opwerpt en stelt dat de minister van Landsverdediging erkent dat verzoeker aan alle voorwaarden voldoet om zijn

ontslag op aanvraag te bekomen doch dit ontslag weigert omwille van een tekort aan boordcommandanten als vermeend dienstbelang, dat er in het 20^e smaldeel van de 15^e Wing geen tekort aan boordcommandanten is omdat er, los van de piloten die trimesterieel prestaties komen leveren om hun luchtvaarttoelage te behouden, 13 boordcommandanten zijn voor de 12 ambten opgenomen op de organisatietabel, omdat nog 5 copiloten PICUS in opleiding zijn die op korte termijn het personeelstekort kunnen opvangen, omdat binnen de twee jaar 10 piloten hun opleiding tot boordcommandant zullen afwerken, omdat een kapitein-vlieger medio dit jaar naar Frankrijk vertrekt om er als instructeur te vliegen, omdat een paar jaar geleden, toen er effectief een tekort aan boordcommandanten was, nog twee ervaren boordcommandanten overgegaan zijn naar andere types vliegtuigen en omdat er in de 15^e Wing ook nog andere piloten zijn die de functie van boordcommandant uitoefenen, dat, indien er werkelijk een dermate acuut personeelstekort zou bestaan dat het gevraagde ontslag van verzoeker onmogelijk zou maken, deze toestand door de gebrekkige personeelspolitiek van de overheid zelf is geschapen en derhalve geen “uitzonderingsgeval” in de zin van artikel 9, § 2, quater, van de wet van 23 december 1955 vormt, dat de overheid toch moet weten hoe lang een opleiding tot boordcommandant duurt en ook kan inschatten welke de noden van de 15^e Wing zijn, dat in het bestreden besluit wordt verwezen naar het Stuurplan van Defensie uit 2003, zodat de verwerende partij vier jaar geleden de werklast voor de doelstelling van dat plan al kende, dat het Stuurplan uit 2003 acht C-130 en 2 Airbus A-310 toestellen vermeldt, dat de doelstellingen van de Belgische Luchtmacht in het Level of Ambition of the Military Airlift Capacity in the Belgian Defence van 19 oktober 2006 werden vastgelegd, waarin sprake is van een meer concrete en realistische uitwerking van het Stuurplan van 2003, dat daarin een gemiddelde beschikbaarheid van 60% van de C-130 vloot, hetzij 6 toestellen, wordt voorzien zodat 12 boordcommandanten volstaan in plaats van de in het bestreden besluit vermelde 19 boordcommandanten, dat uit de in stuk 15 van verzoeker vermelde interne cijfers van de 15^e Wing blijkt dat in 2006 gemiddeld 4,94 C-130 toestellen beschikbaar waren voor gewone dienst en 6,37 toestellen voor crisisevacuaties, dat deze aantallen in 2007 dalen tot 3,91 toestellen voor gewone dienst en 5,34 voor crisisevacuaties, dat er met de volgens de verwerende partij beschikbare 15 boordcommandanten dus een overschot van 7 boordcommandanten voor de gewone dienst en 4 voor de crisisevacuaties is, dat er bovendien rekening moet worden gehouden met de reservisten, waartoe verzoeker zelf bij de verbreking van zijn dienstneming zou behoren en dat de verwerende partij via luitenant-generaal Somers een mondeling voorstel aan verzoeker heeft gedaan houdende dat verzoeker een cumulovereenkomst zou vragen waarvoor dan een positief advies zou worden

gegeven en waarbij verzoeker dan op het einde van dit jaar zou vertrekken; dat verzoeker in een derde middel de schending van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen opwerpt en betoogt dat de motivering de bestreden beslissing niet op een pertinente wijze draagt, waarna hij in wezen de argumentatie van het tweede middel herneemt;

3.2. Overwegende dat de verwerende partij ter terechtzitting antwoordt dat de minister gebruik gemaakt heeft van een discretionaire bevoegdheid die de wet hem toekent, dat zij het bestaan van het Level of Ambition of the Military Airlift Capacity in the Belgian Defence van 19 oktober 2006 niet betwist doch wel de door verzoeker aangehaalde beschikbaarheidscijfers, dat in een crisissituatie hoe dan ook 7 of 8 C-130 toestellen beschikbaar moeten en zullen zijn, dit met inzet van alle nodige bijkomende middelen, dat derhalve ook het in het bestreden besluit genoemde aantal boordcommandanten beschikbaar moet zijn, dat de verwerende partij ter terechtzitting op nauwkeurige wijze uiteenzet waarom geen rekening kan worden gehouden met de reservisten, waarom het door verzoeker aangehaalde aantal copiloten PICUS moet worden gerelativeerd, dat het beschikbaar stellen van een instructeur in Frankrijk een verplichting uit een internationaal akkoord vormt en waarom piloten van andere smaldelen niet zomaar op C-130 kunnen vliegen, laat staan als boordcommandant, dat een crisissituatie, zoals zich die in het verleden al in Kongo heeft voorgedaan, altijd mogelijk is, dat er ook opdrachten in andere landen te vervullen zijn en dat de in het bestreden besluit genoemde cijfers juist zijn, zodat die motivering het bestreden besluit kan dragen;

3.3. Overwegende dat verzoeker, hulpofficier bij de luchtmacht, de verbreking van zijn dienstneming, die werd aangegaan op 12 mei 1997, heeft aangevraagd op 14 december 2006 met ingang van 1 maart 2007; dat het bestreden besluit verwijst naar artikel 9, §§ 2, 2bis en 2quater van de wet van 23 december 1955 betreffende de hulpofficieren van de luchtmacht, piloten en navigatoren en naar artikel 13 van het koninklijk besluit van 2 september 1978 betreffende het statuut van de hulpofficieren en kandidaat-hulpofficieren piloten;

Overwegende dat artikel 9, § 2, van de wet van 23 december 1955 bepaalt dat de hulpofficier op elk ogenblik de verbreking van zijn dienstverbintenis kan aanvragen, maar dat de Koning of de overheid die Hij aanduidt -te dezen de minister van Landsverdediging-, dat ontslag moet aanvaarden; dat artikel 9, § 2bis, bepaalt dat de aanvraag tot verbreking geweigerd kan worden wanneer de bevoegde overheid oordeelt dat zij strijdig is met het dienstbelang; dat artikel 9, § 2quater,

bepaalt dat, behoudens in de uitdrukkelijk gemotiveerde uitzonderingsgevallen die de bevoegde overheid aanduidt, de aanvraag niet strijdig is met het dienstbelang wanneer de betrokken hulpofficier in werkelijke dienst gebleven is gedurende de volledige rendementsperiode bedoeld in artikel 3 van de wet van 16 maart 2000;

Overwegende dat artikel 13 van het koninklijk besluit van 2 september 1978 bepaalt dat de dienstneming van een hulpofficier op zijn verzoek kan verbroken worden indien hij sinds zijn benoeming tot hulponderluitenant tenminste vijf jaar werkelijke dienst volbracht heeft en de behoeften van de Krijgsmacht de verbreking mogelijk maken; dat de verwijzing naar de behoeften van de Krijgsmacht niet anders begrepen kan worden als de verwijzing, in artikel 9, § 2bis, van de wet van 23 december 1955 waarvan het koninklijk besluit van 2 september 1978 de uitvoering is, naar het dienstbelang;

Overwegende dat niet betwist wordt dat verzoeker de anciënniteitsvoorwaarde bepaald in artikel 13 van het koninklijk besluit van 2 september 1978 vervult, noch dat hij in werkelijke dienst gebleven is gedurende vijf jaar na de beëindiging van zijn opleiding tot piloot; dat verzoeker derhalve de rendementsperiode voor de opleiding tot piloot, bedoeld in de wet van 16 maart 2000, volledig doorlopen heeft, zodat zijn aanvraag tot verbreking overeenkomstig artikel 9, § 2quater, van de wet van 23 december 1955, in beginsel niet strijdig is met het dienstbelang en de verwerende partij die aanvraag slechts kan weigeren in zoverre zij bewijst dat het ontslag van de betrokkene de goede werking van de dienst dermate dreigt te verstoren dat het, uitzonderlijk, toch verantwoord is hem tegen zijn wil in dienst te houden;

Overwegende dat het motief in het bestreden besluit voor de weigering van de verbrekingsaanvraag betrekking heeft op “de preciaire situatie van de boordcommandanten in de 15^e Wing”, met name dat bij de inzet van een operatie NEO (crisisevacuatie) voor de inzet van 7 vliegtuigen 19 boordcommandanten vereist zijn terwijl er slechts 15 beschikbare boordcommandanten zijn; dat het bestreden besluit overweegt dat een nieuwe aanvraag midden 2008 in overweging kan worden genomen en kan leiden tot het toekennen van de verbreking van de dienstneming “indien de situatie gunstig evolueert”;

Overwegende dat de in het bestreden besluit in aanmerking genomen elementen op het eerste gezicht neerkomen op een personeelstekort van algemene aard wat betreft de boordcommandanten voor C-130 toestellen; dat dit

blijkt uit het feit dat de verwerende partij zelf verwijst naar het Stuurplan uit 2003, waarin reeds een aantal van 8 beschikbare en dus te bemannen C-130 toestellen wordt genoemd; dat in de door geen van beide partijen betwiste statistiek met prognose van het aantal boordcommandanten blijkt dat er in het eerste trimester van 2006 zelfs maar 7 boordcommandanten waren, waarna de toestand weliswaar is verbeterd; dat in het bestreden besluit geen enkele concrete reden voor het tekort aan boordcommandanten wordt gegeven; dat het in de bestreden beslissing vermelde tekort aan boordcommandanten derhalve op het eerste gezicht niet als een “uitdrukkelijk gemotiveerd uitzonderingsgeval” in de zin van artikel 9, § 2, van de hoger genoemde wet van 23 december 1955 kan worden aanzien; dat een algemeen en blijkbaar gedurende jaren voorkomend personeelstekort, waarvoor geen bijzondere oorzaak of omstandigheid wordt opgegeven, immers geen uitdrukkelijk gemotiveerd uitzonderingsgeval meer lijkt te vormen; dat de loutere mogelijkheid van een crisissituatie, waarbij al het beschikbare personeel nodig zou zijn, evenmin dergelijk uitzonderingsgeval lijkt te vormen; dat derhalve niet hoeft te worden ingegaan op de betwisting tussen de partijen welk nu het werkelijke aantal beschikbare C-130 toestellen en boordcommandanten zou zijn in een crisissituatie, ook al komen de cijfers van de verwerende partij op zichzelf niet als onjuist over; dat de middelen in die mate ernstig zijn;

4.1. Overwegende, wat het moeilijk te herstellen ernstig nadeel betreft, dat verzoeker betoogt dat het bestreden besluit hem belet in te gaan op een aanbod voor indiensttreding als lijnpiloot bij een burgerluchtvaartmaatschappij, dat dit aanbod liep tot 19 maart 2007 doch na het schorsingsarrest van 19 maart 2007 werd verlengd tot 16 april 2007 om hem toe te laten de nodige administratieve formaliteiten te vervullen, dat dergelijk aanbod niet steeds zal worden verlengd vermits er een overaanbod aan piloten bestaat en dat, aangezien zijn dienstverbintenis met de Krijgsmacht binnen circa twee jaar afloopt, hij elke gelegenheid te baat wil nemen om aan het werk te blijven;

4.2. Overwegende dat de verwerende partij erop wijst dat een schorsing van het bestreden weigeringsbesluit het nadeel dat verzoeker beweert te ondergaan niet zal wegnemen omdat een schorsingarrest hem niet het recht verleent -zelfs niet voorlopig- om de Krijgsmacht te verlaten en dat de situatie in de luchtvaartsector intussen dermate is gewijzigd dat er een groot tekort aan piloten is zodat verzoeker zeker nog werk zal vinden;

4.3. Overwegende dat verzoeker zich in wezen in dezelfde feitelijke en juridische situatie bevindt als op 19 maart 2007 en hetzelfde nadeel inroept dat in 's Raads arrest nr. 169.109 van 19 maart 2007 moeilijk te herstellen en ernstig werd bevonden, met de enkele wijziging dat de datum van indiensttreding bij zijn nieuwe werkgever tot 16 april 2007 werd uitgesteld; dat de Raad van State in deze bijzondere omstandigheden bezwaarlijk anders vermag dan het aangevoerde nadeel ook thans als moeilijk te herstellen en ernstig te aanvaarden; dat in die zin wordt aangenomen dat de tweede schorsingsvoorwaarde vervuld is;

4.4. Overwegende, wat de hoogdringendheid betreft, dat uit de uiteenzetting van verzoeker blijkt dat 16 april 2007 een cruciale datum is voor zijn nieuwe tewerkstelling; dat, vanuit dat oogpunt, ook de voorwaarde van de hoogdringendheid vervuld is;

5. Overwegende dat verzoeker vraagt dat de verwerende partij bij wijze van voorlopige maatregel verplicht zou worden om een nieuwe beslissing te nemen en deze uiterlijk op 15 april 2007 om 14u ter kennis van verzoeker te brengen; dat zulks prima facie verder gaat dan hetgeen in artikel 18 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State wordt omschreven als “alle nodige maatregelen (...) om de belangen van de partijen of de personen die belang hebben bij de oplossing van de zaak veilig te stellen”; dat het uitvoeren door de verwerende partij van de gevraagde maatregel immers de - op zijn minst impliciete - intrekking van het bestreden besluit zou betekenen; dat de gevraagde voorlopige maatregel met de daaraan gekoppelde dwangsom derhalve moet worden verworpen,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Bevolen wordt de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de beslissing van 12 april 2007 van de minister van Landsverdediging waarbij de aanvraag van Ronny WELTENS tot verbreking van zijn dienstneming bij de Krijgsmacht wordt geweigerd.

Artikel 2.

De vordering tot voorlopige maatregelen bij uiterst dringende noodzakelijkheid onder verbeurte van een dwangsom wordt verworpen.

Artikel 3.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt uitgesteld.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op veertien april tweeduizend en zeven, door :

de H.	C. ADAMS,	staatsraad, wnd. kamervoorzitter,
Mevr.	A. WIJNANTS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

A. WIJNANTS.

C. ADAMS.