

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 226.359 van 10 februari 2014
in de zaak A. 203.588/IX-7545**

In zake : Ellis STOOP
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Frank Stevens
kantoor houdend te 2000 Antwerpen
De Burburestraat 6 - 8
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door
de staatssecretaris voor Mobiliteit
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Eric Van Hooydonk
kantoor houdend te 2000 Antwerpen
Emiel Banningstraat 21-23
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 9 februari 2012, strekt tot de nietigverklaring van “het Koninklijk Besluit van 30 november 2011 tot wijziging van het Koninklijk Besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften voor de scheepvaartwegen van het Koninkrijk, zoals verschenen in het Belgisch Staatsblad van 12 december 2011, en met name [van] de artikelen 13 en 20”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

Auditeur Alexander Van Steenberge heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij heeft een laatste memorie ingediend. De verwerende partij heeft een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 4 november 2013.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Frank Stevens, die verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Bjorn Cloots, die *loco* advocaat Eric Van Hooydonk verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Alexander Van Steenberge heeft een met dit arrest andersluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. De wet van 5 juni 1972 ‘op de veiligheid van de vaartuigen’ (hierna: de wet van 5 juni 1972) heeft als doel het verzekeren van de veiligheid van de Belgische vaartuigen en van de scheepvaart in het algemeen.

Artikel 2, § 1, van voormelde wet, zoals gewijzigd door de wet van 22 januari 2007 ‘tot wijziging van de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen en van de wet van 30 juli 1926 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart’ (hierna: de wet van 22 januari 2007), luidt als volgt:

“Geen Belgisch of vreemd schip of pleziervaartuig mag vanuit een Belgische haven zee kiezen, in de Belgische zeewateren of op de binnenwateren varen en geen schip of pleziervaartuig mag in het buitenland onder Belgische vlag zee kiezen als het niet in staat van veiligheid is.”

Met de wet van 22 januari 2007 werd in de wet van 5 juni 1972 een hoofdstuk *IVbis* ‘Veiligheidsvoorwaarden voor binnenschepen en plezierboten, het toezicht en de controle op de naleving van de internationale verdragen, van de wet en van de reglementen’ ingevoegd. Voor de voorliggende zaak zijn de artikelen *17bis* en *17ter* uit dit hoofdstuk van belang. Ze luiden als volgt:

- artikel *17bis*:

“Geen binnenschip mag vanuit een Belgische haven zee kiezen, in de Belgische zeewateren of op de binnenwateren varen zonder in staat van veiligheid te zijn en zonder voorzien te zijn van de certificaten zoals vastgesteld door de Koning overeenkomstig artikel *17ter* met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart en met betrekking tot het voorkomen van verontreiniging door binnenschepen in zoverre laatst genoemde certificaten technische voorschriften inzake uitrusting en exploitatie van het binnenschip met het oog op het beschermen van het milieu betreffen.

Geen plezierboot mag vanuit een Belgische haven zee kiezen, in de Belgische zeewateren of op de binnenwateren varen zonder in staat van veiligheid te zijn.”

-artikel 17^{ter}:

“§ 1. De Koning bepaalt :

[...]

3° de voorwaarden waaraan elk binnenschip moet voldoen om in staat van veiligheid te zijn, inzonderheid de voorschriften betreffende :

[...]

f) de lichamelijke geschiktheid, de brevetten, vergunningen en andere soortgelijke attesten, welke kunnen worden vereist van de bemanning alsmede het aantal bemanningsleden.”

3.2. Ter uitvoering van voormeld artikel 17^{ter} van de wet van 5 juni 1972 wordt het koninklijk besluit van 9 maart 2007 ‘houdende de bemanningsvoorschriften op de scheepvaartwegen van het Koninkrijk’ (hierna: het koninklijk besluit van 9 maart 2007) uitgevaardigd.

Artikel 25 van dit koninklijk besluit schrijft de regels voor inzake de minimumbemanning van sleepboten. Tot aan de inwerkingtreding van het thans bestreden besluit luidde artikel 25 als volgt:

“Benevens de schipper is de minimumbemanning van havensleepboten bepaald als volgt :

[...]

- Havensleepboten die ter beschikking zijn van zeeschepen voor het assisteren, slepen, redding en berging : 1 werktuigkundige of 1 stuurman of 1 matroos.”

3.3. Met een brief van 3 december 2010 vraagt de voorzitter van VSOA Haven aan de staatssecretaris voor Mobiliteit om het voormelde artikel 25 te wijzigen en voor sleepboten in havendienst een minimumbemanning van drie personen (kapitein, werktuigkundige en matroos) verplicht te stellen omdat een bemanning van slechts twee personen onaanvaardbare veiligheidsrisico's zou inhouden. Dit verzoek wordt uitvoerig gemotiveerd. De motieven hebben in essentie betrekking op:

- de veiligheidsvereisten vanuit technisch oogpunt die de aanwezigheid van een derde bemanningslid noodzakelijk maken, zijnde een werktuigkundige, die

instaat voor de bediening van de motoren en de technische installaties van de sleepboten.

- de eigen veiligheid van de bemanning van de (haven)sleepboot.

Voornoemde brief besluit als volgt:

“Wij zijn er dan ook van overtuigd dat een bemanning van slechts twee personen niet te verantwoorden is en aanzienlijke risico's inhoudt voor het gesleepte schip, voor de andere scheepvaart in de buurt, en voor de bemanning van de sleepboot zelf.”

Op 14 januari 2011 antwoordt de staatssecretaris voor Mobiliteit dat het koninklijk besluit van 9 maart 2007 een minimumbemanning oplegt en een uitbreiding van de bemanning niet belet, indien dit wegens veiligheids-overwegingen wenselijk zou zijn. De staatssecretaris wijst er vervolgens op dat hij geen kennis heeft van toestanden van onveiligheid die het gevolg zijn van artikel 25 en dat wordt gewerkt aan een herziening van het koninklijk besluit van 9 maart 2007, maar dat een aanpassing van artikel 25 vooralsnog niet voorligt.

In een brief van 29 maart 2011 aan de staatssecretaris voor Mobiliteit betogen ook de vakorganisaties ACOD, ACV Openbare Diensten en VSOA dat voor havensleepboten een bemanning van twee personen onaanvaardbare veiligheidsrisico's inhoudt voor het gesleepte schip, voor de andere schepen in de buurt en voor de bemanning van de sleepboot zelf en dat bijgevolg een driekoppige bemanning het minimum is.

Met een brief van 16 juni 2011 antwoordt de staatssecretaris dat zijn administratie een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 heeft voorbereid, waarin artikel 25 is aangepast naar Nederlands voorbeeld en waarbij rekening gehouden wordt met de door de vakorganisaties geuite bezorgdheid.

3.4. In dat ontwerp van koninklijk besluit wordt de minimumbemanning van havensleepboten gedifferentieerd naargelang de maximale trekkracht (bollard pull) die het schip kan uitoefenen. Voor havensleepboten met een maximale trekkracht kleiner dan 15 ton blijft de minimumbemanning behouden op twee – een schipper en een matroos – voor havensleepboten met een maximale trekkracht tussen 15 en 25 ton wordt in een minimumbemanning van drie leden voorzien – een schipper en twee matrozen – en voor havensleepboten met een trekkracht groter dan 25 ton wordt de minimumbemanning opgetrokken tot vier – een schipper, een matroos-motordrijver en twee matrozen.

Op 11 april 2011 wordt deze ontwerptekst besproken door de commissie Binnenvaart. In deze commissie zijn de binnenvaartorganisaties, de tussenpersonen, de verladers (VBO) en de vakbonden vertegenwoordigd. De commissie zetelt onder het voorzitterschap van een vertegenwoordiger van de verwerende partij. Voornoemde commissie stemt in met de voorgestelde verhoging van het aantal bemanningsleden.

Vervolgens vindt overleg plaats met de gewestregeringen. In het voorgelegde ontwerp is voor havensleepboten met een trekkracht groter dan 25 ton nog slechts in een minimum van drie bemanningsleden voorzien, te weten een schipper, een matroos-motordrijver en een matroos en voor de havensleepboten met een maximale trekkracht tussen 15 en 25 ton wordt voorzien in een minimum van twee bemanningsleden, namelijk één schipper en één matroos.

Noch de Waalse, noch de Brusselse Hoofdstedelijke Regering formuleren opmerkingen bij de tekst. De Vlaamse Regering stemt op 28 oktober 2011 in met het voorontwerp op voorwaarde dat er voorafgaandelijk met de sociale partners wordt overlegd over – onder meer – de vooropgestelde aanpassingen met betrekking tot de bemanningsvoorschriften en vereisten voor de passagiersschepen en sleepboten.

De afdeling Wetgeving van de Raad van State maakt in haar advies 49.859/4 van 13 juli 2011 over het ontwerp geen opmerkingen met betrekking tot de voor havensleepboten vereiste minimumbemanning.

3.5. Door artikel 13 van het thans bestreden besluit, dat werd bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad op 12 december 2011, wordt artikel 25 van het koninklijk besluit van 9 maart 2007, wat de havensleepboten betreft, als volgt vervangen:

“De minimumbemanning van havensleepboten is zoals bepaald in de rubriek van bijlage VI, deel b).”

Artikel 20, 1°, van het thans bestreden besluit voegt in het koninklijk besluit van 9 maart 2007 een bijlage VI, waarvan onderdeel b) luidt:

“[...]

b) minimumbemanning van havensleepboten

Groep volgens de kracht F*	Bemanningsleden	Aantal
F < 15ton	Schipper	1
	Matroos	1
F > 15 ton	Schipper	1
	Machinist of stuurman of matroos	1

*F = de maximale trekkracht (bollard pull) die het schip via een sleepdraad kan uitoefenen op een te slepen object als aangegeven op een certificaat afgegeven door een daartoe erkende organisatie of, bij gebreke daaraan een trekkracht berekend op basis van 20 kg/kW van het geïnstalleerde voortstuwingsvermogen.”

Inzake het minimumaantal bemanningsleden van havensleepboten wordt aldus teruggeregpen naar de oorspronkelijke regeling van artikel 25 van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 waarin dit aantal eveneens op twee was vastgelegd.

3.6. Op 23 januari 2012 schrijft de federaal secretaris van de maritieme sectoren van de Belgische transportarbeidersbond naar de staatssecretaris dat niettegenstaande in de zitting van de commissie Binnenvaart van 11 april 2011 de wijziging van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 na overleg werd goedgekeurd, hij in het Belgisch Staatsblad van 12 december 2011 leest dat de sleepboten met “een bemanning van 2 mogen varen”, wat volgens de federaal secretaris onaanvaardbaar is en indruist tegen de afspraken tussen de overheid en de sociale partners.

3.7. Op 3 maart 2012 antwoordt de staatssecretaris voor Mobiliteit dat hij “er goed nota van [heeft] genomen dat het koninklijk besluit van 30 november 2011 met betrekking tot de minimumbemanning voor havensleepboten niet de bepaling bevatte die was opgenomen in het ontwerp dat ter bespreking aan de commissie Binnenvaart van 11 april 2011 was voorgelegd”.

Hij wijst op de adviserende rol van voornoemde commissie en op de mogelijkheid dat in “latere fazen nog wijzigingen kunnen worden aangebracht aan de tekst van het koninklijk besluit”. Hiertoe verwijst hij naar de procedure van betrokkenheid van de gewestregeringen en het advies van de Raad van State en tevens naar “andere overwegingen of adviezen”.

Voorts verwijst de staatssecretaris naar het koninklijk besluit van 9 maart 2007, dat van kracht is sinds 1 juli 2007, dat nooit werd aangevochten en niet tot problemen heeft geleid op het terrein, niettegenstaande het een bepaling bevat dat havensleepboten toelaat om met een bemanning van twee personen te varen.

De staatssecretaris besluit dat het koninklijk besluit van 30 november 2011 op “dat punt [de bemanning bestaande uit twee personen] dus niets heeft gewijzigd in de reglementering [en] dat [hij] momenteel geen aanleiding ziet om wijzigingen aan te brengen aan de betreffende bepaling”.

Ten slotte benadrukt hij dat het om een minimumbemanning gaat en dat niets de sociale partners belet om overeen te komen dat een groter aantal bemanningsleden vereist is.

IV. Precisering van het voorwerp van het beroep

4. Uit het verzoekschrift blijkt dat verzoeker de artikelen 13 en 20 van het bestreden besluit enkel aanvecht in de mate dat ze de minimumbemanning van havensleepboten bepalen.

V. Ontvankelijkheid van het beroep

Standpunt van de partijen

5. In zijn verzoekschrift stelt verzoeker dat hij als sleepbootkapitein in dienst bij het sleepbedrijf te Antwerpen een rechtstreeks en persoonlijk belang heeft bij de vernietiging van de artikelen 13 en 20 van het bestreden besluit voor zover ze de minimumbezetting van havensleepboten vaststellen, wat ertoe kan leiden dat hij in de toekomst zijn beroep zal moeten uitoefenen met slechts één bemanningslid aan boord in plaats van twee.

5.1. De verwerende partij betwist dit belang.

5.2. In een eerste exceptie werpt zij op dat verzoeker geen enkel stuk voorlegt waaruit zijn hoedanigheid van havensleepbootkapitein blijkt en aldus niet aantoonbaar dat hij persoonlijk door het bestreden besluit wordt getroffen.

5.3. In een tweede exceptie werpt de verwerende partij op dat het door verzoeker aangevoerde nadeel niet rechtstreeks, zeker en actueel is. Zij adstrueert deze exceptie als volgt:

- Het aangevoerde nadeel is niet rechtstreeks aangezien het niet uit het bestreden besluit voortvloeit. Het bestreden besluit legt slechts een minimumnorm op en

– voor wat betreft de havensleepboten in de haven van Antwerpen – is het het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen dat uiteindelijk over de personeelsbezetting beslist. Slechts indien het Havenbedrijf zou beslissen om het aantal bemanningsleden aan boord van havensleepboten te reduceren tot twee, zou in hoofde van verzoeker het wettelijk vereiste actueel belang ontstaan om die beslissing aan te vechten. In de praktijk wordt evenwel nog steeds met drie bemanningsleden gevaren. Het bestreden besluit belet dit geenszins en verschaft verzoeker dan ook geen actueel nadeel. Bovendien heeft het bestreden besluit geen inhoudelijke wijzigingen aangebracht aan de minimumbemanningsvoorschriften voor havensleepboten want ook onder de vroegere regeling bedroeg het minimum twee, zodat het nadeel niet zeker is.

- Het aangevoerde nadeel is louter hypothetisch aangezien het pas zal ontstaan na een eventuele beslissing van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen om de bemanning van haar havensleepboten terug te brengen tot twee personen.
- Het aangevoerde nadeel is ook niet actueel aangezien het zich slechts materialiseert als het Havenbedrijf zou beslissen om het aantal bemanningsleden aan boord van havensleepboten te reduceren tot twee. Tot op heden werd een dergelijke beslissing niet genomen en in de praktijk wordt nog steeds met een driekoppige bemanning gevaren.

5.4. In een derde exceptie werpt de verwerende partij op dat de door verzoeker gevorderde vernietiging hem geen persoonlijk en rechtstreeks voordeel zal verschaffen. Zij betoogt in dit verband dat ingevolge een nietigverklaring de voordien geldende regeling van artikel 25 van koninklijk besluit van 9 maart 2007, zoals van toepassing vóór de inwerkingtreding van het bestreden besluit, zal herleven en dat deze regeling inhoudelijk identiek is aan deze waardoor verzoeker zich gegriefd voelt, aangezien ze ook een minimum van twee bemanningsleden inhoudt. En zelfs indien zou worden aangenomen dat een vernietiging deze regeling niet zou doen herleven, levert een nietigverklaring verzoeker geen voordeel op aangezien dan een juridisch vacuüm zou ontstaan waardoor geen enkele minimumnorm voor de bemanning van havensleepboten zou gelden, wat de rechtspositie van verzoeker nog verslechtert.

6. In haar laatste memorie beklemtoont de verwerende partij dat er geen rechtstreeks causaal verband bestaat tussen het bestreden besluit en het door verzoeker aangevoerde nadeel aangezien het nadeel – dat verzoeker in de toekomst zijn beroep zal moeten uitoefenen met slechts één bemanningslid aan boord – zich pas zal manifesteren indien de bevoegde organen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, na overleg met de vakbonden van het personeel, beslissen om het aantal bemanningsleden aan boord van havensleepboten terug te brengen tot twee. Het is slechts indien dergelijke beslissing genomen wordt dat in hoofde van verzoeker het wettelijk vereiste belang kan ontstaan om de beslissing van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen aan te vechten. Voorts betoogt de verwerende partij dat de omstandigheid dat na een gebeurlijke vernietiging van voornoemde artikelen van het bestreden besluit, opnieuw onderzocht zou kunnen worden om de minimumbezetting op te trekken tot drie bemanningsleden, verzoeker niet het wettelijk vereiste belang verschaft.

Beoordeling

7.1. Luidens artikel 19, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan een annulatieberoep zoals bedoeld in artikel 14, § 1, van deze wetten, voor de afdeling Bestuursrechtspraak worden gebracht door elke partij die doet blijken van een benadeling of een belang. Een verzoeker beschikt over dit rechtens vereiste belang indien aan twee voorwaarden is voldaan: vooreerst dient hij door de bestreden administratieve rechtshandeling een persoonlijk, rechtstreeks, zeker en actueel nadeel te lijden; voorts moet de eventueel tussen te komen nietigverklaring van die rechtshandeling hem een direct en persoonlijk voordeel, hoe miniem ook, verschaffen.

7.2. De eerste exceptie van de verwerende partij in verband met het gebrek aan hoedanigheid van verzoeker mist feitelijke grondslag, vermits uit het tewerkstellingsattest van 4 juli 2012, gevoegd bij zijn memorie van wederantwoord, blijkt dat hij sedert 5 februari 2002 is tewerkgesteld als sleepbootkapitein bij het Gewestelijk Havenbedrijf Antwerpen. Hieruit volgt ook,

dat de bepalingen van het bestreden koninklijk besluit die door verzoeker worden bestreden, rechtstreeks verband houden met de uitoefening van zijn beroep.

De eerste exceptie wordt verworpen.

7.3. Voorts is voor een inwilliging van de gevorderde vernietiging niet vereist dat ze voor verzoeker een onmiddellijk tastbaar voordeel zou opleveren. Zoals de Raad van State immers in zijn arresten nr. 220.244 van 10 juli 2012 en nr. 222.835 van 12 maart 2013 in herinnering bracht, wordt het belang van een verzoeker bij het bestrijden van een reglementair besluit eerder soepel beoordeeld.

Hieruit vloeit voort dat de omstandigheid dat verzoeker, als gevolg van een eventuele vernietiging van het bestreden besluit of van een onderdeel ervan, opnieuw een kans zou krijgen dat zijn situatie in een gunstiger zin wordt geregeld, volstaat om een belang bij het bestrijden van voornoemd besluit, zoals gepreciseerd, te verantwoorden. Door het nieuwe besluit heeft de verwerende partij immers haar wil geuit in een nieuwe regeling te willen voorzien en de nietigverklaring ervan geeft verzoeker bijgevolg uitzicht op een andere voor hem gunstiger regeling.

Zoals de algemene vergadering van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State nog heeft overwogen in zijn arrest nr. 187.998 van 17 november 2008, wordt aan de wettigheid van het belang evenmin afbreuk gedaan, door het feit dat een eventuele nietigverklaring van de bepaalde artikelen van het bestreden besluit tot gevolg zou hebben dat teruggekeerd wordt naar een vorige toestand. Verzoeker streeft trouwens niet naar de terugkeer naar de vorige toestand, maar naar een andere, in zijn ogen adequater en meer billijke regeling, met de veiligheid als hoofdmotief voor alle actoren betrokken bij de diensten van de havensleepboten.

7.4. Bijgevolg is het belang van verzoeker rechtstreeks en actueel en hoegenaamd niet hypothetisch.

7.5. Bijgevolg worden ook de tweede en de derde exceptie verworpen.

VI. Gegrondheid van het beroep

Standpunt van de partijen

8. In het tweede onderdeel van het eerste middel voert verzoeker de schending aan van het zorgvuldigheidsbeginsel als algemeen beginsel van behoorlijk bestuur.

9. Na de kennisname van de stukken van het administratief dossier en van de memorie van antwoord preciseert verzoeker in zijn memorie van wederantwoord de schending van de op het bestuur rustende zorgvuldigheidsnorm. Hij betoogt:

“Hoewel de bevoegde administratie oorspronkelijk zelf voorgesteld had om een minimumbezetting van 3 man te voorzien, voorstel waartegen door niemand bezwaar werd ingebracht maar dat integendeel gesteund werd in de Commissie Binnenvaart, en hoewel deze reglementering enkel een bevestiging zou zijn van de toestand op het terrein, heeft de bevoegde Staatssecretaris op het allerlaatste moment, zonder enig overleg en louter om tegemoet te komen aan de commerciële belangen van het [A.H.], de voorgestelde regeling toch nog veranderd en een minimumbezetting van slechts 2 personen ingeschreven in het KB.”

10. In zijn laatste memorie voegt verzoeker daaraan toe dat “de overheid alle betrokken partijen heeft laten geloven dat zij in het nieuwe besluit een bepaalde koers wenste te volgen, om uiteindelijk op het laatste nippertje, op vraag van één enkele betrokken partij [...] het roer totaal om te gooien, zonder de

andere betrokken partijen hierover nog te consulteren of zelfs maar in te lichten. Dergelijke handelwijze is noch redelijk, noch zorgvuldig”.

11. In haar laatste memorie doet de verwerende partij in essentie gelden dat het gegeven dat in de initiële ontwerpen werd voorgesteld om de minimumbemanning voor havensleepboten op te trekken tot drie personen en pas in een laat stadium van het besluitvormingsproces en zonder nieuw overleg met de betrokkenen, ervoor werd geopteerd de minimum bemanningsvoorschriften te handhaven, geenszins in strijd is met de beginselen van behoorlijke regelgeving en geen schending uitmaakt van de zorgvuldigheidsplicht.

Beoordeling

12. Verzoeker heeft een nieuwe grief ontwikkeld, wat het zorgvuldigheidsbeginsel betreft, minstens heeft hij aan dit middel een andere grondslag gegeven door de schending van het zorgvuldigheidsbeginsel toe te spitsen op de schending van de op het bestuur rustende zorgvuldigheidsplicht bij de totstandkoming van een reglementair koninklijk besluit.

Dit kon verzoeker echter niet eerder doen dan in zijn memorie van wederantwoord, na kennisname van de hem niet eerder bekend zijnde stukken van het administratief dossier.

Bijgevolg is de nieuwe grief ontvankelijk.

13. De grief van verzoeker komt in essentie hierop neer dat slechts op het einde van het besluitvormingsproces het aantal bemanningsleden voor havensleepboten wordt gereduceerd tot twee, namelijk tot één schipper, één matroos of één matroos-motordrijver en dit op initiatief van de bevoegde staatssecretaris.

De verwerende partij betwist geenszins dat de wijziging is tussengekomen geheel op het einde van het besluitvormingsproces, zonder enig overleg met de betrokkenen. In dit verband wordt opgemerkt dat noch de commissie Binnenvaart, noch de afdeling Wetgeving van de Raad van State, noch de gewestregeringen kennis hadden van de tekst zoals die uiteindelijk werd opgenomen in de bestreden artikelen van het besluit.

Zo schrijft de verwerende partij in haar brief van 3 maart 2012, zonder de minste verantwoording, dat zij “er goed nota van heeft genomen dat het koninklijk besluit van 30 november 2011 met betrekking tot de minimumbemanning voor havensleepboten niet de bepaling bevatte die was opgenomen in het ontwerp dat ter bespreking aan de Commissie Binnenvaart van 11 april 2011 was voorgelegd”.

Die finale bepaling was geen gevolg van enig advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State en was evenmin een gevolg van enig overleg met de gewestregeringen.

Bijgevolg erkent de verwerende partij dat de tekst doorheen het gehele besluitvormingsproces werd gewijzigd zonder voorafgaande raadpleging van de instanties die betrokken waren – en moesten worden betrokken – bij de totstandkoming van de aangebrachte wijzigingsbepalingen, terwijl die plotse wijziging geen enkele steun vindt in één van de voormelde adviezen of vormen van overleg.

Dit alles doet blijken van een kennelijke onzorgvuldigheid bij de totstandkoming van de regelgeving, daargelaten nog de vraag of daarbij ook artikel 3, § 1, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State werd geschonden.

14. Het tweede onderdeel van het middel is in de aangegeven mate gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt de artikelen 13 en 20 van het koninklijk besluit van 30 november 2011 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften voor de scheepvaart-wegen van het Koninkrijk’, voor zover ze de minimumbemanning van havensleepboten bepalen.

2. Dit arrest dient bij uittreksel te worden bekendgemaakt op dezelfde wijze als het gedeeltelijk vernietigde besluit.

3. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op 175 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 10 februari 2014, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Geert Van Haegendoren,	kamervoorzitter,
Daniël Moons,	staatsraad,
Bert Thys,	staatsraad,
bijgestaan door	
Vera Wauters,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Vera Wauters

Geert Van Haegendoren