

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

IXe KAMER

A R R E S T

**nr. 228.007 van 8 juli 2014
in de zaak A. 203.698/IX-8139**

In zake : de NV NOORDZEE HELIKOPTERS VLAANDEREN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Peter Flamey en Joost Bosquet
kantoor houdend te 2018 Antwerpen
Jan Van Rijswijcklaan 16
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

het VLAAMSE GEWEST
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Karel Van Hoorebeke en Rebecca Denys
kantoor houdend te 9000 Gent
Coupure Rechts 162
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 17 februari 2012, strekt tot de nietigverklaring van de “niet-gedateerde beslissing van de Administrateur-Generaal van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust tot afschaffing van de helikopterbeloodsing”.

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 en de verwerende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 16 juni 2014.

Staatsraad Daniël Moons heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Sophie Aerts, die *loco* advocaat Peter Flamey verschijnt voor de verzoekende partij en advocaat Rebecca Denys, die verschijnt voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Alexander Van Steenberge heeft een met dit arrest eensluidend 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 beloodsing van vaartuigen in de mondingen van de Westerschelde gebeurt in beginsel met loodsvaartuigen die voorzien zijn van jollen die te water worden gelaten om de schepen te beloodsen. In geval van slechte weersomstandigheden wordt overgeschakeld op helikopterbeloodsing.

Omdat dit beloodsingsconcept ondertussen meer dan dertig jaar oud is, wordt in maart 2002 een werkgroep samengesteld die belast wordt met het zoeken naar het meest efficiënte concept voor het beloodsen van schepen in de Westerschelde.

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 17 december 2004 ‘houdende de goedkeuring van de in de nota voorgestelde vernieuwing van de beloodsingsmiddelen in de regio van de Scheldemonding’ wordt de problematiek als volgt omschreven:

“Het beloodsingsconcept in de mondingen van de Westerschelde is meer dan dertig jaar oud. Met uitzondering van de jetgedreven tenders zijn deze vaartuigen gemiddeld vijftientwintig jaar oud en bijgevolg aan een dringende vervanging toe.

Vanwege de hoge leeftijd van deze schepen is de continuïteit van de dienstverlening steeds moeilijker te garanderen waardoor de vlotte en veilige scheepvaart naar en van de Vlaamse havens in het gedrang komt. Bovendien zijn bepaalde wisselstukken niet meer te vinden waardoor de bedrijfs- en onderhoudskosten van deze schepen exponentieel blijven stijgen.

Het inzetten van jollen is zeer gevoelig aan de heersende weersomstandigheden. Gemiddeld wordt de dienst jaarlijks tussen 35 en 45 dagen gestaakt wegens slechte weersomstandigheden. Dan moet voor de Westerschelde de helikopterbeloodsing worden gestart om de continuïteit van de dienst te garanderen. Uit ervaring blijkt de helikopterbeloodsing een zeer dure en risicovolle techniek te zijn, die slechts een beperkt deel van het aanbod aan schepen kan bedienen (15 à 25%).

De kosten worden gedeeltelijk doorverrekend aan de klant wat de concurrentiepositie van de havens van de Schelde niet ten goede komt.”

In diezelfde beslissing worden vervolgens verschillende scenario's voor het moderniseren van de beloodsing onderzocht. Uiteindelijk wordt de voorkeur gegeven aan scenario 06 “het Schelde range scenario”, waarbij de beloodsing zal gebeuren met behulp van “Small Water Area Twin Hull-vaartuigen” (SWATH-vaartuigen):

“Scenario 06 wordt omschreven als zijnde scenario ‘Schelderange’. De beloodsing wordt voor beide kruisposten verzorgd door één SWATH moederschip, twee SWATH / Slice beloodsingvaartuigen en één SWATH / Slice vaartuig als communicatievaartuig (tender)

Er moet minstens één vervangingsvaartuig van het type ‘SWAP/ Slice 25m.’ voorzien worden.

De werkingskosten op jaarbasis worden geraamd op 14.200.000 euro.

De schepen worden bemand tussen de KB boei en de ingang van Vaargeul 1 en bij de Zuid - Steenbank met de beloodsingvaartuigen. De beloodsingvaartuigen opereren net zoals in scenario 05 vanaf het moederschip. Het moederschip zal station kiezen tussen de beloodsinggebieden en zonodig in de richting van de beloodsingvaartuigen varen om de loodsen over te nemen.

Loodsen kunnen rechtstreeks vanaf de beloodsingvaartuigen bemand worden of wachten op het moederschip.

De werkgroep is van oordeel dat met de technieken, aangewend in scenario 06, gedurende 364 op 365 dagen alle beloodsingen uitgevoerd kunnen worden. De helikopterbeloodsingen zijn niet meer nodig. Schepen met een kleine vrijboord kunnen door middel van een jol van op het moederschip bediend worden. De verbeterde stabiliteit van het moederschip zal als gevolg hebben dat de jolbewegingen langer dan heden uitgevoerd kunnen worden. Bij extreme weersomstandigheden zal voor deze schepen het loodsen op afstand gestart moeten worden.

[...].”

3.2. Op 27 mei 2005 wordt vanuit de kabinetten van twee ministers uit de Vlaamse Regering een persbericht verstuurd met als titel ‘Modernisering van de beloodsingsmiddelen uitgewerkt via voordelige PPS constructie’. In het persbericht wordt vermeld dat zal worden overgegaan tot de vernieuwing van de beloodsingsvloot.

3.3. Op 25 juni 2008 sluit de administrateur-generaal van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (hierna: het agentschap) met de verzoekende partij twee overeenkomsten. Deze overeenkomsten moeten worden gezien in het licht van het verzekeren van de continuïteit van de bestaande beloodsing, onder meer met helikopters, in afwachting van de modernisering van de beloodsingsmiddelen. Het eerste contract heeft betrekking op een continu beschikbaar stellen van bemanning en materieel voor helikopterbeloodsing. Het tweede contract heeft betrekking op het uitvoeren van helikopterbeloodsingen.

De overeenkomsten hebben een duurtijd van drie jaar. Na deze periode zijn de overeenkomsten tweemaal verlengbaar, telkens voor een maximale periode van drie jaar.

Artikel 8 van de overeenkomst ‘met betrekking tot een continue beschikbaar stellen van bemanning en materieel voor helikopterbeloodsing’ bevat de volgende opzeggingsclausule:

“De opdrachtgever houdt zich het recht voor jaarlijks omwille van het algemeen belang de overeenkomst te herroepen of tot de afschaffing van de helikopterbeloodsing over te gaan, niettegenstaande de vergoeding van de door de aannemer geleden schade. Dit gebeurt per aangetekend schrijven met een vooropzeg van zes maanden.”

De overeenkomst ‘met betrekking tot het uitvoeren van helikopterbeloodsingen’ bevat een soortgelijke opzeggingsclausule in artikel 9:

“De opdrachtgever houdt zich het recht voor jaarlijks omwille van het algemeen belang de overeenkomst te herroepen of tot de afschaffing van de helikopterbeloodsing over te gaan. Dit gebeurt per aangetekend schrijven met een vooropzeg van zes maanden.”

3.4. In een persbericht van 14 mei 2009 deelt het agentschap mee dat er werd geopteerd om een modern beloodsingsconcept toe te passen met hoogtechnologische SWATH-vaartuigen. Deze vaartuigen maken het mogelijk om de beloodsing van de schepen naar de Vlaamse havens verder te zetten tot een significante golfhoogte van ongeveer vier meter. Hierdoor zal in de toekomst de beloodsing naar de havens gedurende circa 362 dagen per jaar verzekerd zijn, wat een groot voordeel voor de concurrentiële positie betekent.

3.5. In de toelichtingen bij de middelenbegroting en de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2011 wordt stilgestaan bij de vervanging van de helikopterbeloodsing door de SWATH-vaartuigen (Vl.Parl. stuk 13 (2010-2011) - Nr. 2-M, p. 77, ingediend op 28 oktober 2010):

“De huidige gebreken zullen worden ondervangen door nieuwe SWATH vaartuigen die ook in slechte weersomstandigheden kunnen opereren. Slechts bij extreem stormweer met golfhoogtes van meer dan 4 meter, waarbij scheepvaartverkeer naar en vanuit de havens sowieso onmogelijk is, kunnen de SWATH vaartuigen niet functioneren. Het gebruik van de dure helikopterbeloodsing kan hierdoor vervallen.”

3.6. Bij brief van 21 december 2011 zegt de administrateur-generaal van het agentschap de beide overeenkomsten van 25 juni 2008 op. In deze

opzeggingsbrief wordt erop gewezen dat geen beroep meer zal worden gedaan op helikopterbeloodsingen. Deze brief luidt als volgt:

“Momenteel voert de nv Noordzee Helikopters Vlaanderen de helikopterbeloodsingen voor de Dienst van Afzonderlijk Beheer Loodswezen uit op basis van de overeenkomsten van 25 juni 2008 tussen de nv Noordzee Helikopters Vlaanderen en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

De nieuwe beloodsingsmiddelen van de Dienst van Afzonderlijk Beheer Loodswezen zullen half mei 2012 opgeleverd zijn, zodat ik er van uitga dat de nieuwe beloodsingsmiddelen operationeel zullen ingezet worden in de loop van de maand juni 2012. Door de inzet van de nieuwe beloodsingsmiddelen zal er geen beroep meer dienen gedaan te worden op helikopterbeloodsingen.

Hierbij deel ik U bijgevolg mee dat ik de desbetreffende overeenkomsten met de nv Noordzee Helikopters Vlaanderen wens op te zeggen.

Het gaat hier over volgende twee overeenkomsten, namelijk:

- Overeenkomst van 25 juni 2008 met betrekking tot een continue beschikbaar stellen van bemanning en materieel voor helikopterbeloodsing;
- Overeenkomst van 25 juni 2008 met betrekking tot het uitvoeren van helikopterbeloodsingen.

De overeenkomsten zijn een tweede periode gestart van 3 jaar, maar zoals bepaald kunnen deze overeenkomsten jaarlijks herroepen worden wanneer tot de afschaffing van de helikopterbeloodsing wordt overgegaan. Rekening houdend met de vooropzeg van zes maanden, dient de opzegging van beide voornoemde overeenkomsten vóór 25 december 2011 aan de nv Noordzee Helikopters Vlaanderen per aangetekend schrijven te worden betekend.

Met dit aangetekend schrijven wens ik beide overeenkomsten op te zeggen.”

3.7. Bij brief van 9 februari 2012 reageert de verzoekende partij op de opzegging. In deze brief worden vraagtekens geplaatst bij de tijdigheid van de opzegging, bij de motivering van de beslissing en bij de bevoegdheid van het agentschap. Tevens wordt gewezen op de onwettigheid van de beslissing om de helikopterbeloodsing stop te zetten:

“Wij merken in dat verband tevens op dat in de gezamenlijke mededeling Nr. 09-2011 betreffende het Loodsen op afstand (LOA) bij stormbeloodsing (uitgevaardigd door Uw diensten op 25 oktober 2011) onder de alternatieven bij staking van het normaal in gebruik zijnde beloodsingsplatform wordt voorzien in het aanbieden van helikopterbeloodsing als eerste alternatief voor loodsplichtige schepen. Tevens voorzien art. 2 van ‘het Besluit van de Vlaamse Regering van 2 september 2005 betreffende de invoering van de vergoeding voor het inzetten van een helikopter voor het beloodsen en het afhalen van een loods van vaartuigen’ in de algemene verplichting voor de beloodsing of het

afhalen van een loods van een vaartuig dat tot de helicategorie behoort en een Vlaamse haven als herkomst of bestemming heeft, ter zake een beroep te doen op het middel van een helikopter in het beloodsingsgebied.

De voormelde reglementaire grondslag, die bij ons weten niet werd opgeheven, weerlegt op zich reeds de bewering als zou zijn besloten tot de stopzetting van de helikopterbeloodsing, en bevestigt het wederrechtelijke karakter van uw opzegging.

Daarenboven brengen wij onder uw aandacht dat ondanks de inzet van nieuwe beloodsingsmiddelen – bestaande uit de ter beschikking gekregen Swath-vaartuigen – geenszins elke vorm van helikopterbeloodsing kan worden uitgesloten, waarvoor wij als voorbeeld verwijzen naar de ervaring hiermee te [in] Duitsland. Uit de eigen gezamenlijke bekendmaking van 25 oktober 2011 van Uw diensten samen met de Rijkshavenmeester Westerschelde blijkt ook dat Swath-vaartuigen maar een optie vormen naast de beloodsing per helikopter en geen vervanging binnen dezelfde categorie.

Zoals u weet beschikken de naburige havens van Le Havre, Duinkerke, Rotterdam, Amsterdam en Hamburg weldegelijk over een 24/24 en 7/7 beloodsing via helikopterbeloodsing, waardoor wij nu reeds verwijzen naar het ernstig concurrentienadeel die enige beslissing in hoofde van Uw Afdeling tot gevolg zou hebben in hoofde van de derden gebruikers van de helikopterdiensten.

Enige beslissing tot stopzetting van helikopterbeloodsingdiensten, zo zij reeds zou bestaan, dient ons inziens derhalve te berusten op een ontoereikende kennis van zaken dan wel een onvolledig nazicht betreffende de capaciteit en technische mogelijkheden van de nieuwe beloodsingsvaartuigen. Zij strijdt bovendien met de houding van uw diensten bij de regeling inzake Loodsen op afstand bij stormbeloodsing en het reglementair kader hoger aangehaald.

Voor de volledigheid en ter voorkoming van misverstanden merken wij op dat er uiteraard geen sprake kan zijn van het inhuren van derden in het geval er toch helibeloodsing nodig zou blijken te zijn. In dat kader wijzen wij er nu ook reeds op dat uiteraard geen omzeiling aan de orde kan zijn van de wetgeving overheidsopdrachten van openbare orde, waarbij blijvend reglementair voorziene helikopterbeloodsingen zouden worden afgewenteld op de federale diensten van landsverdediging, waardoor niet alleen het mededingings- en niet-discriminatiebeginsel in de zin van het WVEU zou worden aangetast doch evenzeer onrechtmatige mededingingspraktijken zouden worden voorzien. Ook dienaangaande dient alle voorbehoud te worden geformuleerd.”

3.8. Bij brief van 7 maart 2012 reageert de administrateur-generaal van het agentschap onder meer als volgt:

“ [...]

Ten onrechte verwijst u in uw brief ook naar een vermeende wettelijke verplichting om in helikopterbeloodsing te voorzien, die zou zijn opgenomen in artikel 2 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 2 september 2005 betreffende de invoering van de vergoeding van een helikopter voor het

beloodsen en het afhalen van een loods van vaartuigen. Dit artikel luidt als volgt:

‘De beloodsing of het afhalen van een loods van een vaartuig dat tot de helicategorie behoort en een Vlaamse haven als herkomst of bestemming heeft gebeurt door middel van een helikopter in het helibeloodsingsgebied binnen de operationele mogelijkheden van de loodsdienst.’

Hieruit kan geenszins een verplichting tot het voorzien van een helikopterbeloodsing worden afgeleid. Dit artikel heeft, evenals het besluit zelf, enkel tot doel de modaliteiten van het aanbieden van een helikopterbeloodsing te regelen en houdt geen enkele verplichting in tot het aanbieden van een helikopterbeloodsing. Evenmin wordt een dergelijke verplichting voorgeschreven in het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman. Het behoort integendeel aan MDK zelf om, in uitvoering van haar taak tot het veilig loodsen en beloodsen van schepen (artikel 4, § 1, 1°, a van het besluit Van de Vlaamse regering tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust) vrij te bepalen hoe deze taak wordt verzekerd. De beslissing van MDK om in de toekomst de beloodsing via SWATH vaartuigen te organiseren en niet per helikopter, kadert dus binnen de beleidsvrijheid van MDK.

De nieuwe SWATH beloodsingsvloot houdt overigens een volwaardig alternatief in voor de huidige helikopterbeloodsing en biedt een afdoende verantwoording voor de beslissing tot stopzetting van de helikopterbeloodsing. Met de huidige standaard beloodsingsmethodes dient de beloodsing te worden beëindigd vanaf een golfhoogte van 2,5 meter, waarbij de helikopterbeloodsing een alternatief is indien de golven hoger zijn. Voornoemde gebreken zullen worden opgevangen vanaf het ogenblik dat de SWATH-beloodsingsvloot operationeel is. Immers, bij operationaliteit van de SWATH beloodsingsvaartuigen wordt een beroep op de helikopterbeloodsing overbodig, nu de SWATH-beloodsingsvaartuigen slechts bij extreem weer met golfhoogtes van meer dan 4 meter niet kunnen functioneren. Niet alleen komt dit slechts enkele dagen per jaar voor, maar daarenboven is scheepvaartverkeer van en naar de havens in dergelijke extreme windomstandigheden sowieso onmogelijk. De opzegging van de overeenkomsten brengt dus op geen enkele wijze een vermindering van de beloodsingscapaciteit vanuit en naar de havens met zich mee, noch een beperking van de omstandigheden waarin beloodst kan worden.

Ook de vaststelling dat in de gezamenlijke bekendmaking nr. 09-2011 ‘LOA [bij] stormbeloodsing’ thans nog sprake is van helikopterbeloodsing als alternatieve mogelijkheid wanneer het beloodsingsplatform niet meer normaal in gebruik is, doet geen afbreuk aan het feit dat er geen verplichting ter zake bestaat. Evenmin heeft de vaststelling dat deze mogelijkheid op heden nog vermeld wordt in de gezamenlijke bekendmaking tot gevolg dat het onmogelijk zou zijn om de overeenkomsten op te zeggen. Het is integendeel logisch dat de tekst van de bekendmaking op heden nog niet is aangepast, aangezien de helikopterbeloodsing pas eind juni 2012 wordt beëindigd en thans dus nog als dienst wordt aangeboden. Het spreekt voor zich dat deze bekendmaking ten gepaste tijde zal worden aangepast.

De vaststelling dat er in bepaalde buitenlandse havens wel in een vorm van helikopterbeloodsing wordt voorzien, houdt evenmin een verplichting in voor MDK om dit ook te voorzien. Het staat MDK integendeel vrij om autonoom te beslissen over het meest efficiënte beloodsingsconcept en de daarvoor in te zetten middelen. Daarenboven is op merken dat de andere havens waarnaar wordt verwezen niet over een (vergelijkbare) SWATH beloodsingsvloot beschikken.”

IV. Nadere precisering van het voorwerp van het beroep en ontvankelijkheid van het beroep

Standpunt van de partijen

4. In haar verzoekschrift merkt de verzoekende partij op dat zij de nietigverklaring vordert van de eenzijdige administratieve rechtshandeling houdende afschaffing van de helikopterbeloodsing, waarvan het bestaan blijkt uit het schrijven van 21 december 2011 van de administrateur-generaal van het agentschap. Zij benadrukt dat zij niet de nietigverklaring vordert van de herroeping van de contractuele relatie die zij met het agentschap heeft, aangezien de Raad van State zonder rechtsmacht is om te oordelen over de omvang van rechten en verplichtingen die uit een overeenkomst voortvloeien.

5. De verwerende partij antwoordt dat de opzegging van de overeenkomsten van 25 juni 2008 door het agentschap de uitvoering is van het beleid dat werd uitgestippeld bij beslissing van de Vlaamse Regering van 17 december 2004. Volgens haar blijkt zowel uit de aanhef, als uit het beschikkend gedeelte van het verzoekschrift, dat de verzoekende partij wel degelijk de nietigverklaring van deze uitvoeringsbeslissing beoogt, aangezien zij verwijst naar “de niet-gedateerde beslissing van de Administrateur-Generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust tot de afschaffing van de helikopterbeloodsing”. De verwerende partij besluit dat aangezien de verzoekende partij niet de nietigverklaring vordert van de beslissing van de Vlaamse Regering, maar wel van de beslissing tot opzegging van de overeenkomsten van 25 juni 2008, de Raad van State te dezen zonder rechtsmacht is.

6. De verzoekende partij repliceert dat zij in haar verzoekschrift voldoende de contouren van het rechtsgeding heeft afgebakend door aan te geven dat uit de notificatie bij aangetekend schrijven van 21 december 2011 het bestaan blijkt van een administratieve rechtshandeling tot beëindiging van de helikopterbeloodsing – rechtshandeling waarvan de vernietiging wordt gevraagd, die afsplitsbaar is van de beslissing tot beëindiging van de contractuele overeenkomsten inzake helikopterbeloodsing – waarover de burgerlijke rechter zal oordelen. De stopzetting van de helikopterbeloodsing betreft geen handeling die subjectieve rechten aanbelangt inzake de contractuele relatie, maar een daarvan afsplitsbare eenzijdige beslissing met rechtsgevolgen die tot uiting is gekomen op hetzelfde tijdstip als de beslissing tot beëindiging van bepaalde contractuele relaties, aldus de verzoekende partij. Zij merkt op dat aan de Raad van State niet wordt gevraagd bepaalde contractuele bepalingen te interpreteren, noch de geldigheid of het gebrek ervan vast te stellen en dat het bestaan van een contractuele relatie tussen partijen niet zonder meer betekent dat de Raad van State onbevoegd is. Annulatieberoepen gericht tegen de eenzijdige rechtshandelingen die het contract voltooien, hetzij eraan voorafgaan of erop volgen, zijn immers wel degelijk ontvankelijk. De bestreden stopzetting van de helikopterbeloodsing beëindigt op zich niet de contractuele relatie tussen partijen, maar zal zulks pas doen indien de verwerende partij dit inroept bij toepassing van de beëindigingswijzen van de overeenkomst.

7. In haar laatste memorie benadrukt de verzoekende partij nogmaals dat zij niet de nietigverklaring vordert van de beslissing tot beëindiging van de contractuele overeenkomsten van 25 juni 2008, maar van de daarvan afsplitsbare eenzijdige rechtshandeling door het agentschap om over te gaan tot stopzetting van de helikopterbeloodsing. Zij stelt dat het geschil geen betrekking heeft op de draagwijdte van de opzeggingsclausules in de overeenkomsten, maar dat de beslissing tot stopzetting van de helikopterbeloodsing genomen is krachtens een voorbehouden eenzijdige handelingsbevoegdheid van de aanbestedende overheid binnen een contract en dat de Raad van State wel degelijk bevoegd is om de objectieve wettigheid van een dergelijke beslissing te onderzoeken nu ze

afsplitsbaar is van de rechten die voortvloeien uit de contractuele overeenkomsten. De verzoekende partij betwist ten slotte dat het agentschap een contractuele autonome beslissingsbevoegdheid zou hebben om de helikopterbeloedsing af te schaffen en dat daarin een argument gevonden kan worden om aan te nemen dat er geen sprake zou zijn van een van de beëindiging van de overeenkomsten afsplitsbare rechtshandeling. Zij verwijst dienaangaande naar haar tweede middel waarin zij de onbevoegdheid van het agentschap heeft aangevoerd.

Beoordeling

8. De verzoekende partij merkt terecht op dat de Raad van State zonder rechtsmacht zou zijn, indien zij een geschil zou voorleggen dat betrekking heeft op de opzegging van overeenkomsten. Waar het de verzoekende partij om te doen is, is om de nietigverklaring te vorderen van een éézijdige rechtshandeling tot stopzetting van de helikopterbeloedsing waarvan zij het bestaan afleidt uit de brief van de administrateur-generaal van het agentschap van 21 december 2011.

De Raad van State stelt vast dat de administrateur-generaal in de bedoelde brief verwijst naar nieuwe beloedsingsmiddelen die een vijftal maanden later zullen opgeleverd zijn. Vervolgens gaat hij er vanuit dat ze in de loop van juni 2012 ingezet zullen worden en hij voegt eraan toe dat ingevolge die nieuwe beloedsingsmiddelen geen beroep meer zal moeten worden gedaan op helikopterbeloedsingen.

De verwijzing op die manier naar toekomstige gebeurtenissen volstaat geenszins om aan te tonen dat op 21 december 2011 of eerder reeds, hetzij formeel, hetzij impliciet een beslissing zou zijn genomen, om de helikopterbeloedsing effectief stop te zetten. Integendeel blijkt een dergelijke beslissing slechts tot stand te zijn gekomen bij besluit van de Vlaamse Regering van 30 november 2012 ‘tot opheffing van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 september 2005 betreffende de invoering van de vergoeding voor het inzetten

van een helikopter voor het beloodsen en het afhalen van een loods van vaartuigen’.

De verzoekende partij heeft bijgevolg een beroep ingesteld tegen een onbestaande beslissing.

Het beroep tot nietigverklaring is bijgevolg niet ontvankelijk.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende 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 8 juli 2014, door de Raad van State, IXe kamer, samengesteld uit:

Geert Van Haegendoren,	kamervoorzitter,
Daniël Moons,	staatsraad,
Bruno Seutin,	staatsraad,
bijgestaan door	
Johan Pas,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Johan Pas

Geert Van Haegendoren