

**RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.**

**A R R E S T**

**nr. 60.984 van 15 juli 1996  
in de zaken A. 67.790/IV-15.633  
68.014/IV-15.669.**

In zake : 1. de s.a. EUROCOPTER,  
2. de s.a. EUROCOPTER INTERNATIONAL,  
die woonplaats kiezen bij  
Advocaat C. DE WOLF,  
kantoor houdende te BRUSSEL,  
Tervurenlaan 268 a

tegen :

de Belgische Staat, vertegenwoordigd door de  
Minister van Binnenlandse Zaken.

Tussenkomende partij in de zaak  
nr. A. 67.790/IV-15.633 :

de b.v.b.a. HELIFLY,  
die woonplaats kiest bij  
Advocaat E. BREWAEYS,  
kantoor houdende te BRUSSEL,  
Leopold II-laan 117.

-----  
**D E R A A D V A N S T A T E , I V e K A M E R ,**

Gezien de verzoekschriften die EUROCOPTER s.a. en EUROCOPTER INTERNATIONAL s.a., beide ondernemingen naar Frans recht, respectievelijk op 23 februari en 11 maart 1996 hebben ingediend om de schorsing te vorderen van de tenuitvoerlegging van "de beslissing van toewijzing van de overheidsopdracht met nummer SAD 5 R3 000/bis met betrekking tot de aankoop van lichte bi-turbinehelikopters voor de Rijkswacht" en van "de impliciete afwijzingsbeslissing ten nadele van EUROCOPTER s.a. (en) EUROCOPTER INTERNATIONAL s.a., die deze beslissing inhoudt";

Gezien in fine van beide verzoekschriften  
daarenboven wordt gevorderd :

"verwerende partij aansluitend te horen het verbod opleggen om tot de bestelling van enige helikopter in uitvoering van de geschorste gunningsbeslissing over te gaan onder verbeurte van een dwangsom van 100.000.000 BEF per inbreuk";

Gelet op het arrest nr. 58.634, s.a. EUROCOPTER, van 15 maart 1996, waarbij de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van bovengenoemde beslissing wordt verworpen;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op de artikelen 17 en 18;

Gezien de nota's van de verwerende partij;

Gezien het verslag van de zaken opgemaakt door Auditeur J. STEVENS;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikkingen van 10 mei 1996 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 11 juni 1996;

Gehoord het verslag van Staatsraad M.-R. BRACKE;

Gehoord de opmerkingen van Advocaat C. DE WOLF, die verschijnt voor de verzoekende partij, van Kapitein R. DEF00R, die verschijnt voor de verwerende partij, en van Advocaat E. BREWAEYS, die verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van Auditeur J. STEVENS;

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

1. Overwegende dat met een verzoekschrift van 25 maart 1996 de b.v.b.a. HELIFLY, aan wie de opdracht werd gegund, vraagt om in het administratief kort geding nr. A. 67.790/IV-15.633 te mogen tussenkomen;

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

2.1. In september 1994 schrijft de verwerende partij een algemene offerteaanvraag uit betreffende de aankoop van drie tweemotorige lichte helikopters ten voordele van de Rijkswacht.

Besloten wordt op basis van die offerteaanvraag de opdracht niet toe te wijzen en de procedure te herbeginnen bij wege van een onderhandse procedure met de inschrijvers op de algemene offerteaanvraag.

2.2. Het bestek SAD 5 R3 000/Bis is van toepassing.

Het betreft een meerjarige overeenkomst met voorwaardelijke schijven, in principe gespreid over de jaren 1995, 1996 en 1998.

Artikel 10 van het bestek bepaalt :

"De hieronderstaande beoordelingscriteria, in dalende volgorde gerangschikt, zullen in aanmerking genomen worden voor de keuze van de aannemer :

- 10.1. De prijs,
- 10.2. Operationele criteria,
- 10.3. Technische criteria,
- 10.4. Logistieke criteria,
- 10.5. Administratieve criteria".

In punt 2 van hoofdstuk 2 "Uitrustingen" van de technische specificaties wordt onder andere bepaald :

"a. De helicopter moet een certificaat volgens de FAR bezitten. Indien hij dit niet bezit op het ogenblik van het indienen van de offerte MOET de fabrikant zich ertoe verbinden dat hij dit zal bezitten op het ogenblik van de levering.

(...)

c. De helicopter moet buiten de piloot minstens zeven passagiers kunnen vervoeren.

(...)

f. In de versie HBR moet de inschrijver het maximale aantal passagiers van 80 kilogram aangeven dat onder volgende omstandigheden vervoerd kan worden :

- met een piloot en een copiloot van elk 90 kilogram aan boord;
- in standaard atmosferische omstandigheden op zeeniveau (ISA, 0 m);
- met volgend vluchtprofiel :
  - \* 3x2 minuten vlucht met maximaal verbruik bij het opstijgen (maximum take off power);
  - \* 150 km vlucht aan kruissnelheid (range) (heenvlucht);
  - \* 150 km vlucht aan kruissnelheid (range) (terugvlucht);
  - \* 30 minuten reservevlucht aan economische snelheid (endurance)".

In punt 4 wordt bepaald dat benevens de evaluatie van de technische, logistieke, administratieve en prijscriteria een evaluatie gedaan zal worden, om een rangschikking te verkrijgen van onder andere een aantal aldaar vermelde detailcriteria.

Bij het bestek is de algemene boekhoudkundige clausule, toepasselijk op de controle van de prijzen en van de factoren van financiële aard inzake de opdrachten van de Rijkswacht, gevoegd.

2.3. Op 14 september 1995 wordt een rapport opgesteld door de Generale Staf van de Rijkswacht, waaruit blijkt dat er vier offertes werden ingediend en waarin als besluit is gesteld dat de nodige bijkomende vragen gesteld dienen te worden om de betrokken

inschrijvers toe te laten zich alsnog conform het bestek te stellen; de offerte van de firma HELIFLY en achteraf ook die van de s.a. EUROCOPTER INTERNATIONAL worden reeds conform bevonden.

Er wordt een ponderatiesysteem uitgewerkt :

- prijs : 330 punten
- operationele criteria : 260 punten
- technische criteria : 250 punten
- logistieke criteria : 100 punten
- administratieve criteria: 60 punten.

De punten toegekend aan elk van die criteria van rang 1 zijn vervolgens verdeeld over de criteria van rang 2 tot en met rang 5.

2.4. Op 27 november 1995 wordt een omstandig "rapport d'attribution" opgesteld door de "Service d'Achat".

In dat verslag worden aan de tussenkomende partij de meeste punten toebedeeld, namelijk 70,470 op 100 tegenover 59,580 op 100 voor de verzoekende partij.

Voorgesteld wordt de opdracht toe te wijzen aan de firma HELIFLY voor een bedrag in 1995 van 6.500.650 dollar.

2.5. Op 14 december 1995 om 10 uur houdt de Eerste Minister een persconferentie waarop een persbericht wordt verspreid; daarin wordt vermeld dat de Ministerraad zijn akkoord gegeven heeft om de aankoop van lichte tweemotorige helikopters voor de Rijkswacht toe te wijzen aan de firma HELIFLY.

2.6. Ir. J. HOFFELT van de firma EUROCOPTER INTERNATIONAL BELGIUM faxt op 14 december 1995 om 12.26 uur een bericht aan Majoor RIKIR van de Rijkswacht :

"Suite à notre communication téléphonique de ce jour je vous saurais gré de me faire parvenir une copie du rapport final d'attribution de ce marché. ...".

2.7. Op 19 december 1995 besluit de Minister van Binnenlandse Zaken akkoord te gaan met het voorstel tot toewijzing aan de tussenkomende partij.

2.8. Met een brief van 22 december 1995 wordt aan de tussenkomende partij kennis gegeven van de goedkeuring van de offerte : de firma wordt leverancier verklaard van de meerjarige overeenkomst betreffende de aankoop van drie lichte tweemotorige helikopters; één helikopter is een vaste bestelling en de twee andere zijn voorwaardelijke bestellingen.

2.9. Op 12 januari 1996 herinnert de firma EUROCOPTER INTERNATIONAL Majoor RIKIR aan de vraag gesteld met fax van 14 december 1995 door haar Belgisch filiaal.

Met een brief van 12 januari 1996 informeert de verwerende partij de verzoekende partij ervan dat haar offerte niet in aanmerking is genomen en een exemplaar van het toewijzingsverslag en van de gemotiveerde beslissing wordt bijgevoegd.

2.10. Met een brief van 15 januari 1996 meldt de firma EUROCOPTER INTERNATIONAL BELGIUM de ontvangst van het voormelde en verzoekt zij om de vergelijkende tabel bij hoofdstuk 2, punt 2.f. van het bestek, hetgeen de verwerende partij haar bij schrijven van 19 januari 1996 bezorgt.

2.11. Op 5 maart 1996 dient de s.a. EUROCOPTER een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de gunningsbeslissing in. Die vordering wordt met arrest nr. 58.634 van 15 maart 1996 verworpen

wegens het niet aangetoond zijn van de uiterst dringende noodzakelijkheid.

3.1. Overwegende dat met een brief van 11 maart 1996 de raadsman van de verzoekende partij de Raad van State mededeelt :

"Bij een laatste nazicht van (het verzoekschrift tot schorsing d.d. 23.02.1996), hebben wij vastgesteld dat er gebeurlijk enige onduidelijkheid zou kunnen rijzen omtrent de identiteit van onze cliënte, verzoekende partij. Teneinde alle mogelijke misverstanden dienaangaande te voorkomen, wensen wij U middels onderhavig schrijven duidelijk te bevestigen dat verzoekende partij, namens wie wij formeel werden gemachtigd om voormeld verzoekschrift in te leiden, de Franse vennootschap "Eurocopter International S.A." is, met maatschappelijke zetel te Avenue Marcel Cachin 10 - B.P. 107, 93123 La Courneuve, Frankrijk. In de dagelijkse omgang wordt de maatschappelijke benaming weliswaar doorgaans afgekort tot "Eurocopter", doch op basis van de statuten, zoals ons recent ter beschikking gesteld, blijkt dat deze afkorting niet formeel statutair is voorzien.

Gelieve dan ook in bijlage een aangepast verzoekschrift ... te willen vinden, waarbij de maatschappelijke benaming van verzoekende partij voluit werd opgenomen. ... Voor zover om procedureregelen noodzakelijk, verzaken wij dan ook aan het verzoekschrift d.d. 23 februari 1996, doch bij voorkeur verzoeken wij, indien mogelijk, tot een samenvoeging van onderhavig verzoekschrift met het bestaande verzoekschrift";

3.2. Overwegende dat beide verzoekschriften identiek zijn, behoudens de benaming van de verzoekende partijen; in het eerste verzoekschrift is die "EUROCOPTER s.a.", in het tweede verzoekschrift is die "EUROCOPTER INTERNATIONAL s.a."; dat uit de statuten van laatstgenoemde vennootschap blijkt dat eveneens nog een firma "EUROCOPTER s.a." bestaat, met maatschappelijke zetel 72, boulevard de Courcelles, 75017 Paris, en dat die firma een van de oprichters van de firma "EUROCOPTER INTERNATIONAL s.a." is; dat in die omstandigheden op het verzoek tot samenvoeging van beide vorderingen kan worden ingegaan;

4. Overwegende dat bij een onderhandse procedure de keuze van de aannemer aan wie de opdracht wordt gegund, zaak is van discretionaire beoordelingsbevoegdheid van het bestuur, zodat de vorderingen tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de impliciete afwijzingsbeslissing ten nadele van de verzoekende partij, onontvankelijk zijn;

5. Overwegende dat krachtens artikel 17, § 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging kan worden besloten onder de dubbele voorwaarde dat ernstige middelen worden aangevoerd die de vernietiging van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen;

5.1.1. Overwegende dat de verzoekende partij als eerste middel de schending aanvoert van de artikelen 44 en 49, § 4, van het koninklijk besluit van 22 april 1977 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, van de artikelen 10 en 13 van het bestek en van het gelijkheidsbeginsel tussen de inschrijvers doordat blijkens de gegevens van het gunningsverslag de gekozen helikopter "MD 900 Mac Donnell Douglas" een vergund laadvermogen heeft van 2.721 kg, hetgeen betekent dat hij, exclusief de piloot, slechts vijf personen mag vervoeren, terwijl volgens de punten 2.c en 2.f van hoofdstuk 2 van de technische specificaties van het bestek de helikopter buiten de piloot minstens zeven passagiers moet kunnen vervoeren; dat zij desbetreffend verwijst naar de tabellen door de verwerende partij gevoegd bij haar brief van 19 januari 1996 alwaar een berekening wordt gemaakt voor het "profiel 2.2.f", waaruit blijkt dat voor een vervoer van zeven passagiers de MD 900 een laadvermogen nodig

heeft van 2.905 kg en voor een vervoer van zes personen 2.825 kg zodat het maximaal vergund laadvermogen van 2.721 kg wordt overschreden;

5.1.2. Overwegende dat de verwerende partij er terecht op wijst dat een onderscheid moet worden gemaakt tussen de voorwaarden gesteld in punt 2.c van hoofdstuk 2 van de technische specificaties van het bestek en die in punt 2.f van hetzelfde hoofdstuk, die niet gecumuleerd maar elk afzonderlijk moeten worden vervuld; dat onder punt 2.c is bepaald dat de helikopter buiten de piloot minstens zeven passagiers moet kunnen vervoeren en dat onder punt 2.f wordt voorgeschreven dat in de versie HBR de inschrijver het maximale aantal passagiers van 80 kg moet aangeven dat onder de aldaar bepaalde bijzondere omstandigheden kan worden vervoerd; dat also onder punt 2.f niet is vereist dat in de onder dat punt bepaalde bijzondere vliegomstandigheden de helikopter buiten de piloot minstens zeven passagiers moet kunnen vervoeren; dat blijkens de niet betwiste door de verwerende partij voorgelegde berekeningen de helikopter MD 900 inclusief één piloot en zeven passagiers een totaal gewicht heeft van 2.415 kg zodat in acht genomen het maximaal vergund laadvermogen van 2.721 kg nog 306 kg beschikbaar is, wat volgens de stukken van het administratief dossier voldoende blijkt te zijn voor het uitvoeren van een vluchtopdracht; dat in de huidige stand van de procedure kan worden aangenomen dat de aangeboden helikopter voldoet aan de vereiste van punt 2.c; dat de tussenkomenende partij eveneens aan de voorwaarde gesteld in punt 2.f lijkt te hebben voldaan, daar zij het maximaal aantal passagiers van 80 kg heeft opgegeven dat onder de aldaar vermelde omstandigheden kan worden vervoerd, hetgeen volgens de door de verwerende partij bijgevoegde berekening er vijf blijken te zijn; dat het middel niet ernstig is;

5.2.1. Overwegende dat de verzoekende partij in het tweede middel aanklaagt dat voor het bepalen van de meest voordelige aanbieding de verwerende partij een bijkomend gunningscriterium in aanmerking heeft genomen, met name "Garanties de sécurité du rotor anti-couple";

5.2.2. Overwegende dat in artikel 10 van het bestek de verwerende partij voor de keuze van de leverancier zich bepaalde algemene beoordelingscriteria, waaronder technische criteria, in dalende volgorde gerangschikt, heeft opgelegd; dat in punt 4 van de technische specificaties die algemene beoordelingscriteria verder zijn gespecificeerd in niet limitatief ("o.a.") aldaar vermelde criteria; dat uit het verslag van het onderzoek van de offertes blijkt dat de evaluatiecommissie voor de globale beoordeling van de verscheidene algemene criteria diverse subcriteria heeft gehanteerd; dat zij alzo voor de technische evaluatie 16 criteria heeft beoordeeld, waaronder het criterium "veiligheidswaARBorgen van het antitorque systeem", waaraan zij een waarde van 2 punten heeft toegekend; dat zulk een subcriterium lijkt te kunnen worden ingepast onder de algemene technische criteria; dat het middel niet ernstig is;

5.3.1. Overwegende dat de verzoekende partij een derde middel ontleent aan de schending van artikel 7, §§ 1 en 3, van het koninklijk besluit van 22 april 1977, van de artikelen 4.1.1. en 7.1.1. van het bestek en van artikel 4, b, van de algemene boekhoudkundige voorwaarden betreffende de prijzencontrole en de bepalingen met financiële draagwijdte in de aanbestedingen van de Rijkswacht, doordat de constructeur van het toestel Mc Donnell Douglas de Belgische autoriteiten niet toegelaten heeft om een eigen prijzencontrole ter plaatse uit te voeren;

5.3.2. Overwegende dat uit het gunningsverslag blijkt dat Belgische vertegenwoordigers ter plaatse bij de tussenkomen de partij en bij de firma HELIDYNE die de optionele uitrusting van het toestel voor haar rekening neemt, een prijzencontrole hebben uitgevoerd; dat wat de firma Mc Donnell Douglas betreft, volgens het gunningsverslag die controle blijkt te zijn uitgevoerd door het daartoe bevoegd federaal Amerikaans organisme DCAA, dat zich weliswaar ter plaatse zelf niet heeft uitgesproken over de prijzenstructuur maar achteraf, doch vóór de evaluatie en de gunningsbeslissing, aan de verwerende partij een verslag heeft toegezonden, stellend dat de prijzenstructuur aanvaardbaar is; dat die handelwijze conform artikel 7.1.2. van het bestek lijkt te zijn waarin is bepaald dat de administratie eventueel een beroep kan doen op de Nationale Prijzencontroledienst van het land der inschrijver om de prijzencontrole waarvan sprake in artikel 7.1.1. van het bestek -artikel dat op zijn beurt verwijst naar artikel 7, §§ 1 en 3, van het koninklijk besluit van 22 april 1977 en naar de "Algemene Boekhoudingsclausule" gevoegd in de bijlage C- uit te voeren; dat weliswaar artikel 4, b, van die algemene boekhoudkundige clausule bepaalt dat de inschrijver zich ertoe verbindt de controleoverheden, zowel nationale als de autoriteiten van het land van oorsprong van het materieel, gemachtigd door de nationale controleoverheden, toe te laten eveneens prijzencontrole uit te voeren bij zijn eventuele leveranciers, maar dat die algemene clausule moet worden gelezen in het licht van de specifieke clausule van artikel 7.1.2. van het bestek, die aldus voorrang heeft op de algemene clausule waarvan zij afwijkt; dat dienvolgens de verwerende partij, zoals zij heeft gedaan, een beroep kon doen op de Nationale Prijzencontroledienst van het land van de leverancier om de prijzencontrole bij deze uit te voeren; dat het middel niet ernstig is;

5.4.1. Overwegende dat als vierde middel de verzoekende partij de schending aanvoert van het redelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel, alsook machtsafwending doordat de waarderingsformule voor het criterium van de prijs getuigt van een verrassend grote eenvoud en een ondeskundige financiële analysemethode daar een verdeling werd gemaakt tussen enerzijds de aankoopprijs en anderzijds de onderhoudskosten vermeerderd met het brandstofverbruik geëxtrapoleerd over een periode van 20 jaar terwijl "iedere deskundige financiële analyse erop (zou) gericht dienen te zijn om, indien een prijsevaluatie dient te gebeuren, deze kostprijs globaal, in één geïntegreerd puntensysteem, te evalueren over de normale levensduur van het toestel", doordat er geen rekening werd gehouden met de hogere onderhoudskosten en het groter brandstofverbruik van het toestel MD 900 na het aanbrengen van de aanpassingen om tot een zwaarder toestel te komen, doordat er geen zekerheid bestaat over de inhoud van het onderhoudscontract daar dat contract slechts na het verkrijgen van de opdracht zal worden gesloten, noch over de naleving van het onderhoudscontract gedurende de looptijd van 20 jaar, noch of de inschrijver wel effectief het onderhoud op zich zal nemen;

5.4.2.1. Overwegende dat een waarderingsformule omdat zij van een verrassend grote eenvoud getuigt deswege niet tegen alle redelijkheid en zorgvuldigheid ingaat; dat daarbij wordt vastgesteld dat de verzoekende partij er niet toe gekomen is haar beweerde deskundige financiële analyse concreet uit te werken zodat niet kan worden beoordeeld in hoeverre deze tot een verschillend resultaat zou hebben geleid, daargelaten de vraag of alsdan die analyse op haar beurt wel de toets van de deskundigheid zou kunnen doorstaan; dat de grief niet ernstig is;

5.4.2.2. Overwegende dat de door de tussenkomende partij voorgestelde onderhoudskosten vaststaand zijn en geen wijzigingen ondergaan bij verzwaring van het toestel; dat de verzoekende partij wel terecht aanklaagt dat de verwerende partij bij haar waardering geen rekening heeft gehouden met een hoger brandstofverbruik wanneer het toestel MD 900 tot een zwaarder toestel zal zijn omgevormd; dat, evenwel, in acht genomen het groot verschil tussen de kosten voor onderhoud aangerekend door de verzoekende partij (21.373 fr. per vluchtuur) en die aangerekend door de tussenkomende partij (13.015 fr. per vluchtuur) en het gegeven dat het brandstofverbruik voor het door de verzoekende partij aangeboden toestel met een vergund laadvermogen van 3.350 kg. 275 liter per vluchtuur bedraagt terwijl het brandstofverbruik voor het toestel MD 900 zonder de aanpassingswerken is vastgelegd op 244 liter per vluchtuur, hetgeen neerkomt op een prijsverschil per vluchtuur van 248 fr. (1 liter brandstof = 8 fr. per liter), redelijkerwijs niet kan worden aangenomen dat het meerverbruik aan brandstof en de meerkostprijs hiervoor een zodanige omvang zal aannemen dat daardoor de evaluatie inzake de prijs, laat staan de algemene evaluatie, in het voordeel van de verzoekende partij zal uitvallen; dat de grief niet vermag de door de verwerende partij gedane beoordeling en gemaakte rangschikking te doen wijzigen; dat de grief niet de voor een schorsing vereiste ernst bezit;

5.4.2.3. Overwegende dat de door de tussenkomende partij opgegeven prijs voor het onderhoud op basis van de kostprijs per vlieguur een formeel aanbod is waarmee, zoals dat ook is gebeurd voor de verzoekende partij, bij de evaluatie van het criterium prijs wel degelijk rekening kon worden gehouden; dat de door de verzoekende partij geuite onzekerheid of de inschrijver wel effectief het onderhoud op zich zal nemen en of het onderhoudscontract gedurende de looptijd van 20 jaar wel

zal worden nageleefd, niet alleen slaat op de uitvoering van de overeenkomst, die losstaat van de gunningsbeslissing, maar dat die vraag eveneens geldt voor de verzoekende partij; dat de grief in geen van zijn aspecten ernstig is;

5.5.1. Overwegende dat de verzoekende partij als vijfde middel de schending aanvoert van het beginsel van een deugdelijke en draagkrachtige motivering doordat uit het gunningsverslag blijkt dat de firma HELIDYNE in vergelijking met Belgische maatstaven een te grote winstmarge heeft vastgesteld, wat te wijten is aan het niet doorrekenen in de verkoopprijs van de kortingen toegestaan door de fabrikanten van boordinstrumenten, en dat zij niet bereid werd gevonden om haar prijs aan te passen;

5.5.2. Overwegende dat inderdaad uit het gunningsverslag een bezwaar blijkt in verband met een te grote winstmarge, in vergelijking met Belgische maatstaven, vanwege de onderaannemer van de tussenkomende partij, de firma HELIDYNE, leverancier van de optionele toestellen; dat in datzelfde gunningsverslag bij dat bezwaar wordt gesteld dat desalniettemin de offerte van de tussenkomende partij het interessants blijft, gelet op de geringe onderhoudskosten; dat inderdaad, ondanks de door de firma HELIDYNE op de door haar te leveren toestellen genomen grote winstmarge, de offerte van de tussenkomende partij voor het criterium prijs nog 14 punten (op 330) meer heeft behaald dan die van de verzoekende partij en dat ook op drie van de overige vier algemene beoordelingscriteria de offerte van de tussenkomende partij de hoogste quoterings heeft gekregen; dat die elementen in acht genomen, alsmede de ruime discretionaire beoordelingsbevoegdheid die in onderhandse procedures het bestuur bezit, de verwerende partij gemachtigd was om het bezwaar van de te grote winstmarge

vanwege de firma HELIDYNE te laten wijken voor de andere positieve beoordelingselementen; dat het middel gestoeld op gebrek aan deugdelijke en draagkrachtige motivering niet ernstig is;

5.6. Overwegende dat de vaststelling dat geen der middelen ernstig is, volstaat om de vorderingen tot schorsing met inbegrip van de vorderingen tot het bevelen van voorlopige maatregelen te verwerpen, zonder dat acht moet worden geslagen op de opgeworpen excepties van onontvankelijkheid en op mogelijke procedurele bezwaren tegen de in dezelfde verzoekschriften tot schorsing gevorderde voorlopige maatregelen,

## **B E S L U I T :**

### **Artikel 1.**

De vorderingen tot schorsing nrs. A. 67.790/IV-15.633 en 68.014/IV-15.669 worden gevoegd.

### **Artikel 2.**

Het verzoek tot tussenkomst van de b.v.b.a. HELIFLY in het administratief kort geding nr. A. 67.790/IV-15.633 wordt ingewilligd.

### **Artikel 3.**

De vorderingen tot schorsing en tot het bevelen van voorlopige maatregelen worden verworpen.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op vijftien juli 1900 zesennegentig, door de IVe kamer, die was samengesteld uit :

|       |                     |                  |
|-------|---------------------|------------------|
| de H. | J. BORRET,          | kamervoorzitter, |
| Mevr. | M.-R. BRACKE,       | staatsraad,      |
| de H. | A. VANDENDRIESSCHE, | staatsraad,      |
| Mevr. | S. VAN AELST,       | griffier.        |

**De griffier,**

**De voorzitter,**

**S. VAN AELST.**

**J. BORRET.**