

RAAD VAN STATE, AFDELING ADMINISTRATIE.

A R R E S T

**nr. 86.906 van 25 april 2000
in de zaak A. 85.126/XII-2102.**

In zake : de vennootschap naar Duits recht WIKING
HELIKOPTER SERVICE GmbH,
die woonplaats kiest bij
advocaat bij het Hof van Cassatie J. VERBIST
en advocaat F. VAN NUFFEL,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Brederodestraat 13

tegen :

het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door de
Vlaamse regering,
dat woonplaats kiest bij
advocaat K. RONSE,
kantoor houdende te BRUSSEL,
Louizalaan 523.

tussenkomen de partij :

de NV NOORDZEE HELIKOPTERS VLAANDEREN,
gevestigd te NIEUWPOORT,
Watersportlaan 3.

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

Gezien het verzoekschrift dat de vennoot-
schap naar Duits recht WIKING HELIKOPTER SERVICE GmbH
op 19 juli 1999 heeft ingediend om de schorsing te
vorderen van de tenuitvoerlegging van :

- "1. de beslissing d.d. 23 april 1999 van het
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,
departement leefmilieu en infrastructuur,
administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling
Loodswezen, in haar hoedanigheid van
aanbestedende dienst, om haar beslissing
waarbij zij de opdracht van diensten voor het
afsluiten van een overeenkomst voor het aan of
van boord brengen van de loods van het te
beloodsen schip door middel van een helikopter
(besteknummer 16EL/98/001) toewees aan Wiking
Helikopter Service GmbH, in te trekken (hierna
de 'Annulatiebeslissing'), en, aansluitend,

2. de beslissing d.d. 23 april 1999, ter kennis gebracht van Wiking Helikopter Service GmbH d.d. 20 mei 1999, van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement leefmilieu en infrastructuur, administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Loodswezen, in haar hoedanigheid van aanbestedende dienst beslist, om de opdracht van diensten voor het afsluiten van een overeenkomst voor het aan of van boord brengen van de loods van het te beloodsen schip door middel van een helikopter (besteknummer 16EL/98/001) te gunnen aan Noordzee Helikopters Vlaanderen (hierna de 'Gunningsbeslissing')";

Gezien het gelijktijdig ingediende verzoekschrift, waarbij dezelfde verzoekende partij de vernietiging vordert van dezelfde beslissing;

Gelet op het arrest nr. 81.748 van 12 juli 1999 waarbij de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt verworpen;

Gezien de nota van de verwerende partij;

Gezien het verslag opgemaakt door eerste auditeur J. STEVENS;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen;

Gelet op de beschikking van 21 maart 2000 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 4 april 2000;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter D. VERBIEST;

Gehoord de opmerkingen van advocaat F. VAN NUFFEL, die verschijnt voor de verzoekende partij, van advocaat K. RONSE, die verschijnt voor de verwerende partij, en van advocaat D. MARTENS, die loco advocaat J. MARTENS verschijnt voor de tussenkomende partij;

Gehoord het eensluidend advies van eerste auditeur J. STEVENS;

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;

Gelet op het bij artikel 90, § 3, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State vereiste advies;

Overwegende dat de NV NOORDZEE HELIKOPTERS VLAANDEREN met een verzoekschrift van 19 oktober 1999 heeft gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen; dat zij voor de litigieuze opdracht met de verzoekende partij in mededinging is zodat zij belang heeft bij de oplossing van het geschil; dat haar verzoek dienvolgens moet worden ingewilligd;

1. Over de gegevens van de zaak.

1. Overwegende dat de feiten dienstig voor de beoordeling van de vordering tot schorsing de volgende zijn :

1.1. In het Bulletin der Aanbestedingen van 11 september 1998 wordt op last van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Loodswezen, in de categorie "personenvervoer door de lucht zonder dienstregeling" een opdracht voor de aanneming van diensten met betrekking tot het beloodsingsgebied "aanloop Westerschelde" bekendgemaakt. De opdracht heeft volgens dat bericht en het bestek nr. 16EL/98/001 betrekking op "het inzetten van helikopter(s) voor helibeloodsing", waaronder verstaan wordt "de techniek waarbij de loods, om van of aan boord te gaan van het te belood(sen)(ste) schip, gebruik maakt

van een helikopter. Hierbij wordt de loods afgezet of afgehaald door middel van takel en windas terwijl de helikopter laag boven het scheepsdek ter plaatse blijft hangen". De opdracht loopt over negen jaar te rekenen vanaf "de datum vastgesteld in het bevel tot aanvang van de helikopterbeloodsing en welke in principe volgt op de 1ste van de maand volgend op de datum van de per aangetekend schrijven gegeven betekening van de goedkeuring van de offerte"; zij wordt uitgevoerd, in de aanvangsfase vanuit de vlieghaven te Oostende, later vanuit Zeebrugge. De realisatie van de helibeloodsing zal "stapsgewijs ingevoerd worden"; er zijn drie stappen gepland (stap 1 : "helibeloodsing voor een bedrag van 50 miljoen per jaar met prioriteit op dagen met slechte weersomstandigheden en gestaakte loodsdiensten"; stap 2 : "helibeloodsing aan een gemiddelde van 6 beloodsingen per dag"; stap 3 : "helibeloodsing aan een gemiddelde van 9 beloodsingen per dag"); er is bepaald dat de invoering van een bepaalde stap niet gebonden is aan een bepaalde termijn, maar de "periodiciteit per stap zal in onderling overleg bepaald worden".

1.2. Het bestek bepaalt de voorwaarden van gunning van de opdracht volgens de procedure van de algemene offerteaanvraag.

In dat bestek worden met betrekking tot de kwalitatieve selectie een aantal voorwaarden gesteld waaraan enerzijds de helikopter en anderzijds de bemanning "op het moment van het toewijzen van de opdracht" moet voldoen. Met betrekking tot de helikopter worden o.m. volgende voorwaarden vastgesteld :

"1. Configuratie

1. Tweemotorig zijn;
2. Landingsstel dient uit wielen te bestaan;
3. Over een elektrische lier beschikken die 272 kg kan heffen;

4. Over een noodstelsel beskikken dat de helikopter rehtop drijvend kan houden wanneer op het water geland moet worden;
 5. Over een schuifdeur beskikken welke in geopende stand minimum 135 cm hoog en 85 cm breed moet zijn;
 6. De rotordiameter mag maximaal +/- 13 m bedragen;
 7. Over een drie- of vierassige automatische piloot beskikken;
 8. Over een overlevingsvlot beskikken dat minimaal 6 personen kan bevatten;
 9. Over twee zoeklichten beskikken waarbij het eerste kan bediend worden door de piloten het tweede door de lierbedienaar;
 10. Een bemanning en drie passagiers kunnen vervoeren;
 11. Een autonomie van 1 uur 30 min bezitten aan een minimum kruissnelheid van 120 knopen op zeeniveau aan ISA voorwaarden met de vereiste configuratie.
2. Avionica
1. Uitgerust zijn om vluchten uit te voeren onder instrumentvoorwaarden;
 2. Een VHF FM radio hebben met een frequentieband van 156,025 tot 157,425 Mhz (per 25 khz);
 3. Over een GPS beskikken;
 4. Over een radar beskikken waarbij de kleinste schaal 0,50 zeemijlen bedraagt en welke een hoek van minimum 120° bestrijkt.
3. Vermogen
- De helikopter moet over het nodige vermogen beskikken om in hangstand te kunnen blijven op 1 motor, buiten grondeffect, met de vermelde configuratie en dit op zeeniveau onder ISA voorwaarden. Een wind van 12 knopen mag in rekening worden gebracht.
(...).".

Met betrekking tot de keuze van de aannemer bepaalt het bestek :

"De beoordeling van de verschillende offertes en de keuze van de voor het Bestuur regelmatige en meest geschikte bieding, zal geschieden rekening houdende met de volgende gunningscriteria :

Onderdeel	Aantal punten
1. Financiële evaluatie	Totaal 50 punten
a. Het bedrag van de bieding per helibeloodsing	50
De berekening voor het onderdeel van het bedrag van de biedingen geschiedt als volgt : aantal punten = 30 Am/Ax , waarbij Am het laagste regelmatige inschrijvingsbod is en Ax de inschrijving van de beschouwde offerte	
2. Technische evaluatie	Totaal 50 punten
a. Ervaring op gebied van helikopterbeloodsing	5
b. Op basis van technische kenmerken van de voorgestelde helikopter	15
c. Op basis van de kwalificatie van de piloten en de lierbedienaars	15
d. Op basis van de veiligheidsuitrusting van de helikopters	15
Voor elk van de voormelde criteria wordt een waarderingscijfer tussen 0, en in de kolom vermelde waarde toegewezen. Indien '0' (nul) wordt toegewezen, sluit de beoordelingscommissie automatisch de inschrijver voor elk ander criterium uit, en dus ook voor het geheel van de opdracht.	
De inschrijver dient minstens 35 punten op 50 te krijgen voor de elementen van de technische evaluatie om in aanmerking te komen, waarna de financiële vergelijking zal worden toegevoegd om aldus een globale rangschikking te bekomen voor de definitieve keuze op basis én van de technische evaluatie."	

1.3. De verzoekende partij schrijft in voor de uitvoering van de opdracht met een helikopter Sikorsky S 76 B. Ook de tussenkomende partij schrijft in, met een helikopter Dauphin AS 365 N3.

1.4. In haar evaluatieverslag van 4 december 1998 over de inschrijvingen, stelt de beoordelingscommissie dat beide inschrijvers voldoen aan de kwalitatieve selectie. De beoordeling van de aannemers op grond van de gunningscriteria valt uit in het voordeel van de verzoekende partij (95 punten tegen 87,87 punten voor de tussenkomende partij).

1.5. Op 30 november 1998 ontvangt de dienst van het loodswezen een brief van het loodsenverbond waarin deze erop wijst dat de verzoekende partij "op belangrijke punten niet voldoet aan de voorwaarden van de aanbesteding", meer bepaald ten aanzien van het "vermogen" waarover de helikopter moet beschikken (de Sikorsky weegt 550 kg te veel) en ten aanzien van de bekwaamheidsbewijzen van de in te zetten piloten.

1.6. Op 2 februari 1999 schrijft het afdelingshoofd van de dienst Loodswezen het federale Bestuur van de Luchtvaart aan met de vraag om de twee inschrijvingen te toetsen aan het bestek op het stuk van configuratie, avionica en vermogen.

Op 12 februari 1999 wordt daarop geantwoord. Op grond van nauwkeurige berekeningen met betrekking tot de configuratie, de avionica en het vermogen van de twee helikopters wordt besloten dat de tussenkomende partij "voldoet aan de voorwaarden" terwijl "Wiking met helikopter S76B niet tegelijkertijd
-drie loodsen aan boord (kan) hebben (configuratie)
-één uur en half autonomie hebben (configuratie)
-in hangstand (kan) blijven op één motor, buiten grond-effect, met de vermelde configuratie (...) (vermogen)".

1.7. In een nieuw evaluatieverslag, op 1 maart 1999 opgemaakt na kennisneming van het standpunt van het ministerie van Verkeerswezen, stelt de beoordelingscommissie dat de aanbidding van de verzoekende partij "niet voldoet aan de kwalitatieve selectie" wat betreft configuratie punten 10 en 11 en vermogen helikopter en dat de tussenkomende partij -die wel voldoet aan de kwalitatieve selectie- voldoet aan de gunningscriteria.

1.8.1. Op 23 april 1999 "annuleert" directeur-generaal J. STRUBBE van de Administratie Waterwegen en Zeewegen zijn eerder genomen en niet gedagtekend besluit om, vertrekkend van het analyseverslag van 4 december 1998 en rekening houdend met de vooropgestelde gunnings-criteria, de opdracht aan de verzoekende partij te gunnen.

Het "annulatiebesluit" vormt het eerste voorwerp van de voorliggende vordering.

1.8.2. Op 23 april 1999 besluit dezelfde directeur-generaal de opdracht toe te wijzen aan de tussenkomende partij omdat uit het analyseverslag van 1 maart 1999 en de daarbij horende "verklarende nota" van 20 april 1999 van de beoordelingscommissie blijkt dat de verzoekende partij haar "technische bekwaamheid niet heeft aangetoond conform de vereisten van artikel 71 van het bijzonder bestek" en zij dus niet voldoet aan die kwalitatieve selectie-vereisten, terwijl de tussenkomende partij ook voldoet aan de gunningscriteria.

Dit besluit vormt het tweede voorwerp van de voorliggende vordering.

1.9.1. Met een brief van 20 mei 1999 wordt aan de verzoekende partij medegedeeld dat haar offerte "niet weerhouden werd".

1.9.2. Op 8 juni 1999 vraagt de verzoekende partij om welke reden die beslissing is genomen. Bij brief van 16 juni 1999, bij de verzoekende partij aangekomen op 21 juni 1999, wordt haar een afschrift van het sub 1.8.1. vermelde besluit van directeur-generaal J. STRUBBE medegedeeld, alsmede van de op 20 april 1999 gedagtekende verklarende nota die de beoordelingscommissie ter rechtvaardiging van haar nieuw verslag van 1 maart 1999 opgesteld heeft.

1.10. Bij brief van 23 juni 1999 deelt het opdrachtgevend bestuur aan de tussenkomende partij mede dat haar offerte aanvaard wordt.

1.11. Met een verzoekschrift ingediend op 2 juli 1999 vraagt de verzoekende partij bij uiterst dringende noodzakelijkheid de schorsing van de twee met het voorliggende verzoekschrift bestreden beslissingen. Bij arrest nr. 81.748 van 12 juli 1999 verwerpt de Raad van State die vordering omdat de dringende noodzakelijkheid niet wordt aangetoond.

2. Over de ontvankelijkheid.

Overwegende dat de verwerende partij inroept dat de vordering te laat is ingesteld maar ter zitting afstand doet van die exceptie; dat ook de tussenkomende partij betoogt dat de vordering te laat is ingesteld aangezien de verzoekende partij zelf erkent reeds kennis te hebben gehad van de beide bestreden beslissingen, respectievelijk op 11 mei 1999 en 20 mei 1999;

Overwegende dat bij brief van 11 mei 1999 aan de verzoekende partij slechts is medegedeeld dat "haar offerte niet weerhouden werd"; dat zij de redenen daarvan vroeg met een brief van 8 juni 1999 en uitleg krijgt in een brief van 16 juni 1999 die wordt ontvangen op 21 juni 1999; dat het verzoekschrift tot schorsing en het verzoekschrift tot vernietiging ter post aangetekend zijn verzonden op 19 juli 1999 en aldus binnen de door artikel 4 van het besluit van de regent van 23 augustus 1946 tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling administratie van de Raad van State gestelde termijn van zestig dagen, die een aanvang nam op 22 juni 1999, de dag nadat ook de motieven van het afwijzen van de offerte haar ter kennis waren gebracht; dat de exceptie in de huidige stand van de procedure niet gegrond lijkt;

3. Over de grondvoorwaarden tot schorsing.

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;

3.1. Overwegende, wat de eerste voorwaarde betreft, dat de verzoekende partij in een eerste middel de schending inroept "van artikel 16 van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten; schending van hetzij artikel 71, hetzij artikel 110, §1, van het koninklijk besluit van 8 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten en de concessies van openbare werken; schending van het gelijkheidsbeginsel; schending van het bijzonder bestek en het beginsel patere legem quam ipse fecisti;" en zulks ten aanzien van de beide bestreden beslissingen; dat de verzoekende partij daarbij nader betoogt onder meer hetgeen volgt :

"Bovendien is het toestel van Noordzee Helikopters Vlaanderen alleszins onregelmatig met betrekking tot de afmetingen van de schuifdeuren van het toestel.

Het Bijzonder Bestek vermeldt op pagina 6, in één der selectiecriteria dat de helikopter 'over een schuifdeur (moet beschikken) welke in geopende stand minimum 135 cm hoog en 80 cm breed moet zijn'. (stuk 2, p. 6)

Overeenkomstig de officieel beschikbare informatie omtrent de Dauphin voorgesteld door Noordzee Helikopters Vlaanderen, heeft dit toestel een schuifdeur van slechts 105 tot 116 cm hoog (stuk 9 en 40). De grootte van de schuifdeuren is een factor voor de veiligheid voor de bemanning en de loodsen. Hoe groter de deuropening, des te gemakkelijker kan een noodevacuatie verlopen.

In haar verzoekschrift tot tussenkomst in de zaak A. 85.126/XII-2102, weerlegde Noordzee Helikopters Vlaanderen deze tekortkoming niet. Integendeel, Noordzee Helikopters Vlaanderen bevestigde impliciet dat de deur van haar toestel niet aan de vooropgestelde afmetingen beantwoordt :

'De kritiek van verzoekster op de afmetingen van de deur van het toestel Dauphin is vooreerst voorbarig.

Huidige schorsingsprocedure heeft geen betrekking op de uitvoering door rekwestrante van de vergunning, waarover tot op heden geen enkele opmerking werd gemaakt, integendeel. Daarenboven heeft de problematiek van de afmeting van de schuifdeur van de Dauphin geen enkele invloed op veiligheid vermits alle deuren (drie aan bakboord en drie aan stuurboord) afwerpbaar zijn voor evacuaties bij noodlandingen'. (stuk 25)

Verwerende Partij zweeg in haar observatienota in de zaak A. 85.126/XII-2102 omtrent de problematiek van de omvang van de deur van het toestel van Noordzee Helikopters Vlaanderen (stuk 24).

Uit de immatriculatie-documenten die Noordzee Helikopters Vlaanderen overmaakte aan het Bestuur van de Luchtvaart bij de officiële registratie van haar toestel blijkt duidelijk dat de afmeting van de deur 105 tot 116 cm bedraagt (de hoogte van de cabine bedraagt overigens slechts 140 cm) (stuk 46).

Zoals Verzoekende Partij reeds opmerkte, heeft noch Verwerende Partij, noch Noordzee Helikopters Vlaanderen, de volledige offerte van Noordzee Helikopters Vlaanderen voorgelegd. Aangezien de bijlage omtrent de afmetingen van de deur ontbreekt, kan niet geverifieerd worden of de bijlage van Noordzee Helikopters Vlaanderen overeenstemt met de bewering in haar offerte dat de deur 140 cm hoog is (stuk 27).

Gelet op de impliciete erkenning van Noordzee Helikopters Vlaanderen in haar verzoekschrift tot tussenkomst en gelet op de officiële immatriculatie-documenten van het voorgestelde Dauphin-toestel, is het verwonderlijk dat het Bestuur van de Luchtvaart in haar verslag stelt dat de deur van het Dauphin-toestel aan de selectiecriteria van het Bijzonder Bestek beantwoordt.

Voormelde vaststellingen voeren vooreerst tot het besluit dat de offerte van Verzoekende Partij volstrekt ten onrechte als onregelmatig werd aangemerkt, nu deze onregelmatigheid, voorzover op basis van de beknopte motivering kan worden beoordeeld, gesteund is op een zgn. cumulatieve interpretatie van technische voorwaarden, die geen steun vindt in het Bijzonder Bestek.

Bovendien, indien per impossibile zou worden aangenomen dat Verwerende Partij met recht het vervullen van een aantal technische voorwaarden gezamenlijk heeft beoordeeld, dan dient ook de

offerte van Noordzee Helikopters Vlaanderen als onregelmatig te worden aangemerkt, nu de Dauphin evenmin (en zelfs nog in mindere mate) aan deze samengevoegde technische voorwaarden voldoet";

Overwegende dat de verwerende partij in haar nota niet in het bijzonder ingaat op de afmetingen van de deuren, en in essentie verwijst naar het onderzoek van het Bestuur van de Luchtvaart en het besluit van dat onderzoek dat de offerte van de verzoekende partij "niet conform was met de punten 10 en 11 van de configuratie, evenmin als op het punt van het vermogen"; dat de verwerende partij daarbij punt 5 van de gevraagde configuratie, dat de deurafmetingen betreft, dus onbesproken laat; dat zij wel besluit dat de elementen die de verzoekende partij aanvoert, noodzaken tot een diepgaand onderzoek van technische elementen hetgeen het middel niet prima facie ernstig zou maken;

Overwegende dat de tussenkomenende partij tegenwerpt dat de beweringen van de verzoekende partij niet voor juist mogen worden gehouden, gelet op de deskundige voorlichting van de verwerende partij terzake door het Bestuur van de Luchtvaart;

Overwegende dat in het bestek, wat de technische bekwaamheid betreft, onder punt "1. Configuratie" van de helikopter elf vereisten worden vermeld; dat aan de eerste tien vereisten afzonderlijk dient te worden voldaan; dat de elfde vereiste inhoudt dat met de 'vereiste configuratie' -klaarblijkelijk worden hier de voorgaande tien vereisten bedoeld- de helikopter een autonomie van 1 uur 30 minuten moet bezitten aan een minimum kruissnelheid van 120 knopen op zeeniveau aan ISA voorwaarden"; dat onder "1. Configuratie", punt 5 vermeldt dat de helikopter over een schuifdeur moet beschikken die in geopende stand minimum 135 cm hoog en 85 cm breed moet zijn; dat een prima facie beoordeling van een dergelijk vereiste

weinig gespecialiseerde kennis veronderstelt, in tegenstelling tot hetgeen de verwerende partij daaromtrent aanvoert;

Overwegende dat ter zitting de verwerende partij en de tussenkomenende partijen aanvoeren dat dit vereiste niet essentieel is voor de opdracht en eerder dan een specifieke hoogte en breedte, met de gestelde afmetingen een minimum oppervlakte van de deuropening is bedoeld; dat geen van beide argumenten in de huidige stand van de procedure kan worden aanvaard; dat immers niet goed wordt ingezien waarom een concrete hoogte en breedte wordt voorgeschreven als een oppervlakte zou volstaan : het zou dan in elk geval een specifieke oppervlakte moeten betreffen die gemakkelijke doorgang voor menselijke personen toelaat; dat voorts niet lijkt te kunnen worden aanvaard dat een concreet vereiste slechts indicatieve waarde zou hebben, te meer daar wel een indicatieve maat wordt gegeven voor een ander vereiste : de rotordiameter (plus/minus 13 meter);

Overwegende dat de tussenkomenende partij in haar offerte heeft vermeld dat de Dauphin AS 365 N3 een schuifdeur aan stuurboord heeft, welke zich aan de lier bevindt, met een breedte van 124 cm en een hoogte van 140 cm in de geopende stand; dat in de offerte naar een bijlage 20 wordt verwezen die bij het dossier is gevoegd; dat daaruit blijkt (blz. 2) dat die schuifdeur in geopende stand onmogelijk een hoogte kan hebben van 140 cm en dat de stelling van de verzoekende partij, dat die schuifdeur slechts 105 tot 116 cm hoog is, eerder met de gegevens van die bijlage strookt, waarop een hoogte is vermeld van 106 tot 116 cm; dat zulks trouwens wordt erkend door de tussenkomenende partij, in een brief van 7 januari 2000 aan haar raadsman, die aan de Raad van State is toegezonden; dat meer bepaald (bladzijde 4 bovenaan) wordt gesteld "Het weze aangestipt dat inderdaad een deursafwijking zich voordoet"; dat het in

dat verband bevreemdt dat het Bestuur van de Luchtvaart in zijn verslag van 12 februari 1999 voor de helikopter van de tussenkomen partij "schuifdeur minimum 135 x 85 cm" "Ja" heeft vermeld en voor die van de verzoekende partij "132 x 95 cm"; dat mogelijks er een vergissing is, te wijten aan de in de offerte vermelde hoogte van 140 cm of een andere vermelde hoogte van 140 cm (wellicht van de cabine);

Overwegende dat uit hetgeen voorafgaat volgt dat de verzoekende partij terecht een schending van het gelijkheidsbeginsel lijkt in te roepen; dat zij immers niet is geselecteerd omdat zij niet voldeed aan bepaalde vereisten, zijnde gelijktijdig aan de punten 10 en 11 van de rubriek "1. Configuratie" en aan de rubriek "3. Vermogen"; dat echter de tussenkomen partij wel is geselecteerd ondanks het feit dat zij op haar beurt ook niet lijkt te voldoen aan een vereiste van het bestek, namelijk punt 5 van rubriek "1. Configuratie"; dat het middel op dat punt ernstig is;

3.2. Overwegende, wat de tweede voorwaarde betreft, dat de verzoekende partij met betrekking tot het moeilijk te herstellen ernstig nadeel uiteenzet wat volgt : Zij is voor haar activiteiten inzake helikopter-transporten "grotendeels" aangewezen op opdrachten van publieke overheden en ziet nu een belangrijke opdracht -qua bedrag (1 miljard) en duur (9 jaar)- aan zich voorbijgaan, hetgeen haar een belangrijke referentie ontnemt wanneer zij zich moet profileren bij toekomstige Europese aanbestedingen; als de bestreden beslissingen geschorst worden, dan kan zij aan de burgerlijke rechter de ontbinding van de tot stand gekomen overeenkomst vragen en ontstaat voor haar een nieuwe kans om de opdracht, die principieel over negen jaar loopt, toegewezen te krijgen en aldus een herstel in natura te verkrijgen;

3.3. Overwegende dat de verwerende partij met betrekking tot het moeilijk te herstellen ernstig nadeel in essentie betoogt dat een financieel nadeel herstelbaar is, dat een kleine opdracht in Vlaanderen weinig invloed kan hebben op internationale referenties voor een maatschappij die stelt dat zij een positie verworven heeft op de internationale markt en dat het oogmerk om precedentes te voorkomen een actio popularis uitmaakt; dat ook de tussenkomenende partij van oordeel is dat geen moeilijk te herstellen ernstig nadeel wordt aangetoond, in hoofdzaak daarbij verwijzende naar de argumentaties ontwikkeld door de verwerende partij;

Overwegende dat mede gelet op de ernst van het hierboven aanvaarde middel, het betoog van de verzoekende partij overtuigt; dat overigens in het voormelde arrest nr. 81.748 betreffende het op dezelfde wijze aangevoerd nadeel reeds werd gesteld, in uitvoerige bewoordingen, dat het een schorsing kan wettigen;

Overwegende dat het nadeel echter enkel kan worden betrokken op de tweede bestreden beslissing, die de opdracht gunt aan de tussenkomenende partij, nu de verzoekende partij de nadruk legt op het verkrijgen van een nieuwe kans om de opdracht toegewezen te krijgen; dat de vordering aldus moet worden verworpen in zoverre zij de eerste bestreden beslissing betreft,

B E S L U I T :

Artikel 1.

Het verzoek tot tussenkomst van de NV NOORDZEE HELIKOPTERS VLAANDEREN in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

Artikel 2.

Bevolen wordt de schorsing van de tenuitvoerlegging van de beslissing van 23 april 1999 van directeur-generaal J. STRUBBE van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement leefmilieu en infrastructuur, administratie waterwegen en zeewezen, afdeling loodswezen om de aannemingsopdracht van diensten voor het aan of van boord brengen van de loods van het te beloodsen schip door middel van een helikopter (besteknummer 16EL/98/001) toe te wijzen aan de NV Noordzee Helikopters Vlaanderen, Watersportlaan 3 C te NIEUWPOORT.

Artikel 3.

De vordering tot schorsing wordt voor het overige verworpen.

Artikel 4.

De uitspraak over de bijdrage in de betaling van de kosten van de vordering tot schorsing wordt uitgesteld.

De kosten van de tussenkomst in de schorsingsprocedure, bepaald op vijfduizend frank, komen ten laste van de tussenkomende partij.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op vijftwintig april 2000, door de XIIe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	D. VERBIEST,	kamervoorzitter,
	A. VANDENDRIESSCHE,	staatsraad,
	J. BAERT,	staatsraad,
Mevr.	S. DOMS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

S. DOMS.

D. VERBIEST.