RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

XIIe KAMER

A R R E S T

nr. 234.601 van 29 april 2016
in de zaak A. 213.028/XII-7704

In zake: 1. de NV SEAPORT TERMINALS
2. de NV KATOEN NATIE
3. de NV KATOEN NATIE TERMINALS
4. de NV ANTWERP BEVRACHTINGS-, EXPEDITIE EN STOUWERSBEDRIJF
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Erwin Simons
kantoor houdend te 1050 Brussel
Louizalaan 106
bij wie woonplaats wordt gekozen
eveneens bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Barteld Schutyser

tegen:

het GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten David D'Hooghe, Nathanaëlle Kiekens en Rozanne Vander Hulst
kantoor houdend te 1000 Brussel
Loksumstraat 25
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij:

de NV PSA DGD
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Sébastien Ryelandt en Pieter De Bock
kantoor houdend te 1050 Brussel
Louizalaan 65/2
bij wie woonplaats wordt gekozen
eveneens bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Axel Craeybeckx

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 8 juli 2014, strekt tot de nietigverklaring van “de beslissing nr. 141345 van de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen van 12 mei 2014 waarbij besloten wordt om het thans onbenutte deel van de concessie van Antwerp Gateway NV op de oostzijde van het Deurganckdok uit de concessie van Antwerp Gateway NV te lichten en dit terreindeel voor een verlengbare termijn van zeven jaar in concessie te geven aan de joint venture PSA DGD NV, met mogelijkheid van subconcessie aan MSC PSA European Home Terminal”.

II. Verloop van de rechtspleging

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

De NV PSA DGD heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 12 november 2014. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Eerste auditeur Jos Stevens heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partijen, de verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 12 januari 2016.

Staatsraad Johan Bovin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Barteld Schutyser, die verschijnt voor de verzoekende partijen, advocaat David D'Hooghe, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaten Sébastien Ryelandt, Pieter De Bock en Axel Craeybeckx, die verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Jos Stevens 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 verwerende partij, zijnde het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (hierna: GHA), is een autonoom gemeentelijk havenbedrijf dat volgens artikel 247*bis* van het Gemeentedecreet één van de havenbedrijven betreft in de zin van het decreet van 2 maart 1999 'houdende het beleid en het beheer van de zeehavens'. In toepassing van laatstgenoemd decreet is een havenbedrijf een publiekrechtelijke overheid die het beheer en de exploitatie van het havengebied als taak heeft en die de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de bepalingen van dat decreet en andere toepasselijke bestuursrechtelijke principes.

Overeenkomstig artikel 13 van voormeld decreet kan de verwerende partij het havendomein ter beschikking stellen van derden voor hernieuwbare periodes van bepaalde duur. Deze terbeschikkingstelling kan door middel van een domeinconcessie of een concessie van bouwwerken gebeuren, dan wel door erfpacht-, opstal- of huurrechten te verlenen.

Twee voor dit geding van belang zijnde domeinconcessies betreffen het Deurganckdok. Op 3 februari 2004 beslist de raad van bestuur van

de verwerende partij om de kaaivlakte aan de westelijke zijde van het Deurganckdok, bestaande uit een terreindeel A en een terreindeel B, aan de nv Hesse-Noord Natie – later de nv PSA Antwerp – in concessie te geven. Dit resulteert in een concessieovereenkomst van 13 februari 2004. Op 30 november 2004 beslist de raad van bestuur van het GHA tevens om de kaaivlakte aan de oostelijke zijde van het Deurganckdok, bestaande uit een terreindeel A en een terreindeel B, in concessie toe te wijzen aan de nv Antwerp Gateway. Dit resulteert in een concessieovereenkomst van 15 december 2004. De einddatum van beide concessies is 31 december 2046.

3.2. Op 18 juni 2013 kondigen het Deense bedrijf Maersk Line, de Zwitserse Mediterranean Shipping Company (hierna: MSC) en het Franse bedrijf Compagnie Maritime d'Affrètement - Compagnie Générale Maritime (hierna: CMA CGM) een operationele samenwerking, P3 genaamd, aan.

Op de webstek van de verwerende partij wordt in de rubriek "Nieuws" op 13 oktober 2013 onder de titel "Antwerpse haven versterkt positie als belangrijke containerhaven" uitgebreid aandacht besteed aan deze in het vooruitzicht gestelde samenwerking.

Op 26 november 2013 ontvangt de verwerende partij een brief van MSC waarin zij die samenwerking aankondigt, mededeelt dat die operationele samenwerking extra trafieken van volcontainerschepen tot gevolg zal hebben waardoor bijkomende volumes aan containers zouden moeten worden behandeld en om die reden te willen verhuizen naar de terreinen rond het Deurganckdok om op die locatie haar trafieken en die van de andere P3-partners te verwerken. MSC geeft aan in eerste instantie te denken aan de bestaande en verder uit te bouwen terminal van de nv PSA Antwerp op de westzijde van het Deurganckdok.

De raad van bestuur van de verwerende partij beslist vervolgens op 2 december 2013 wat volgt:

> "1.7 Eerste analyse van de P3/MSC opportuniteit
> De evolutie die zich voordoet in de sector van de volcontainer en deepsea-containerafhandeling is om diverse redenen een uitzonderlijke opportuniteit.
> De mogelijke keuze van P3/MSC, als game-changer in de containermarkt, voor de Antwerpse haven betekent een aanzienlijke aangroei in de te behandelen containervolumes. Met een stijging op hooguit 5 jaren, louter op basis van organische groei, naar ca. 7 miljoen TEU (+ ca. 30%) en een gestage doorgroei naar 9 miljoen TEU (+ 67%) is het belang hiervan uitermate uniek te noemen.
> De blijvende groei die de Antwerpse haven gedurende de voorbije twee decennia in de containerbusiness heeft doorgemaakt, de gerealiseerde uitdieping van de Schelde teneinde nog beter unieke opportuniteiten, zoals P3/MSC, te kunnen behandelen, wordt door de vooropgestelde keuze van de P3-alliantie ten volle erkend, bevestigd en versterkt.
> Bovendien wordt een zeer concrete vraag voorgelegd door MSC, zoals blijkt uit de brief van 26 november 2013 (bijlage).
> Op grond van een eerste analyse blijken de uitgangspunten van MSC aansluiting te vinden bij de feitelijke bevindingen van het GHA.
> Met een capaciteit van ca. 5.000.000 TEU bereikt MSC haar saturatiepunt, wetende dat in de betrokken sector meestal uitgegaan wordt van een capaciteitsbezetting tot 80% / 85% als zijnde rendabel en optimaal. Eens men boven deze grens gaat zal dit een onmiddellijk negatief effect genereren op de rentabiliteit van de terminal.
> Zoals hierboven reeds aangegeven werd door MSC op het Delwaidedok in 2012 een overslag gegenereerd van 4.303.840 TEU (zijnde 79,70% van de beschikbare capaciteit).
> Rekening houdend met de prognoses zoals gesteld door de betrokken rederij, voor wat betreft haar eigen trafieken en de trafieken te behandelen binnen de P3-alliantie, dient gesteld dat de totale overslagcapaciteit op korte termijn (binnen 5 jaar) stijgt tot ca. 7.100.000 TEU (132% van de beschikbare capaciteit), om daarna nog verder toe te nemen. (zie tabel)
> Er is vast te stellen dat deze opportuniteit een verregaande bezetting, cq. benutting van het Deurganckdok lijkt te vereisen, waardoor meteen ook zou kunnen verholpen worden aan de eerder besproken problematiek aangaande TMV.
> Er dient dan ook te worden nagegaan op welke wijze zulks kan gerealiseerd worden, en op welke wijze dit kan ingepast worden in de bestaande concessies, dan wel andere verdere tussenkomsten zou vereisen.
> […]
> BESLUIT: voorstel aan de raad van bestuur:

artikel 1: Op grond van de beschikbare gegevens vast te stellen en te bevestigen dat het MSC en P3 project in de volcontainersector een uitgesproken kans is voor de haven van Antwerpen die in het licht van het algemeen havenbelang noopt tot verdere raadpleging en toetsing van de markt.
artikel 2: Het directiecomité, met mogelijkheid van subdelegatie, te machtigen om op transparante en open wijze een markttoetsing te organiseren cq. diverse stakeholders te raadplegen teneinde te vernemen, of er andere concrete opportuniteiten op korte termijn in het vooruitzicht gesteld kunnen worden die door de facilitering van P3 zouden worden doorkruist, dan wel onverenigbaar zouden zijn met P3.
artikel 3: Het directiecomité, met mogelijkheid van subdelegatie, te machtigen om, mede in het licht van de resultaten van de markttoetsing, besprekingen te voeren met de diverse betrokken stakeholders – hierbij rekening houdend met het algemeen havenbelang en de belangen van de diverse stakeholders – teneinde na te gaan op welke wijze deze en/of andere opportuniteiten kunnen geaccomodeerd worden in de haven van Antwerpen (cq. het Deurganckdok).
artikel 4: Het directiecomité, met mogelijkheid van subdelegatie, te machtigen na te gaan op welke wijze in de toekomst invulling zou kunnen gegeven worden aan het Delwaidedok, en tentatief af te toetsen, onder voorbehoud van een verdere marktraadpleging, welke bestemming zou kunnen gegeven worden aan Delwaidedok indien de MSC trafieken Deurganckdok zouden aandoen.
[…]".

Op 2 december 2013 wordt deze beslissing op de webstek van de verwerende partij in de rubriek "Nieuws" onder de titel "Havenbedrijf toetst markt voor nieuwe opportuniteit Deurganckdok" uitvoerig toegelicht, en onder meer aangekondigd:

"De Zwitserse rederij MSC, de nummer twee in de wereld, wil haar activiteiten in Antwerpen verder uitbouwen. MSC heeft het Havenbedrijf Antwerpen officieel gevraagd om dat aan het Deurganckdok te kunnen doen. Momenteel is de grootste containerklant van de Antwerpse haven actief aan het Delwaidedok waar het afgelopen jaar zo'n 4,6 miljoen TEU werden verwerkt. Het Havenbedrijf zal op een transparante en open manier een toetsing in de markt organiseren zodat duidelijk wordt of er zich naast MSC nog andere belangrijke gelijklopende opportuniteiten zouden aandienen. De raad van bestuur heeft vanavond het licht op groen gezet voor dergelijke markttoetsing.
[…]
Vooraleer er een mogelijke reservatie aan het Deurganckdok komt, zal het Havenbedrijf op een transparante en open wijze een toetsing van de markt organiseren. Hiervoor zullen op brede schaal terminal-operatoren worden

> aangesproken. Deze markttoetsing moet nagaan of er in de markt andere, even concrete en belangrijke, voorstellen op korte termijn voorliggen, die door de facilitering van MSC en P3-trafieken op het Deurganckdok zouden worden doorkruist, dan wel onverenigbaar zijn met de plannen van P3 en MSC.
> Mede op basis van de bevindingen uit de markttoetsing zullen verder besprekingen worden gevoerd met de betrokken stakeholders in functie van de opportuniteiten van de accommodatie.
> […]

3.3. In uitvoering van voormelde beslissing van 2 december 2013 vraagt de verwerende partij bij brief van 4 december 2013 aan potentieel geïnteresseerde marktpartijen – zijnde enerzijds, alle concessionarissen in de haven van Antwerpen, waaronder de tweede verzoekende partij, en, anderzijds, "een zo ruim mogelijke, ook internationale groep van havenbedrijven, shipping lines en havenoperatoren" – het volgende:

> "Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, bij monde van haar raad van bestuur van 2 december 2013, heeft kennis genomen van de wens van MSC en de P3-partners, een samenwerkingsverband van 3 rederijen, om van Antwerpen haar hubhaven voor Noord West Europa te willen maken.
> Dit zal tot gevolg hebben dat op vrij korte termijn belangrijke capaciteit van het Deurganckdok ten behoeve van MSC en de P3-partners zou moeten kunnen worden aangesproken welke het Deurganckdok biedt als volcontainerdok.
> Vooraleer ter zake de nodige beslissingen te nemen wenst het GHA echter te vernemen of er zich thans nog andere gelijkwaardige opportuniteiten zouden voordoen, die door de facilitering van MSC en de P3-partners zouden worden mislopen, dan wel die onverenigbaar zouden zijn met de facilitering van MSC en de P3-partners.
> Om deze reden wordt gevraagd om ons op korte termijn, en uiterlijk tegen 20 december 2013, mee te delen of er concrete opportuniteiten zijn die in het vooruitzicht kunnen gesteld worden die nopen tot reservatie van het Deurganckdok hiervoor.
> Dit schrijven houdt geen enkel engagement in hoofde van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in, en heeft tot doel om met kennis van zaken, in het algemeen havenbelang, de nodige beslissingen te kunnen nemen."

Diverse aangeschreven marktpartijen reageren op voormelde markttoetsing; sommigen daarvan, zijnde de ondernemingen "DP World

(Antwerp Gateway), MSC/TIL, Maersk, CMA/CGM, PSA Antwerp, APM Terminals en Zuid Natie" worden op hun eigen verzoek ook ontvangen door de verwerende partij.

De tweede verzoekende partij antwoordt bij brief van 20 december 2013 dat zij de inhoud van de brief van 4 december 2013 niet begrijpt. In essentie verbaast het haar dat haar opinie wordt gevraagd over een eventuele commerciële relatie tussen, enerzijds, de concessionarissen die het Deurganckdok uitbaten en, anderzijds, MSC en de P3-partners, waarin naar haar mening noch zij, noch het GHA, enige inspraak heeft. Zij vraagt zich dan ook af wat de werkelijke bedoeling is van voormeld schrijven. Zij verzoekt de verwerende partij hierover verduidelijking te verschaffen. De verwerende partij antwoordt niet op deze brief.

3.4. Op 10 februari 2014 beslist de raad van bestuur van de verwerende partij het volgende:

> "[...]
> MOTIVATIE
> Op grond van het voorgaande is het GHA van oordeel dat de aangeboden opportuniteit vanwege MSC en de P3-partners zeker verder moet weerhouden worden en dat machtiging verleend dient te worden aan het directiecomité om mede in het licht van de resultaten van de markttoetsing, verder besprekingen te voeren met de diverse betrokken stakeholders – hierbij rekening houdend met het algemeen havenbelang en de belangen van de diverse stakeholders – teneinde na te gaan op welke wijze de gecommuniceerde opportuniteit van MSC en de P3-partners binnen de vooropgestelde timing kan geaccommodeerd worden in de haven van Antwerpen (cq. het Deurganckdok).
> Uitdrukkelijk wordt hierbij ook benadrukt dat rekening houdend met de weerhouden opportuniteit, het GHA haar principes inzake het behouden/mogelijk maken van haveninterne concurrentie en optimaal ruimtegebruik zal blijven handhaven en nastreven. Hoofdzakelijk, doch niet uitsluitend, zal het GHA de verdere naleving en uitwerking van deze principes o.m. benaarstigen door middel van het concessiebeleid.
> De gelijke concurrentie en stimulans die te vinden is in het instrument van de tonnenmaatverplichtingen zal daarbij als randvoorwaarde blijvend gehanteerd worden.
> BESLUIT: de raad van bestuur beslist

artikel 1: kennis te nemen van de resultaten, van de in het kader van het besluit van de raad van bestuur van 2 december 2013, uitgevoerde markttoetsing
artikel 2: gelet op het ontbreken van concrete evenwaardige alternatieven, het directiecomité, met mogelijkheid van subdelegatie, te machtigen om, mede in het licht van de resultaten van de marktoetsing, besprekingen te voeren met de diverse betrokken stakeholders – hierbij rekening houdend met het algemeen havenbelang en de belangen van de diverse stakeholders – teneinde na te gaan op welke wijze de gecommuniceerde opportuniteit van MSC en de P3-partners kan geaccommodeerd worden in de haven van Antwerpen (cq. het Deurganckdok)
artikel 3: in het kader van een transparant beleid de opdracht te geven aan PATR een afschrift van dit besluit over te maken aan de bedrijven die gereageerd hebben op de markttoetsing".

Van deze beslissing wordt bij brief van 11 februari 2014 een afschrift overgemaakt aan alle bedrijven die hebben gereageerd op de markttoetsing.

Op 14 april 2014 stellen de nv Seaport Terminals (hierna: SPT) en de nv Katoen Natie (hierna: KTN) een beroep tot nietigverklaring in tegen deze beslissing. Dit beroep is bij de Raad van State gekend onder het rolnummer A. 212.209/XII-7644.

3.5. Bij brief van 2 mei 2014 verzoekt de nv PSA Antwerp de verwerende partij om goedkeuring van de overdracht van de bestaande concessie aan een nieuwe joint-venture PSA DGD, binnen het kader van de bijzondere clausule A over de overdracht van de concessie van de concessieovereenkomst van 13 februari 2004.

Op 12 mei 2014 beslist de raad van bestuur van de verwerende partij "gelet op de unieke opportuniteit van MSC/P3, in te stemmen met de overdracht van de bestaande concessie op de westzijde van het Deurganckdok aan de nieuwe joint venture 'PSA DGD' overeenkomstig de voorwaarden van de huidige concessie van PSA Antwerp op dit terrein, behoudens de hierna vermelde afwijkingen", onder meer wat de tonnenmaatverplichtingen betreft.

Tegen deze beslissing dienen de verzoekende partijen op 8 juli 2014 een beroep tot nietigverklaring in. Dit beroep is bij de Raad van State gekend onder het rolnummer A.213.027/XII-7703.

Tegen deze beslissing dient ook de nv Antwerp Gateway een beroep tot nietigverklaring in. Bij arrest nr. 230.260 van 20 februari 2015 heeft de Raad van State in deze zaak de afstand van het geding vastgesteld.

3.6. Op 12 mei 2014 beslist de raad van bestuur van de verwerende partij eveneens “het gedeelte van de concessie van Antwerp Gateway op de oostzijde van het Deurganckdok met een oppervlakte van ca. 380.361m² + ca. 23.713m² uit de concessie van Antwerp Gateway te lichten” en het gedeelte van ca. 380.361m² op de oostzijde van het Deurganckdok, aldus voorheen behorende tot de concessie van de nv Antwerp Gateway, in concessie te geven aan de joint venture PSA DGD, met mogelijkheid van subconcessie aan MPET als tijdelijk accessorium van de concessie van de westzijde van het Deurganckdok, voor een duurtijd van 7 jaar, en “de oppervlakte van 23.713m² […] aan de tijdelijke en voorwaardelijke concessie van PSA DGD [toe te voegen] van zodra de voortgang van de werken aan de Deurganckdoksluis dit toelaat”.

Dit is de bestreden beslissing.

3.7. De verwerende partij zet in haar memorie van antwoord en laatste memorie uiteen dat inmiddels de P3-samenwerking is afgesprongen doch vervangen door een nieuw samenwerkingsverband, genaamd 2M, gevormd tussen MSC en Maersk. Zij wijst in dit verband op een beslissing van de raad van bestuur van de verwerende partij van 15 december 2014 “waarbij het GHA heeft vastgesteld dat de uitgangspunten van de beslissingen van 12 mei 2014 onverkort kunnen worden gehandhaafd in het kader van de 2M-samenwerking” en tevens heeft “beslist tot een aantal begeleidende maatregelen om de tijdelijkheid en voorwaardelijkheid van de concessie van PSA DGD nv op de zuidoostzijde van

het Deurganckdok beter te laten aansluiten op de actuele en toekomstige behoeften van Antwerp Gateway".

IV. Ontvankelijkheid van het beroep

Standpunt van de partijen

4.1. De verwerende partij werpt in de memorie van antwoord op dat het beroep niet ontvankelijk is wegens gebrek aan belang in hoofde van de verzoekende partijen.

Zij wijst er op dat de verzoekende partijen bewust niet hebben deelgenomen aan de markttoetsing, maar zich hebben beperkt tot "een 'formele' brief, zonder enig inhoudelijk antwoord". Er werd geen enkel alternatief geboden voor het voorstel van MSC/P3, laat staan dat zij aangeven waarom en hoe zij in aanmerking zouden komen voor een concessie op het Deurganckdok. Hierbij benadrukt de verwerende partij dat "de KTN Groep zich gedurende de laatste jaren op geen enkel wijze, formeel noch informeel, kandidaat gesteld heeft voor enig ander concessieterrein in de haven van Antwerpen met het oog op de overslag, inzonderheid van diepzeecontainers" en dat "het Deurganckdok uiteraard voorbehouden dient te blijven voor deep sea-containeroverslag", hetgeen ook zo is aangegeven in de beslissing van 10 februari 2014, evenals in de markttoetsing zelf.

In dit kader verwijst de verwerende partij naar het arrest nr. 120.027 van 27 mei 2003 waarin wordt geoordeeld "dat de verzoekende partij (Seaport Terminals NV) niet aantoont dat zij nog kan worden beschouwd als een volcontainerafhandelaar (…)", en het arrest nr. 185.220 van 8 juli 2008 waarin de Raad "oordeelde dat Seaport Terminals, nu zij haar volcontainer business in 2000 (!) verkocht heeft, geen actueel belang meer kan aantonen in een betwisting over de toewijzing van de Deurganckconcessies aan NV PSA Antwerp en NV Antwerp Gateway" en dat "het gegeven dat Seaport Terminals sporadisch

diepzeecontainers overslaat op haar terminal aan het Vrasenedok […] niet van aard [is om] tot de aanwezigheid van een actueel belang [te] besluiten". Recent, in een klacht bij de Europese Commissie in 2013, heeft KTN zelf erkend dat zij haar diepzeecontainerafhandelingsactiviteit heeft verkocht.

Er wordt ook geen enkele onderbouwing of stuk aangebracht waaruit zou blijken dat die activiteit op een andere manier in het Deurganckdok zou worden ontplooid. Zo is in tegendeel vast te stellen dat de nv Antwerp Bevrachtings-, Expeditie en Stouwersbedrijf (hierna: ABES) vooral actief is in stukgoed en dat ABES en SPT concessionarissen betreffen op andere plaatsen binnen de haven – Vrasenedok en Vijfde Havendok – waardoor geenszins blijkt op welke wijze zij een alternatief zouden kunnen aandragen voor het PSC/P3 project. Dit blijkt ook uit het antwoord dat door KTN werd verschaft op de markttoetsing.

De vernietiging van de bestreden beslissing kan nooit tot gevolg hebben dat de verzoekende partijen een kans hebben op het verkrijgen van de betrokken concessie op het Deurganckdok, niet alleen omdat geen concessies werden toegewezen, maar ook omdat zulke kans "zuiver hypothetisch" is.

Recent bevestigde het Hof van Beroep te Antwerpen in een arrest van 2 april 2014 dat noch KTN, noch SPT kunnen worden beschouwd als een concurrent van de Deurganckconcessionarissen, nu zij zich nauwelijks bezighouden met het afhandelen van diepzeecontainers, maar hoofdzakelijk met het afhandelen van goederen van algemene aard.

Ten slotte brengen de verzoekende partijen in hun verzoekschrift geen elementen naar voor die moeten doen besluiten dat SPT, KTN, Katoen Natie Terminals of ABES op heden activiteiten voeren die de overslag van diepzeecontainers betreffen, waardoor zij daadwerkelijk in aanmerking zouden kunnen komen voor de toewijzing van een

Deurganckdokconcessie of waardoor zij een evenwaardig alternatief zouden kunnen bieden voor het voorstel van MSC en de P3-partners.

Het beroep is dan ook onontvankelijk omdat de eventuele vernietiging van de bestreden beslissing aan de verzoekende partijen geen enkel voordeel kan opleveren.

4.2. Betreffende de beweerde niet-deelname van de verzoekende partijen aan de markttoetsing, repliceren de verzoekende partijen in hun memorie van wederantwoord dat zij daartoe, gelet op de onduidelijke inhoud van de brief, “eenvoudigweg de mogelijkheid niet hebben gehad”. Er werd niet gevraagd naar hun belangstelling noch om een offerte in te dienen, maar om “mee te delen of er concrete opportuniteiten” waren. Er werd geen melding gemaakt van de toewijzing van een nieuwe concessie door het GHA, maar wel van het “accommoderen” of “faciliteren” van trafieken. Het GHA stelde geen enkel kader vast waaraan de voorstellen moesten beantwoorden. Niettemin dienden de partijen binnen de zestien dagen mee te delen of er “concrete opportuniteiten” waren, zonder nadere toelichting hieromtrent. Hun brief van 20 december 2013 aan het GHA dat zij de brief van 4 december 2013 niet begrepen en bijkomende inlichtingen wensten, werd nooit beantwoord. Uit het niet indienen van een concreet voorstel kan dan ook geen gebrek aan belang worden afgeleid. De verzoekende partijen verwijzen in dit verband naar de rechtspraak inzake de gunning van overheidsopdrachten die oordeelt dat partijen die, zoals de verzoekende partijen te dezen die in hun enig middel de niet-passende bekendmaking van de toewijzing van de concessie op de westzijde van het Deurganckdok hebben bekritiseerd, een schending van de bekendmakings-voorschriften aanvoeren, op ontvankelijke wijze een beroep kunnen instellen, niettegenstaande zij geen alternatief voorstel hebben geboden.

Voorts leidt de verwerende partij uit de passus in de brief van 20 december 2013 van de verzoekende partijen dat zij geen inspraak hebben in de commerciële relatie tussen MSC en P3-partners wanneer deze gebruik willen

maken van de diensten van PSA en Antwerp Gateway, ten onrechte af dat zij door de bestreden beslissing niet worden geraakt of benadeeld, nu dit standpunt voorbijgaat aan het onderscheid dat moet worden gemaakt tussen de situatie waarin bepaalde rederijen een contractuele relatie aangaan met bestaande concessiehouders op het Deurganckdok en de situatie waarin een nieuwe concessiehouder op het Deurganckdok wordt aangewezen, welke laatste situatie aan de orde bleek te zijn geweest. Aangezien uit de bewoordingen van de brief van 4 december 2013 van het GHA niet kon worden uitgemaakt welke situatie aan de orde was, hebben de verzoekende partijen in hun brief van 20 december 2013 om opheldering gevraagd. Uit deze brief kan niet worden afgeleid dat de verzoekende partijen niet in staat zouden zijn om de Deurganckconcessie te verwerven en te exploiteren. Deze brief werd ook nooit beantwoord.

De verzoekende partijen stellen dat zij voor de Raad niet dienen te verduidelijken welke plannen zij met het Deurganckdok hebben en stellen de vraag waarom het GHA geen echte marktbevraging met een duidelijk omschreven voorwerp, gunningscriteria en een redelijke termijn om een offerte in te dienen, hebben georganiseerd. Alleen dergelijke marktbevraging kan de begane onregelmatigheden herstellen.

Wat de beweerde niet-deelname van de verzoekende partijen aan marktbevragingen voor andere concessieterreinen in de haven van Antwerpen betreft, repliceren de verzoekende partijen dat zij zich steeds kandidaat hebben gesteld, met uitzondering van de marktbevraging in 2002. In deze markt-bevraging waren de voorwaarden van het marktbevragingsdocument overduidelijk op maat van de nv PSA Antwerp geschreven. Er was nog niet bepaald hoeveel omzet de concessiehouder diende te realiseren, terwijl er een verbod op het overbrengen van trafieken van de linker- naar de rechteroever gold, hetgeen voor de verzoekende partijen neerkwam op een verbod om trafieken achter de sluizen, naar een positie vóór de sluizen over te brengen. De verzoekende partijen hebben zich hierover bij het GHA bij brief van 7 november 2002 beklaagd. Het GHA gaf op deze bezwaren een louter formeel antwoord. De

uiteindelijke beslissing van de verzoekende partijen om in de loop van deze bevragingsprocedure geen kandidaatstelling in te dienen, kan dan ook niet als een gebrek aan interesse worden uitgelegd.

De verzoekende partijen betwisten evenzeer dat zij niet voor een concessie in het Deurganckdok in aanmerking zouden komen omdat zij in de diepzeecontainer-business geen activiteiten meer zouden hebben; om aan te tonen dat zij nog steeds in deze business actief zijn, verwijzen zij naar een beslissing van het GHA van 26 maart 2013 waarin wordt gesteld: “KTN/SPT behandelde op haar concessie aan het Vrasenedok over de periode 2008-2012 115.663 TEU (via de binnenvaart) en 211.658 TEU (maritieme TEU)” en meer specifiek “t.a.v. KTN/SPT”: Seaport Terminals in 2010, 992.174 ton (210.145,42 euro) en in 2011, 1.507.587 ton (116.597,60 euro). De verzoekende partijen verwijzen tevens naar een beslissing van de directeur Patrimoniumbeheer van het GHA van 7 maart 2014 waarin wordt gesteld: “Er werd op basis van onze gegevens vast-gesteld dat in tegenstelling tot de contractueel bepaalde minimale tonnenmaat-verplichting van 2.150.000 ton er in 2013 een overslag gerealiseerd werd van 1.354.529 ton.”. Zij wijzen erop dat zij “bovendien ook elders diepzeecontainer-terminals uit[baten], o.m. in de haven van Montevideo”.

De verzoekende partijen menen dan ook dat de arresten nummers 185.220 van 8 juli 2008 en 120.027 van 27 mei 2003 van de Raad van State waarnaar het GHA verwijst, door de feiten zijn achterhaald. Het arrest van het Hof van Beroep te Antwerpen is *prima facie* in kort geding gewezen, en volstaat niet opdat de Raad van State het ontbreken van enig belang in hoofde van de verzoekende partijen zou kunnen vaststellen.

Relevant is de wens van de verzoekende partijen om hun bestaande activiteiten in de haven van Antwerpen verder uit te bouwen, met inbegrip van hun activiteiten op het vlak van containerbehandeling en bij voorkeur op het strategisch belangrijke Deurganckdok. Vermits de bestreden beslissing de beoogde uitbreiding belet, is zij griefhoudend en dus aanvechtbaar.

Zelfs indien de verzoekende partijen in de sector van de diepzeecontainers niet of niet meer actief zouden zijn, dan nog heeft dit niet noodzakelijk tot gevolg dat zij geen offerte meer kunnen indienen. Zij zouden zich met andere ondernemingen in een consortium kunnen verenigen, of beroep kunnen doen op de technische en beroepsbekwaamheid van andere ondernemingen (HvJ C-3898/92, *Ballast Nedam Groep NV t. Belgische Staat*, 14 april 1994).

Wat ten slotte het beweerde "hypothetische" karakter van het voordeel betreft dat de verzoekende partijen met hun beroep tot nietigverklaring nastreven, namelijk de kans om de concessie op de westzijde van het Deurganckdok alsnog toegewezen te krijgen, moeten de verzoekende partijen, naar analogie met de rechtspraak inzake overheidsopdrachten, niet aantonen dat de concessie na vernietiging aan haar moet worden toegekend. Het volstaat dat zij opnieuw een kans maken de concessie te verkrijgen. Concessieovereenkomsten moeten immers net als overheidsopdrachten met naleving van de beginselen van gelijke behandeling, niet-discriminatie en transparantie worden toegewezen.

Voorts betogen de verzoekende partijen dat de argumentatie van het GHA dat een eventuele vernietiging de verzoekende partijen geen voordeel zou opleveren vermits in dat geval de nv Antwerp Gateway opnieuw concessionaris van de volledige oostzijde van het Deurganckdok zou worden, faalt naar recht. Doordat de concessie van de nv Antwerp Gateway op de oostzijde van het Deurganckdok gedeeltelijk aan de nv PSA DGD werd overgedragen, is een nieuwe concessie tot stand gekomen. Eén en ander impliceert de beëindiging van de concessieovereenkomst van 22 november 2004, aangezien er geen twee concessies met hetzelfde voorwerp kunnen bestaan.

Bovendien gaat de redenering van het GHA voorbij aan het feit dat het terreindeel B van de concessie van de nv Antwerp Gateway volledig braak ligt. Krachtens de concessieovereenkomst van 22 november 2004 wordt de concessie, wanneer "manifest ondergebruik" optreedt, beëindigd. Het GHA kan,

gezien de economische waarde van het betrokken terrein, die situatie niet laten voortbestaan, en zal de concessie uiteindelijk moeten beëindigen. In dat geval zal het GHA genoodzaakt zijn om een nieuwe marktbevraging te organiseren, teneinde één of meerdere concessiehouders aan te wijzen. De verzoekende partijen maken alsdan een nieuwe kans om de betrokken concessie te verwerven.

4.3. Ook de tussenkomende partij is van mening dat de verzoekende partijen geen aantoonbaar belang hebben. Zij geven, aldus de tussenkomende partij, in hun verzoekschrift niet *in concreto* aan waarin hun belang precies bestaat.

De verzoekende partijen zijn niet in staat om een diepzee-volcontainerterminal aan het Deurganckdok uit te baten en tonen hiervoor geen daadwerkelijke interesse: KTN en SPT verkochten reeds in februari 2000 hun totale containeractiviteit aan P&O Ports Terminals. De nv Katoen Natie Terminals en ABES zijn gewoonweg niet actief als diepzee-volcontainer-behandelaars.

De enige containerterminal van de verzoekende partijen is deze van SPT in het Vrasenedok. Deze maakt slechts marginaal deel uit van de activiteiten van de Katoen Natie-groep en de omzet is totaal verwaarloosbaar vergeleken met de activiteiten van PSA Antwerp aan het Deurganckdok. PSA Antwerp, enerzijds, en KTN en SPT, anderzijds, zijn derhalve overduidelijk geen concurrenten van elkaar, temeer daar PSA Antwerp immers overwegend zeer grote containerschepen behandelt buiten de sluizen, daar waar in het Vrasenedok, dat binnen de sluizen ligt, slechts kleinere schepen kunnen worden behandeld. Tevens stelt de tussenkomende partij vast dat KTN en SPT sedert 1 januari 2014 de trafieken van Nile Dutch aan het Vrasenedok hebben verloren.

De tussenkomende partij verwijst voorts naar de reeds in de exceptie van de verwerende partij geciteerde arresten van de Raad van State en

het Hof van Beroep te Antwerpen en betoogt tevens dat de verzoekende partijen geen enkel alternatief hebben geboden als reactie op de markttoetsing.

4.4. In hun laatste memorie betogen de verzoekende partijen nog dat in de uitnodiging moest worden aangegeven hoe het bewijs van bekwaamheid moet worden geleverd door de eisen inzake technische en beroepsbekwaamheid, financiële en economische draagkracht, evenals gunningscriteria, te omschrijven.

Voorts kan een marktpartij die geen of slechts beperkte activiteiten van diepzeecontaineroverslag uitoefent, niet *ipso facto* worden geacht niet in aanmerking te komen voor zodanige concessie, aangezien in een dergelijke redenering de betrokken markt zou worden afgesloten en de toegang ertoe voor nieuwe spelers zou worden verhinderd.

Het feit dat de verzoekende partijen in de haven van Montevideo diepzeecontainerterminals uitbaten maakt aannemelijk dat de verzoekende partijen bekwaam zijn een concessie zoals deze op het Deurganckdok uit te baten. Uit de door hen neergelegde stukken blijkt dat “in deze terminal schepen tot 155.500 ton DWT met een 38 ‘-ontwerp (baggerbaar tot 45’) worden geaccommodeerd. De terminal is bovendien uitgerust met grote panama portaalkranen met een capaciteit van 100 ton”. Aangezien het om een gelijkaardige concessie gaat, is de locatie van de betrokken haven niet ter zake.

In tegenstelling tot hetgeen de tussenkomende partij beweert rust op de verzoekende partijen niet de verplichting om hun belang bij het beroep reeds in het verzoekschrift te omschrijven of toe te lichten. Dit kan ook nog in antwoord op een door de verwerende of de tussenkomende partij opgeworpen exceptie.

De verzoekende partijen ontkennen met klem het bestaan van een niet-concurrentiebeding naar aanleiding van de transactie met P&O Ports

Terminals. Bovendien brengt een dergelijk beding op grond van artikel 1165 van het Burgerlijk Wetboek alleen tussen de contracterende partijen gevolgen teweeg.

Wat de bewering van de tussenkomende partij betreft dat KTN en SPT, enerzijds, en de nv PSA Antwerp en de nv PSA DGD, anderzijds, geen concurrenten zijn, verwijzen de verzoekende partijen naar een vonnis van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel van 12 februari 2015 waarin het door de verzoekende partijen aangevoerde concurrentieel nadeel voldoende werd geacht om een identieke exceptie van gebrek aan belang, die in die procedure werd opgeworpen door het GHA, te verwerpen.

4.5. In haar laatste memorie betoogt de verwerende partij nog dat, zelfs indien de verzoekende partijen daadwerkelijk in aanmerking zouden komen voor concessies die zijn voorbehouden voor diepzeecontaineroverslag (*quod non*), dan nog dient te worden vastgesteld dat zij zulke interesse nooit kenbaar hebben gemaakt aan het GHA, noch in het verleden, noch naar aanleiding van de markttoetsing waarbij zij geenszins enig concreet project hebben aangeboden, laat staan een project dat als alternatief kon worden beschouwd voor het P3-samenwerkingsverband. Om die reden is ook de verwijzing naar de activiteiten in de haven van Montevideo waar de verzoekende partijen beweerdelijk wel diepzeecontainers zouden behandelen of de hypothetische mogelijkheid van samenwerking met andere marktpartijen die ervaring hebben in diepzeecontainer-overslag, volstrekt irrelevant.

Wat het vonnis van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel betreft, betoogt de verwerende partij dat de burgerlijke rechter zich in geen enkele zin heeft uitgesproken over het gegeven of KNT en SPT al dan niet concurrenten zouden zijn van PSA Antwerp en Antwerp Gateway, maar enkel dat KNT en SPT belang hadden bij hun burgerlijke vorderingen tot schadevergoeding omdat ze “over een subjectief recht beschikken waarvan ze [de] krenking aanvoeren”. Voorts oordeelde de burgerlijke rechter dat er geen schending van het gelijkheidsbeginsel was, onder meer omdat “blijkt dat de terminal aan het

Vrasenedok niet dient voor de behandeling van diepzeecontainers, maar voor de overslag van goederen van algemene aard, hetgeen een verschillende markt is".

4.6. In haar laatste memorie betoogt de tussenkomende partij op haar beurt nog dat het zeer onwaarschijnlijk is dat er in de transactie met P&O Ports Terminals geen niet-concurrentiebeding zou zijn opgenomen. Hoe valt het anders te verklaren dat KTN en SPT na de verkoop plots niet meer hebben deelgenomen aan de verdere herconfiguratie van het Deurganckdok. De niet-tegenstelbaarheid van dit beding is irrelevant, aangezien de verzoekende partijen er zich toe hebben verbonden geen diepzeecontaineractiviteiten meer uit te voeren in de haven van Antwerpen.

Voorts benadrukt de tussenkomende partij dat de verzoekende partijen sedert het verlies van de trafieken van de rederij Nile Dutch aan het Vrasenedok geen volcontainerschepen meer behandelen. Zij verwijst ook naar een door de verzoekende partijen neergelegd uittreksel uit de webstek van KTN waaruit blijkt dat zij aan het Vrasenedok enkel *multi-purpose* schepen behandelt. Zij wijst er ook op dat uit deze webstek blijkt dat de terminal in Montevideo slechts kleinere containerschepen tot 100.000 (DW) ton kan ontvangen, daar waar de schepen die het Deurganckdok aandoen veel groter zijn, namelijk tussen 160.000 en 196.000 (DW) ton. De terminal van KTN in Montevideo is dan ook niet te vergelijken met de diepzeevolcontainerterminal van PSA DGD aan het Deurganckdok.

Beoordeling

5.1. Luidens artikel 19, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, kan een beroep tot nietigverklaring zoals bedoeld in artikel 14, § 1, van deze wetten, voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State worden gebracht door elke partij die doet blijken van een benadeling of een belang.

Een verzoeker beschikt over dit rechtens vereiste belang indien aan twee voorwaarden is voldaan: hij dient door de bestreden administratieve rechtshandeling een persoonlijk, rechtstreeks, zeker, actueel en wettig nadeel te lijden en de eventueel tussen te komen nietigverklaring van die rechtshandeling moet hem een direct en persoonlijk voordeel verschaffen.

Uit het vereiste dat het belang voldoende zeker moet zijn volgt *a contrario* dat een louter hypothetisch belang niet volstaat.

Het belang waarvan een verzoeker blijk moet geven, dient te bestaan op het ogenblik van het indienen van het beroep tot nietigverklaring en hij moet dat belang behouden tot aan de uitspraak over dat beroep.

5.2. In de bijzondere voorwaarden van de concessieovereenkomsten met betrekking tot het Deurganckdok van 13 februari 2004 met de nv PSA Antwerp en die van 15 december 2004 met de nv Antwerp Gateway wordt 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”. Ook uit de marktbevraging van 2 december 2013 blijkt duidelijk dat deze de bedoeling had te peilen bij de andere betrokken marktspelers of er bij hen belangstelling bestond voor de uitbouw van “volcontainer” activiteiten op het Deurganckdok.

De verzoekende partijen vechten te dezen de beslissing van het GHA aan om het thans onbenutte deel van de concessie van de nv Antwerp Gateway op de oostzijde van het Deurganckdok uit de concessie te lichten en dit terreindeel voor een verlengbare termijn van zeven jaar in concessie te geven aan de joint venture nv PSA DGD met de mogelijkheid van subconcessie aan MSC PSA European Home Terminal. De verzoekende partijen dienen derhalve aannemelijk te maken dat hun wens om in het Deurganckdok aan

diepzeevolcontainerafhandeling te doen op concrete elementen is gesteund. Louter hypothetische argumenten volstaan daartoe niet.

5.3. Op 2 december 2013 besliste de verwerende partij te onderzoeken “op welke wijze [het verzoek van MSC en partners om hun extra trafieken van volcontainerschepen te kunnen behandelen op het Deurganckdok] kan ingepast worden in de bestaande concessies”. Voormelde beslissing tot het voeren van een marktonderzoek had, zoals de brief van 4 december 2013 duidelijk laat verstaan, als doel na te gaan of er ook bij andere “terminal-operatoren” vergelijkbare intenties bestonden om in de nabije toekomst bijkomende of nieuwe volcontainerbehandelingscapaciteit na te streven die “een verregaande bezetting of benutting van het Deurganckdok” vereist, zoals het geval is wat de door de MSC en P3 “gecommuniceerde opportuniteit” betreft.

De verzoekende partijen hebben geen dergelijke intentie meegedeeld. Hun argumentatie dat de inhoud van voormelde brief hen niet in staat stelde het opzet van de marktbevraging te begrijpen, kan om de volgende redenen niet worden bijgevallen.

Uit de bewoordingen van de voormelde brief van 4 december 2013 blijkt immers duidelijk, zoals reeds gezien, dat de verwerende partij hiermee peilde bij andere terminaloperatoren naar hun mogelijke interesse voor de aanwending van het Deurganckdok voor activiteiten met betrekking tot de overslag van diepzeecontainers. Uit de reactie van de andere bevraagde partijen blijkt overigens dat die wel hadden begrepen dat aldus werd gepeild naar “concrete opportuniteiten die reservering aan [het] Deurganckdok noodzaken” of nog “naar de toepassing voor het Deurganckdok voor hen” of naar de “interesse in participatie aan uitbreiding Deurganckdok” . De Raad van State ziet niet in wat de verzoekende partijen in dat kader belette om, zoals zij in de huidige procedure wel doen, mee te delen dat zij voornemens zijn “om hun reeds bestaande activiteiten in de haven van Antwerpen verder uit te bouwen, met inbegrip van hun activiteiten op het vlak van containerbehandeling én bij voorkeur op het

strategisch belangrijke Deurganckdok", dat zij aldus "geïnteresseerd zijn in de verwerving van de Deurganckdokconcessies" en dat zij "wel degelijk voor de toewijzing van de Deurganckdokconcessies in aanmerking [komen]".

Daarenboven had de verwerende partij op haar webstek in de rubriek "Nieuws" op 13 oktober 2013 onder de titel "Antwerpse haven versterkt positie als belangrijke containerhaven" reeds uitgebreid aandacht besteed aan deze in het vooruitzicht gestelde samenwerking. Op dezelfde webstek had de verwerende partij op 2 december 2013 in de rubriek "Nieuws" onder de titel "Havenbedrijf toetst markt voor nieuwe opportuniteit Deurganckdok" ook uitvoerig haar beslissing van dezelfde datum toegelicht, en onder meer aangekondigd:

> "Vooraleer er een mogelijke reservatie aan het Deurganckdok komt, zal het Havenbedrijf op een transparante en open wijze een toetsing van de markt organiseren. Hiervoor zullen op brede schaal terminal-operatoren worden aangesproken. Deze markttoetsing moet nagaan of er in de markt andere, even concrete en belangrijke, voorstellen op korte termijn voorliggen, die door de facilitering van MSC en P3-trafieken op het Deurganckdok zouden worden doorkruist, dan wel onverenigbaar zijn met de plannen van P3 en MSC.
> Mede op basis van de bevindingen uit de markttoetsing zullen verder besprekingen worden gevoerd met de betrokken stakeholders in functie van de opportuniteiten van de accommodatie".

Van de verzoekende partijen, die in de haven van Antwerpen actief zijn, dient te worden aangenomen dat zij de ontwikkelingen ervan op de voet volgen en aldus ook kennis hadden of alleszins moesten hebben van deze persberichten.

De verzoekende partijen betwisten niet dat zij "[g]een concreet evenwaardig alternatief" hebben aangeboden en dat de verwerende partij bij de bestreden beslissing bijgevolg vermocht vast te stellen dat "concrete evenwaardige alternatieven [ontbraken]".

5.4. Bovendien tonen zij niet aan dat de vaststellingen in de arresten nr. 185.220 en nr. 120.027 van de Raad van State waarnaar de verwerende partij en de tussenkomende partij verwijzen, namelijk dat de terminal van de nv Seaport Terminals aan het Vrasenedok bezwaarlijk als een "volcontainerterminal" zoals het Deurganckdok kan worden bestempeld, en dat deze laatste aan dit dok nog in beperkte mate containers behandelt, inmiddels "door de feiten zijn voorbijgestreefd", zoals zij beweren. De door KTN/SPT over een periode van vier jaar (2008-2012) in het Vrasenedok gedane overslag van een totaalvolume van 211.658 TEU (maritieme TEU) bevestigt integendeel de voormelde vaststellingen. Bovendien blijkt dat thans geen van de verzoekende partijen nog optreedt als maritieme volcontainerafhandelaar, ook niet in het Vrasenedok. De trafiek van de rederij Nile Dutch blijkt immers sedert 1 januari 2014 te zijn overgenomen door een andere containerafhandelaar, hetgeen door geen van de verzoekende partijen wordt betwist. Uit een door de verzoekende partijen neergelegd uittreksel uit haar webstek blijkt overigens dat de Katoen Natie Groep zich voorstelt als een behandelaar van *multi-purpose* schepen in de haven van Antwerpen:

> *"Katoen Natie Port Operations owns and operates 4 deep-sea terminals: 3 multi-purpose terminals in Antwerp (Belgium) and 1 full container terminal in Montevideo (Uruguay – South America)"*

Uit hetgeen voorafgaat dient te worden besloten dat geen van de verzoekende partijen aannemelijk maakt thans actief te zijn in het afhandelen van volcontainers in de haven van Antwerpen. Zij maken evenmin aannemelijk en beweren als zodanig ook niet thans concreet volcontainertrafieken op het oog te hebben die in het Deurganckdok kunnen worden afgehandeld.

5.5. Het argument van de verzoekende partijen dat zij voor de Raad van State niet dienen te verduidelijken welke plannen zij hebben met het Deurganckdok, wat een volcontainerterminal is en wat zij niet betwisten, zonder dit standpunt concreet te onderbouwen, kan, in het licht van de ontvankelijkheids-vereiste dat het belang persoonlijk, rechtstreeks, zeker en actueel moet zijn, niet

worden aangenomen. Om dezelfde reden kunnen ook de louter hypothetische argumenten van de verzoekende partijen dat zij zich met andere ondernemingen in een consortium kunnen verenigen, of op de technische en beroepsbekwaamheid van andere ondernemingen beroep kunnen doen, niet worden aangenomen om aan te tonen over het vereiste belang te beschikken.

Ook het feit dat “Katoen Natie Port Operations” zoals vermeld op de webstek van Katoen Natie in de haven van Montevideo een *full container* terminal uitbaat, volstaat op zich niet om het vereiste belang aan te tonen in hoofde van de verzoekende partijen bij het mogelijk verwerven van een concessie aan het Deurganckdok.

5.6. De exceptie is gegrond. Het beroep is niet ontvankelijk.

VI. Kosten

6. Er is te dezen grond om met toepassing van artikel 30/1 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State en artikel 67, § 1, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 ‘tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State’, aan de verwerende partij de door haar gevraagde basisrechtsplegingsvergoeding van 700 euro toe te kennen, nu zij door de verwerping van het beroep als de in het gelijk gestelde partij dient te worden beschouwd.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partijen worden verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 800 euro, elk voor een vierde en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro die verschuldigd is aan de verwerende partij.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 29 april 2016, door de Raad van State, XIIe kamer, samengesteld uit:

Dierk Verbiest,	kamervoorzitter,
Johan Bovin,	staatsraad,
Pierre Barra,	staatsraad,

bijgestaan door

Silja Doms,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Silja Doms	**Dierk Verbiest**