

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK.

A R R E S T

nr. 185.220 van 8 juli 2008
in de zaken A. 83.866/XII-2038.
A. 87.874/XII-2317.
A. 144.441/XII-3991.

In zake : I. + II. + III.
de NV SEAPORT TERMINALS,
die woonplaats kiest bij
advocaat T. Dewandere,
kantoor houdende te 1000 Brussel,
Jan Jacobsplein 5

tegen :

I. + II. + III.
het GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN,
dat woonplaats kiest bij
advocaten D. D'Hooghe en Y. Vangerven,
kantoor houdende te 1000 Brussel,
Loksumstraat 25.

tussenkomen de partijen :

- I. 1. de NV HESSENATIE,
2. de VENNOOTSCHAP NAAR ZWITSERS RECHT MSC
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY SA,
3. de NV in oprichting COMBINATIE HESSENATIE/MSC,
die woonplaats kiezen bij
advocaat H. Lange,
kantoor houdende te Antwerpen,
Schermersstraat 30
- II. de NV HESSENATIE,
die woonplaats kiest bij
advocaat H. Lange,
kantoor houdende te Antwerpen,
Schermersstraat 30.
- III. 1. de NV HESSE-NOORD NATIE,
die woonplaats kiest bij
advocaat H. Lange,
kantoor houdende te Antwerpen,
Schermersstraat 30.
2. de NV P & O PORTS EUROPE, thans DP World,
die woonplaats kiest bij
advocaat E. Empereur,
kantoor houdende te Berchem,
Uitbreidingsstraat 2.

DE RAAD VAN STATE, XIIe K A M E R,

Gezien het verzoekschrift dat de NV Seaport Terminals op 30 april 1999 heeft ingediend om de nietigverklaring te vorderen van :

“de beslissing van 3 maart 1999 van de raad van bestuur van het Havenbedrijf, waarbij besloten werd :

1. De concessie van de eerste fase van het containergetijdendok Linkerscheldeoever principieel toe te wijzen aan de combinatie N.V. Hessenatie/Mediterranean Shipping City Cy (kortweg MSC) met ingang van de dag van aankomst van het eerste schip en voor een periode van 50 jaar onder de voorwaarden vastgelegd in de rubrieken IV tot en met VI van het document ‘Containergetijdendok - Uitnodiging tot kandidaatstelling’ onder de opschortende voorwaarde van de effectieve bouw van het containergetijdendok.
2. Een overeenkomst af te sluiten met de combinatie N.V. Hessenatie/MSC voor de concessie van de eerste fase op de westelijke oever van het containergetijdendok” (A. 83.866);

Gezien het verzoekschrift dat de NV Seaport Terminals op 15 november 1999 heeft ingediend om de nietigverklaring te vorderen van

“de beslissing van 15 september 1999 van de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, waarbij besloten werd :

1. De concessie van het deel van de oostelijke oever behorende bij de tweede fase van het containergetijdendok toe te wijzen aan de n.v. Hessenatie o.m. met het oog op de consolidatie van de containertrafieken van CP-Ships.
2. Een overeenkomst af te sluiten met de n.v. Hessenatie voor de concessie van het deel van de oostelijke oever behorende bij de tweede fase van het containergetijdendok” (A. 87.874);

Gezien het verzoekschrift dat de NV Seaport Terminals op 24 november 2003 heeft ingediend om de nietigverklaring te vorderen van

“de beslissing van 23 september 2003 van de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, waarbij werd besloten :

‘artikel 1 : principieel in te stemmen met de voormelde overdrachten en machtiging te verlenen aan de voorzitter en de afgevaardigd bestuurder om de voormelde vragen tot overdracht goed te keuren en opdracht te geven aan de voorzitter en de afgevaardigd bestuurder tot het voorbereiden van de wijzigingen ten aanzien van de bestaande concessieovereenkomsten van het Deurganckdok en het Delwaidedok, waarin minstens bepalingen zullen worden ingeschreven die een optimale capaciteitsbenutting en optimaal ruimtegebruik op permanente basis kunnen garanderen en afdwingen (bv. door het opleggen van een minimum te garanderen volume op de betrokken terminals ...) en bepalingen zullen opgenomen dat wanneer, naar aanleiding van het nemen van maatregelen door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen bij manifest ondergebruik, de ontstane beschikbare ruimte op de initieel in concessie verleende terminal zal worden toegekend aan een ‘derde-concessionaris’, er een hoofdelijke en solidaire concessie zal verleend worden aan de aanwezige concessionaris en de ‘derde-concessionaris’ en dat zij met deze ‘derde-concessionaris’ de terminal dient uit te baten onder één operationeel managementconcept;

artikel 2 : opdracht te geven aan de voorzitter en de afgevaardigd bestuurder om de in artikel 1 van onderhavig besluit bedoelde wijzigingen aan de bestaande concessieovereenkomsten ter goedkeuring voor te leggen aan raad van bestuur;
artikel 3 : mits overdracht door Hessenatie-Noord Natie nv aan P&O Ports van fase II oost, in te stemmen met de toewijzing van de concessie fase III west aan Hesse-Noord Natie nv en opdracht te geven aan de voorzitter en de afgevaardigd bestuurder tot het voorbereiden van de concessieovereenkomst van fase III west, rekening houdend met de wijzigingen die aan de andere bestaande concessie-overeenkomsten van het Deurganckdok en het Delwaidedok zullen worden aangebracht en opdracht te geven aan de voorzitter en de afgevaardigd bestuurder om deze concessieovereenkomst ter goedkeuring voor te leggen aan de raad van bestuur;

artikel 4: in te stemmen met het toekennen aan Maersk Benelux bv van eventueel ontstane beschikbare ruimte aan de oostelijke zijde of, zeer weinig waarschijnlijk, aan de westelijke zijde van het Deurganckdok en dit naar aanleiding van het nemen van maatregelen door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen bij manifest ondergebruik op de betrokken terminals :

- op voorwaarde dat de trafiekontwikkelingen van Maersk Benelux bv op het moment van het nemen van deze maatregelen van aard blijken te zijn dat zij aanleiding kunnen geven tot het toestaan van een dedicated terminal aan Maersk Benelux bv;
- middels het afsluiten van een hoofdelijke en solidaire concessie tussen Maersk Benelux bv en de concessionaris en Maersk Benelux bv met deze concessionaris de terminal zal uitbaten onder de door de concessionaris reeds weerhouden exploitatieconcept;
- op voorwaarde dat in de mogelijke concessieovereenkomst van Maersk Benelux nv bepalingen worden opgenomen zoals bij andere concessieovereenkomsten aan het Deurganckdok en het Delwaidedok die, conform de verwachtingen van de Vlaamse regering, een optimale capaciteitsbenutting en optimaal ruimtegebruik op permanente basis kunnen garanderen en afdwingen (bv. door het opleggen van een minimum te garanderen volumes op de betrokken terminals ...) en bepalingen zullen opgenomen wanneer, naar aanleiding van het nemen van maatregelen door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen bij manifest ondergebruik, de ontstane beschikbare ruimte op de initieel in concessie verleende terminal zal worden toegekend aan een ‘derde-concessionaris’, er een hoofdelijke en solidaire concessie zal verleend worden aan Maersk Benelux bv en de ‘derdeconcessionaris’ en dat zij met deze ‘derde-concessionaris’ de terminal dienen uit te baten onder één operationeel managementconcept” (A. 144.441);

Gezien het verzoekschrift tot tussenkomst van 26 juli 1999;

Gelet op de beschikking van 3 september 1999 die de tussenkomst van de NV Hessenatie, de vennootschap naar Zwitsers recht MSC Mediterranean Shipping Company SA en de NV in oprichting Combinatie Hessenatie/MSC, toelaat;

Gezien de verzoekschriften tot tussenkomst van 8 februari 2000;

Gelet op de beschikking van 21 februari 2000 die de tussenkomsten van de NV Hessenatie toelaat;

Gezien de verzoekschriften tot tussenkomst van 20 februari 2004;

Gelet op de beschikking van 11 maart 2004 die de tussenkomsten van de NV Hesse-Noord Natie en de P & O Ports Europe, thans DP World toelaat;

Gezien de memories van antwoord en van wederantwoord;

Gezien het verslag opgesteld door eerste auditeur J. Stevens;

Gelet op de beschikkingen van 24 februari 2005 die de neerlegging ter griffie van het verslag en van de dossiers gelast;

Gelet op de kennisgeving van het verslag aan partijen en gezien de laatste memories;

Gelet op de beschikkingen van 10 maart 2008 waarbij de terechtzitting bepaald wordt op 22 april 2008;

Gehoord het verslag van kamervoorzitter D. Verbiest;

Gehoord de opmerkingen van advocaat Ph. Winderickx, die loco advocaat T. Dewandre verschijnt voor de verzoekende partij, van advocaat D. D'Hooghe, die verschijnt voor de verwerende partij, van advocaat H. Lange, die verschijnt voor de tussenkomende partijen, DP World uitgezonderd, en van advocaat A. Van Vaerenbergh, die loco advocaat E. Empereur verschijnt voor de tussenkomende partij DP World;

Gehoord het eensluidend advies van eerste auditeur J. Stevens;

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

OVERWEEGT WAT VOLGT :

De procedure

1. Het is passend de drie zaken samen te voegen wegens hun samenhang.

De ontvankelijkheid

2. In het auditorsverslag wordt, na vermelding van briefwisseling die het bevoegd lid van het auditoraat voerde met de partijen, aangesloten bij de exceptie onder meer van de verwerende partij waarin aan de verzoekende partij actueel belang wordt ontzegd.
3. De verwerende partij ontzegt dit actueel belang onder meer als volgt :

“1.1 Betreffende de procedurele voorgaanden

3. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heeft in het kader van de procedures voor de Raad van State met rolnummer G/A 51.839/IV-14.212 en G/A 53.336/IV-14.334 in haar laatste memorie voor het eerst opgeworpen dat de N.V. Seaport Terminals niet langer beschikte over een actueel belang aangezien zij als gevolg van de transactie met de nv P&O Port Terminals haar containeractiviteit in en om de Antwerpse Haven uit eigen beweging nagenoeg volledig stopgezet heeft en daarenboven tevens nagelaten heeft zich kandidaat te stellen voor de bevragsprocedure voor een derde concessie voor de behandeling van containers op de Linkeroever aan het Deurganckdok.

4. De N.V. Seaport Terminals heeft zich in het kader van voormelde procedures noch schriftelijk, noch mondeling ter zitting tegen deze exceptie verweerd.

5. In zijn arrest van 27 mei 2003 heeft de Raad van State dan ook de beroepen van de verzoekende partij onontvankelijk verklaard bij gebrek aan actueel belang (R.v.St., Seaport Terminals, nr. 120.027, 27 mei 2003).

1.2 Standpunt van de verzoekende partij

6. In het kader van de procedure de nog hangende procedures voor de Raad van State met rolnummers G/A 83.866/XII-2038 (procedure inzake toekenning fase I deurganckdok), G/A 87.874/XII-2317 (procedure inzake toekenning fase II, Oost deurganckdok) en G/A 144.441/XII-3991 (procedure inzake herconfigurering concessies deurganckdok) houdt de N.V. Seaport Terminals nu voor dat zij nog wel over containerbehandelingscapaciteit in de Antwerpse Haven zou beschikken, met name op haar ‘volwaardige containerterminal’ aan het Vrasenedok.

Zo stelt verzoekende partij in haar brief van 10 januari 2005, evenals in haar laatste memorie dat zij in september 2004 een overeenkomst heeft afgesloten met MSC [...] voor de behandeling van zeer grote ‘deepsea’- schepen aan het Vrasenedok. Daarbij merkt verzoekende partij op dat het hier wel degelijk volcontainerschepen betreft. Ten gevolge van het contract met verzoekende partij, zou MSC een volledige containerlijn hebben overgebracht van het Delwaidedok naar het Vrasenedok en zouden ook wekelijks full-containerschepen aanmeren aan het Vrasenedok die volledig zou uitgerust zijn

voor de behandeling van containers met 2 Gantry-kranen en 3 mobiele kranen. De operaties zouden gebeuren met 16 straddle carriers.

Tevens wordt opgemerkt dat Seaport Terminals behoort tot de groep Katoen Natie die ook de fullcontainerterminal van Montevideo uitbaat.

Dat zij nog steeds geïnteresseerd is in de uitbreiding van haar containerbehandelingsactiviteit zou voorts blijken uit haar kandidatuur voor de eerste fase van het Deurganckdok.

1.3 Weerlegging

7. Zoals reeds eerder werd gesteld heeft de verzoekende partij, als gevolg van de transactie met de nv P&O Port Terminals, haar container-activiteit in en om de Antwerpse Haven uit eigen beweging nagenoeg volledig stopgezet. De verzoekende partij heeft eveneens nagelaten zich kandidaat te stellen voor de bevragingsprocedure voor een derde concessie voor de behandeling van containers op de Linkeroever. Ook het loutere feit dat zij zich kandidaat heeft gesteld voor de eerste fase van het Deurganckdok volstaat niet om een actueel belang aan te tonen. Deze procedure vond immers plaats vóór de datum van voormelde transactie met de nv P&O Port Terminals.

8. Zoals reeds werd uiteengezet in de brief van de verwerende partij d.d. 10 december 2004 kan de terminal van de N.V. Seaport Terminals aan het Vrasenedok bovendien bezwaarlijk als een 'volcontainerterminal' worden bestempeld zoals het toekomstige Deurganckdok. Het betreft daarentegen een gemengde of multipurpose terminal waar benevens allerhande conventionele goederen ook in beperkte mate containers kunnen worden behandeld.

Dit blijkt vooreerst uit de verhouding tussen de behandelde conventionele lading versus de behandelde containerlading, evenals uit de verhouding tussen de gecontaineriseerde maritieme lading en de containers die via de binnenvaart worden aan- en afgevoerd. Zo werd in 2003, en dus voor voornoemd contract met MSC, bijvoorbeeld 1.161.057 ton conventionele' [...] maritieme lading behandeld en slechts 708.197 ton gecontaineriseerde maritieme lading of omgerekend 50.266 TEU. De andere containers (33.000 stuks; bron Seaport Terminals) werden via de binnenvaart aan- en afgevoerd. Deze containers komen/gaan meestal van/naar de containerterminals op Rechter Oever en bevatten hoofdzakelijk consumptie goederen, plastics of chemicaliën die via de magazijnen op Linker Oever worden opgeslagen en gedistribueerd. In 2004 werd 1.242.800 ton conventionele maritieme lading behandeld en 1.399.000 ton gecontaineriseerde maritieme lading. De eerste drie maanden van 2005 werd 430.380 ton conventionele maritieme lading behandeld en 480.500 ton containers.

Zelfs na de inwerkingtreding van het (tijdelijke) contract met MSC gaan de aantallen inzake conventionele en gecontaineriseerde lading dus gelijk op.

Bovendien blijkt de terminal, voor wat het beperkte containergebeuren betreft, doorgaans hoofdzakelijk te worden gebruikt voor de aan- en afvoer van binnenvaartcontainers voor opslag en distributie. Op een echte volcontainerterminal, zoals het toekomstige Deurganckdok, wordt daarentegen (bijna) uitsluitend gecontaineriseerde maritieme lading behandeld.

Ook wordt het beperkt aantal containers dat op het Vrasenedok toch op zeeschepen geladen wordt, doorgaans geenszins op zuivere containerschepen geladen, doch wel op combinatie schepen zoals bijvoorbeeld op conro's waarbij een aantal containers samen met rollend materieel op éénzelfde schip worden geladen. Op een volcontainerterminal wordt (quasi) uitsluitend met zuivere containerschepen gewerkt.

Verder worden op de terminal aan het Vrasenedok weliswaar 2 brugkranen gebruikt. Deze behandelen samen echter nog geen 100.000 TEU maritieme en binnenvaart containers. Op containerterminals behandelen de meeste brugkranen 150.000 TEU per kraan op jaarbasis. De aanwezigheid van deze brugkranen, die eveneens voor de behandeling van andere goederen worden

ingezet, is dan ook geenszins een indicatie voor de aard of het gebruik van een terminal. Een containerterminal met de afmetingen van de Seaport terminal op Linker Oever zou trouwens meer dan 1 miljoen TEU per jaar kunnen behandelen.

Het feit dat de N.V. Seaport Terminals nog in beperkte mate containers behandelt aan het Vrasenedok is dus niet onverenigbaar met de vaststelling van het Havenbedrijf dat de N.V. Seaport Terminals niet langer optreedt als volcontainerafhandelaar in de Antwerpse Haven en dus niet beschikt over een actueel belang bij de gevorderde annulatie van beslissingen inzake de toekenning van een concessie voor een volcontainerterminal.

In de concessieovereenkomsten voor volcontainerterminals zoals het toekomstige Deurganckdok wordt immers uitdrukkelijk bepaald dat de concessie uitsluitend wordt verleend met het oog op de inrichting van een volcontainerterminal. Er mogen dan ook geen magazijnen voor opslag en distributie van goederen worden opgericht, met uitzondering van container freight stations. In de overeenkomsten wordt tevens bepaald dat de concessionaris zich er toe verbindt op de terminal uitsluitend containers te behandelen die ter plaatse uit het zeeschip werden gelost en dan verder via een andere transportmodus worden vervoerd of die ter plaatse in het zeeschip moeten worden geladen nadat ze werden aangevoerd via een andere transportmodus, met inbegrip van het klassieke transshipment.

9. Wat betreft de verwijzing door verzoekende partij naar het feit dat zij in september 2004 een overeenkomst heeft afgesloten met MSC voor de behandeling van zeer grote 'deepsea'-schepen aan het Vrasenedok, dient het volgende worden opgemerkt :

Vooreerst valt op te merken dat het hier om een zeer tijdelijke situatie gaat. In het Delwaidedok, kaaien 702 tot 730 wordt op dit ogenblik een volledig voor MSC bestemde terminal ingericht. Ten gevolge van de opbouwwerken is er tijdelijk een capaciteitsgebrek ontstaan. Aangezien de Deurganckdok terminals nog niet operationeel zijn en ook de Noordzee Terminal en de Europa Terminal reeds op volle capaciteit werken, diende tijdelijk een alternatief worden gezocht. Enkel om deze reden doet één loop van MSC tijdelijk het Vrasene Dok aan. Zodra de MSC terminal aan het Delwaide dok afgewerkt is, zal de aanloop van het Vrasene Dok door MSC beëindigd worden. Dit wordt verwacht voor oktober 2005. De verzoekende partij kan dus geen lange termijn contract voorleggen. Ook het feit dat de verzoekende partij geen bijkomende investeringen heeft gedaan in het kader van ISPS (havenveiligheidsrichtlijn), doet overigens blijken dat het louter gaat om een tijdelijke activiteit.

Daarnaast dient ook de opmerking over de 'zeer grote deepsea schepen' genuanceerd te worden. Vele schepen die vermeld staan op de tabellen die de verzoekende partij neerlegt bij haar laatste memorie, zijn immers geen 'deepsea' schepen, doch wel 'feeder' schepen (zie bijlage, waarbij de feeder schepen aangeduid worden met een F). Zo wordt de Zuid-Afrika dienst met schepen tot 3.000 TEU capaciteit uitgebaat. Waar deepsea schepen enkel de grote havens en lijnen aandoen, doen de kleinere feeder schepen ook kleinere havens aan. Ook worden feederschepen ingezet wanneer het niet de moeite loont om een deepsca schip in te schakelen. Dit betekent dat voorlopig elke week slechts één full containerschip behandeld wordt en dit enkel ten gevolge van het zeer tijdelijke contract met MSC.

10. Het beperkt aantal containers dat verzoekende partij voor het overige vermeldt, houdt dus bevestiging in van de stelling dat zij haar containerbehandeling nagenoeg heeft stopgezet. Bovendien kadert deze behandeling in een multi-purpose operatie.

Daarbij dient overigens ook opgemerkt te worden dat Nile Dutch Shipping, waarnaar de verzoekende partij verwijst in haar laatste memorie, sinds januari 2005 naar een andere rederij (Grimaldi) is overgestapt.

11. De N.V. Seaport Terminals beschikt benevens het Vrasenedok (kaai 1225/1233) over geen andere terminals waar zij containers behandelt. Aangezien de enige terminal waar Seaport Terminals nog containers behandelt een gemengde of multipurpose terminal is, wordt zij in de haventerminologie niet als een volcontainerafhandelaar beschouwd.

Wat betreft de verwijzing naar het feit dat Seaport Terminals behoort tot de groep Katoen Natie die ook de full-containerterminal van Montevideo (Uruguay) zou uitbaten, dient opgemerkt te worden dat dit niet volstaat om een persoonlijk belang aan te tonen in hoofde van de verzoekende partij. Bovendien ligt die haven volledig buiten het bereik van de Antwerpse haven en van de omliggende havens. Het feit dat verzoekende partij uitsluitend Montevideo kan vermelden, en dan nog in hoofde van Katoennatie, toont des te meer aan dat de verzoekende partij ook in de relevante omliggende havens (Hamburg, Le Havre, ...) inderdaad nagenoeg geen activiteiten van volcontainerbehandeling heeft.

12. Uit het voorgaande dient dan ook besloten te worden dat de verzoekende partij over geen actueel belang beschikt bij haar vordering tot nietigverklaring”.

4. Hetgeen voorafgaat doet op zijn minst twijfelen aan het actueel belang dat de verzoekende partij nog kan laten gelden bij de voorliggende beroepen. Het was aan haar om die twijfel weg te nemen. In haar laatste memories, op 6 april 2005 bij de Raad van State ingekomen, stelt de verzoekende partij :

“Zoals reeds per aangetekend schrijven van 1 februari 2005 gemeld aan de heer Eerste Auditeur Stevens, is beroepster wel degelijk nog in belangrijke mate actief in de containerbehandeling.

Zo heeft beroepster o.a. in september 2004 een overeenkomst afgesloten met MSC (tweede tussenkomende partij, de grootste reder ter wereld) voor de behandeling van zeer grote ‘deepsea’-schepen aan het Vrasenedok.

Ingevolge deze overeenkomst, behandelde beroepster van augustus 2004 tot en met december 2004 voor MSC de volgende aantallen :

- gelost uit of geladen in een zeeschip : 30.460 containers
- herladen in of gelost uit een lichter : 10.707 containers

De overige reders meegerekend (Concorde Line, Nile Dutch Shipping, Northern Shipping en diversen), behandelde beroepster in dezelfde periode 153.750 containers (zeeschip : 72.522 containers / lichter : 81.228 containers).

Tijdens de eerste drie maanden van 2005 behandelde beroepster voor MSC de volgende aantallen :

- gelost uit of geladen in een zeeschip : 28.001 containers
- herladen in of gelost uit een lichter : 12.387 containers

De overige reders meegerekend, behandelde beroepster in dezelfde periode 76.806 containers (zeeschip : 33.751 containers / lichter : 43.055 containers).

Beroepster voegt bij onderhavige laatste memorie de gedetailleerde tabellen bij, m.b.t. de voor MSC behandelde containers in de voormelde periodes.

Belangrijk daarbij is dat het wel degelijk volcontainerschepen betreft, in tegenstelling tot hetgeen verwerende partij beweert. Beroepster vestigt er inderdaad de aandacht op dat MSC, in het contract dat ze heeft afgesloten met beroepster, een volledige containerlijn heeft overgebracht van het Delwaiedok naar het Vrasenedok. Wekelijks meren dan ook full-containerschepen aan, aan de terminal van het Vrasenedok, die volledig is uitgerust voor de behandeling van containers met 2 Grantry-kranen en 3 mobiele kranen; de operaties gebeuren met 16 straddle carriers.

Uit één en ander volgt dat beroepster wel degelijk nog dient te worden beschouwd als een volcontainerafhandelaar, zodat zij nog steeds beschikt over het vereiste actueel belang bij de gevraagde nietigverklaringen”.

Ter terechtzitting stelt de raadsman van de tweede tussenkomende partij evenwel dat de betrokken overeenkomst betreffende de activiteiten aan het Vrasenedok een einde heeft genomen en zij herhaalt dat de verzoekende partij geenszins nog te beschouwen is als volcontainerafhandelaar. Zulks wordt niet tegengesproken door de raadsman van de verzoekende partij die ter terechtzitting geen nadere toelichting meer kan verschaffen bij het dossier en zelfs niet eens het erg betwiste actueel belang van de verzoekende partij ondersteunt. Uit hetgeen voorafgaat volgt dat de verzoekende partij niet aantoont dat zij nog kan worden beschouwd als een volcontainerafhandelaar. De beroepen zijn bij gebrek aan actueel belang niet langer ontvankelijk.

**OM DIE REDENEN
BESLIST DE RAAD VAN STATE :**

Artikel 1.

De zaken A. 83.866/XII-2038, 87.874/XII-2317 en 144.441/XII-3991 worden gevoegd.

Artikel 2.

De beroepen worden verworpen.

Artikel 3.

De kosten van de beroepen, bepaald op 522,06 euro, komen ten laste van de verzoekende partij.

De kosten van de tussenkomsten, bepaald op 745,80 euro, komen ten laste van de tussenkomende partijen, elk voor een zesde.

Aldus te Brussel uitgesproken in openbare terechtzitting, op acht juli 2008, door de XIIe kamer, die was samengesteld uit :

de HH.	D. VERBIEST,	kamervoorzitter,
	J. LUST,	staatsraad,
	G. VAN HAEGENDOREN,	staatsraad,
Mevr.	S. DOMS,	griffier.

De griffier,

De voorzitter,

S. DOMS.

D. VERBIEST.