ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 14ης Νοεμβρίου 2002
σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ
(Υπόθεση COMP/37.396/D2 — Αναθεωρημένη TACA)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2002) 4349]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2003/68/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ([1]), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1216/1999 ([2]), και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές ([3]), όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και ιδίως το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 12 παράγραφος 4,

την περίληψη της αίτησης ([4]) που δημοσιεύθηκε βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και του άρθρου 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών ([5]), όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας,

την επιστολή της Επιτροπής, με ημερομηνία 4 Αυγούστου 1999, με την οποία γνωστοποιήθηκε στα μέρη σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 3 στην κοινοποιηθείσα συμφωνία,

την περίληψη της κοινοποιηθείσας συμφωνίας ([6]) που δημοσιεύθηκε σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17,

Κατόπιν διαβούλευσης με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων και τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

([1]) ΕΕ 13 της 21.2.1962, σ. 204/62.
([2]) ΕΕ L 148 της 15.6.1999, σ. 5.
([3]) ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 4.
([4]) ΕΕ C 125 της 6.5.1999, σ. 6.
([5]) ΕΕ L 175 της 23.7.1968, σ. 1.
([6]) ΕΕ C 335 της 29.11.2001, σ. 12.

1. **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1.1. **Πλαίσιο**

(1) Στις 16 Σεπτεμβρίου 1998 η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 1999/243/ΕΚ ([7]) («απόφαση TACA»), κρίνοντας ότι ορισμένες διευθετήσεις που συνήφθησαν στο πλαίσιο της συμφωνίας διατλαντικής ναυτιλιακής διάσκεψης (Trans-Atlantic Conference Agreement — TACA) αντιβαίνουν στο άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης και δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Επιπλέον, οι εν λόγω διευθετήσεις δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση δυνάμει του άρθρου 85 παράγραφος 3. Οι διευθετήσεις τις οποίες αφορούσε η απόφαση περιλαμβάνουν τον καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς στο έδαφος της Κοινότητας, το συλλογικό καθορισμό της αμοιβής μεσιτών και ναυλομεσιτών και τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων βάσει των οποίων τα μέλη της διάσκεψης μπορούσαν να συνάπτουν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με φορτωτές.

(2) Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι τα μέλη της TACA είχαν προβεί σε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης τους, κατά παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης, τροποποιώντας τη διάρθρωση του ανταγωνισμού στην αγορά και επιβάλλοντας περιορισμούς ως προς τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών και το περιεχόμενο αυτών. Για την κατάχρηση αυτή επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 273 εκατομμυρίων ECU.

(3) Τα μέρη της TACA υπέβαλαν αίτηση ακυρώσεως της ανωτέρω απόφασης ενώπιον του Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ([8]).

1.2. **Ιστορικό**

(4) Στις 29 Ιανουαρίου 1999 τα μέλη της TACA («τα μέρη») κοινοποίησαν τη συμφωνία που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης (η συμφωνία καλείται εφεξής «αναθεωρημένη TACA» ή «συμφωνία»).

(5) Στις 6 Μαΐου 1999, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη της αίτησης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* («ανακοίνωση βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 2») καλώντας τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός 30 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της ανακοίνωσης.

(6) Στις 4 Ιουνίου 1999, ανταποκρινόμενο στη δημοσίευση, το ευρωπαϊκό συμβούλιο φορτωτών (European Shippers Council — ESC) υπέβαλε παρατηρήσεις μέσω εγγράφου που χαρακτήριζε το ίδιο ως επίσημη καταγγελία δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ([9]). Παρατηρήσεις ελήφθησαν επίσης από την Clecat (Ευρωπαϊκή επιτροπή σύνδεσης πρακτόρων και βοηθητικών επαγγελμάτων μεταφορών), από τη γαλλική ομοσπονδία επιχειρήσεων μεταφορών και εφοδιαστικής διαχείρισης (Fédération des Entreprises de Transport et Logistique France — TLF) ([10]), και από την ομοσπονδία σουηδικών βιομηχανιών/Σουηδικό συμβούλιο φορτωτών. Στις 15 Ιουλίου 1999, η σουηδική αρχή ανταγωνισμού απέστειλε επιστολή υποστηρίζοντας ορισμένες από τις απόψεις που εξέφρασε το σουηδικό συμβούλιο φορτωτών, ιδίως σε σχέση με την εμπιστευτικότητα των μεμονωμένων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Κανένα άλλο κράτος μέλος δεν υπέβαλε παρατηρήσεις.

(7) Στις 7 Ιουλίου 1999 ο γενικός διευθυντής της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Επιτροπής απέστειλε επιστολή στα μέρη καλώντας τα να τροποποιήσουν τις διατάξεις της συμφωνίας τους σχετικά με την ανταλλαγή στατιστικών στοιχείων. Μέσω της ίδιας επιστολής γνωστοποιήθηκε στα μέρη ότι οι συμφωνίες και η συμπεριφορά ορισμένου τύπου στο πλαίσιο της διαπραγμάτευσης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών που ενδέχεται να περιορίζουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό βαθμό δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι καλύπτονται από την κοινοποίηση ([11]).

([7]) Υπόθεση IV/35.134 — Συμφωνία διατλαντικής ναυτιλιακής διάσκεψης, ΕΕ L 95 της 9.4.1999, σ. 1.
([8]) Συνεδικασθείσες υποθέσεις T-191/98, T-212/98, T-213/98 και T-214/98 Atlantic Container Line και λοιποί κατά Επιτροπής.
([9]) Υπόθεση COMP/37.527/D2 — ESC κατά αναθεωρημένης TACA.
([10]) Οι παρατηρήσεις της TLF υποβλήθηκαν εκ νέου από την Clecat εξ ονόματος της ίδιας με επιστολή της 5ης Ιουνίου.
([11]) Τούτο αφορούσε κάθε συμφωνία, συνεννόηση ή εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των μερών κατά την οποία τα μέρη, όταν συνάπτουν μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, ακολουθούν την τυποποιημένη μορφή, το περιεχόμενο ή την τιμή των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας ή χρησιμοποιούν μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών κατά τρόπον που μπορεί να προκαλέσει σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού.

(8) Κατά την προαναφερθείσα ημερομηνία ο γενικός διευθυντής γνωστοποίησε στο ESC ότι, εκτός από τις διατάξεις της συμφωνίας σχετικά με την ανταλλαγή στατιστικών στοιχείων, δεν μπορούσε να τεκμηριωθεί επαρκώς η διατύπωση σοβαρών αμφιβολιών ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 3. Με την ίδια επιστολή γνωστοποιήθηκε επίσης στο ESC ότι δεν χωρεί η υποβολή καταγγελίας δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 στο πλαίσιο διαδικασίας αντιρρήσεων κινηθείσας από ανακοίνωση της Επιτροπής που έχει δημοσιευθεί σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού.

(9) Στις 14 Ιουλίου 1999 το ESC απάντησε στην επιστολή της Επιτροπής με ημερομηνία 7 Ιουλίου 1999, δηλώνοντας μεταξύ άλλων ότι οι παρατηρήσεις του κατά του κανόνα περί απαγόρευσης των τιμών κάτω του κόστους (βλέπε κατωτέρω την αιτιολογική σκέψη 27) πρέπει επίσης να θεωρηθούν ως επίσημη καταγγελία βάσει του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

(10) Στις 13 και στις 23 Ιουλίου 1999 τα μέρη γνωστοποίησαν στην Επιτροπή ότι ήταν διατεθειμένα να τροποποιήσουν τις διατάξεις που αναφέρονταν στην επιστολή της Επιτροπής με ημερομηνία 7 Ιουλίου και ότι κάθε μέρος θα παρείχε ανά εξάμηνο στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με τη δραστηριότητά του όσον αφορά τη σύναψη συμβάσεων. Ωστόσο, δεν διευκρινιζόταν στην εν λόγω επιστολή με ποιον τρόπο ή πότε θα τροποποιούνταν οι συμφωνίες, προκειμένου να εξαλειφθούν τα διαπιστωθέντα προβλήματα ανταγωνισμού.

(11) Στις 4 Αυγούστου 1999, εντός της περιόδου 90 ημερών που προταί στο άρθρο 12 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 [12], η Επιτροπή απέστειλε επιστολή στα μέρη διατυπώνοντας σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης. Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 του κανονισμού 4056/86, τούτο της επέτρεψε να συνεχίσει τις έρευνές της σχετικά με τις πτυχές της αναθεωρημένης TACA που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές. Λόγω του ότι δεν διατυπώθηκαν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τις πτυχές της αναθεωρημένης TACA που αφορούν τις χερσαίες μεταφορές, οι πτυχές αυτές — εφόσον μπορούσαν να διαχωριστούν από τις πτυχές για τις οποίες η Επιτροπή διατύπωσε σοβαρές αμφιβολίες — καλύπτονται από απαλλαγή για περίοδο τριών ετών από τις 6 Μαΐου 1999.

(12) Με επιστολή της 6ης Αυγούστου 1999 το ESC πληροφορήθηκε ότι η Επιτροπή δεν είχε διατυπώσει σοβαρές αμφιβολίες σχετικά τις πτυχές της αναθεωρημένης TACA που αφορούν τις χερσαίες μεταφορές. Με επιστολή της 27ης Σεπτεμβρίου 1999 το ESC ζήτησε να του γνωστοποιηθούν οι λόγοι αυτής της απόφασης.

(13) Στις 12 Οκτωβρίου 1999 ο γενικός διευθυντής της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού απάντησε στο ESC, συνοψίζοντας τους λόγους για τους οποίους δεν διατυπώθηκαν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με τις πτυχές της αναθεωρημένης TACA που αφορούν τις χερσαίες μεταφορές. Επανέλαβε επίσης την άποψη της Επιτροπής σχετικά με το διαδικαστικό καθεστώς των παρατηρήσεων που υποβάλλονται στο πλαίσιο της διαδικασίας διατύπωσης αντιρρήσεων (βλέπε ανωτέρω την αιτιολογική σκέψη 8).

(14) Στη συνέχεια, το ευρωπαϊκό συμβούλιο χρηστών μεταφορικών υπηρεσιών (European Council of Transport Users — ECTU), το οποίο περιλαμβάνει το ESC και ορισμένες άλλες ενώσεις, υπέβαλε αίτηση στο Πρωτοδικείο ζητώντας την ακύρωση μιας πράξης που χαρακτήριζε ως απόφαση της Επιτροπής κοινοποιηθείσα υπό τη μορφή της προαναφερθείσας επιστολής προς το ESC με ημερομηνία 6 Αυγούστου 1999 [13].

(15) Την 1η Δεκεμβρίου 2000 τα μέρη υπέβαλαν συμπληρωματική κοινοποίηση, γνωστοποιώντας στην Επιτροπή ότι είχαν τροποποιήσει την αναθεωρημένη συμφωνία TACA περιλαμβάνοντας σε αυτήν την ειδική εξουσία να προβούν σε προσωρινή συντονισμένη μείωση μεταφορικής ικανότητας μόνο κατά την περίοδο των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς 2000-2001 [14].

---

[12] Βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (βασικού κανονισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές), η Επιτροπή έχει στη διάθεσή της 90 ημέρες από την ημερομηνία δημοσίευσης της περίληψης της αίτησης προκειμένου να διατυπώσει σοβαρές αμφιβολίες και να συνεχίσει έτσι την έρευνά της στην υπόθεση. Ο κανονισμός σχετικά με τις χερσαίες μεταφορές [κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68] περιέχει μια σχεδόν ταυτόσημη διάταξη. Εάν η Επιτροπή δεν προβεί σε καμία ενέργεια εντός της περιόδου 90 ημερών, μια συμφωνία τυγχάνει αυτοδικαίως απαλλαγής για έξι χρόνια, όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, και για τρία χρόνια, όσον αφορά τις χερσαίες μεταφορές.

[13] Υπόθεση T-224/99, ECTU και λοιποί κατά Επιτροπής.

[14] Στην αρχική μορφή της κοινοποιηθείσας συμφωνίας προβλεπόταν η γενική εξουσία σύμφωνα με την οποία τα μέρη μπορούσαν να «ρυθμίζουν τη μεταφορική ικανότητα που προσφέρει κάθε μέλος» — βλέπε την ανακοίνωση βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 2. Μολονότι τα μέρη θεώρησαν ότι το πρόγραμμα ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας για την περίοδο 2000-2001 ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής κατά κατηγορία υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, θεώρησαν ωστόσο συνετό να γνωστοποιήσουν αυτό το πρόγραμμα στην Επιτροπή. Η γενική εξουσία ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας που προβλεπόταν στη συμφωνία τροποποιήθηκε στη συνέχεια κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής (βλέπε κατωτέρω τις αιτιολογικές σκέψεις 81 κ.εφ.).

(16) Στις 29 Νοεμβρίου 2001, κατόπιν της ανταλλαγής και άλλων επιστολών με τα μέρη, η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση στην Επίσημη Εφημερίδα αναφέροντας ότι είχε την πρόθεση να χορηγήσει απαλλαγή στις υπόλοιπες πτυχές της αναθεωρημένης TACA σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17 («ανακοίνωση βάσει του άρθρου 23 παράγραφος 3»). Κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός 30 ημερών από την ημερομηνία της δημοσίευσης της ανακοίνωσης.

(17) Στις 12 Δεκεμβρίου 2001 το ESC ζήτησε από την Επιτροπή να του παράσχει περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με ορισμένες διατάξεις της αναθεωρημένης TACA και σχετικά με τους λόγους για τους οποίους η Επιτροπή είχε την πρόθεση να χορηγήσει απαλλαγή. Ύστερα από ανταλλαγή και άλλων επιστολών και αρκετές συσκέψεις, το ESC υπέβαλε παρατηρήσεις στις 8 Μαρτίου 2002. Πρόσθετες παρατηρήσεις υποβλήθηκαν στις 24 Απριλίου 2002.

(18) Με επιστολή της 3ης Μαΐου 2002, τα μέρη ζήτησαν ανανέωση της απαλλαγής για όλες τις πτυχές της αναθεωρημένης TACA που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68. Καθότι το αίτημα αυτό θα αποτελέσει αντικείμενο χωριστής διαδικασίας, οι πτυχές της αναθεωρημένης TACA που αφορούν τις χερσαίες μεταφορές περιγράφονται στη συνέχεια μόνο κατά το μέτρο που τούτο είναι απαραίτητο για την πλήρη κατανόηση της συμφωνίας.

2. **ΤΑ ΜΕΡΗ**

(19) Μετά την έκδοση της απόφασης TACA, έξι ναυτιλιακές εταιρείες αποχώρησαν από την TACA, αφήνοντας αρχικά οκτώ μέρη στην αναθεωρημένη TACA. Μετά την ημερομηνία της κοινοποίησης, η AP Møller Maersk συγχωνεύθηκε με τη Sea-Land Service, με αποτέλεσμα να μειωθεί ο αριθμός των μερών σε επτά:

1. Atlantic Container Line AB, εγκατεστημένη στο Γκέτεμποργκ της Σουηδίας,

2. Hapag-Lloyd Container Line GmbH, εγκατεστημένη στο Αμβούργο της Γερμανίας,

3. Mediterranean Shipping Company SA, εγκατεστημένη στη Γενεύη της Ελβετίας,

4. AP Moller — Maersk Sealand, εγκατεστημένη στην Κοπεγχάγη της Δανίας,

5. Nippon Yusen Kaisha, εγκατεστημένη στο Τόκιο της Ιαπωνίας,

6. Orient Overseas Container Line Ltd, εγκατεστημένη στο Wanchai του Χονγκ Κονγκ,

7. P&O Nedlloyd Limited, εγκατεστημένη στο Λονδίνο του Ηνωμένου Βασιλείου.

3. **Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ**

3.1. **Σκοπός και πεδίο εφαρμογής**

(20) Δεδηλωμένος σκοπός της αναθεωρημένης TACA είναι η συνεργασία μεταξύ των μερών, όπως αυτό επιτρέπεται από τη συμφωνία, για την παροχή αποτελεσματικών και σταθερών υπηρεσιών διεθνών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων στις γραμμές που περιλαμβάνονται στο δρομολόγιο όπως ορίζεται κατωτέρω.

(21) Η συμφωνία καλύπτει δρομολόγια πλοίων προς ανατολάς και προς δυσμάς μεταξύ i) λιμένων των 48 εφαπτόμενων πολιτειών των ΗΠΑ και εσωτερικών και παράκτιων σημείων των ΗΠΑ μέσω των λιμένων αυτών και ii) λιμένων στην Ευρώπη εκτεινόμενων από την Μπαγιόν της Γαλλίας έως το Βόρειο Ακρωτήριο της Νορβηγίας (εκτός από τους λιμένες της Ρωσίας που δεν βρίσκονται στη Βαλτική, τους λιμένες της Μεσογείου, της Ισπανίας και της Πορτογαλίας), και εξαιρουμένων των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς εντός του ΕΟΧ που αναφέρονται συνοπτικά κατωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 26), μεταξύ σημείων της Ευρώπης (εκτός Ισπανίας και Πορτογαλίας) που εξυπηρετούνται από αυτούς τους μη εξαιρούμενους ευρωπαϊκούς λιμένες. Οι γραμμές αυτές αποκαλούνται εφεξής «το δρομολόγιο».

3.2. **Ναύλοι τιμολογίου**

(22) Η αναθεωρημένη TACA επιτρέπει στα μέρη να καθορίζουν, να αναθεωρούν, να διατηρούν και να ακυρώνουν (εξαιρουμένων των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς εντός του ΕΟΧ) ναύλους (συμπεριλαμβανομένων των επιβαρύνσεων και πρόσθετων επιβαρύνσεων) και όρους, εξαιρουμένων των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς εντός του ΕΟΧ. Οι ναύλοι και όροι που συμφωνούνται στο πλαίσιο της αναθεωρημένης TACA αναφέρονται εφεξής ως «το Τιμολόγιο».

3.3. **Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών**

(23) Στην απόφαση TACA διαπιστώθηκε ότι τα μέλη της TACA κατά την περίοδο εκείνη παρέβησαν το άρθρο 85 της συνθήκης «μέσω της συμφωνίας τους σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με φορτωτές». Η διαπίστωση αυτή αφορούσε δύο βασικές μορφές περιορισμού: i) τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η συμφωνία εμπόδιζε τα μέλη της TACA να συνάπτουν μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών (individual service contracts — «ISC») με φορτωτές ή περιόριζε την ελευθερία τους να συνάπτουν τις εν λόγω συμβάσεις, και ii) τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η συμφωνία περιόριζε τους όρους που μπορούσαν να περιληφθούν στις ISC.

(24) Η αναθεωρημένη TACA δεν περιλαμβάνει τέτοιους περιορισμούς· δεν τίθενται περιορισμοί όσον αφορά τη δυνατότητα σύναψης ISC. Οι διατάξεις της αναθεωρημένης TACA σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

1. Επιτρέπεται στα μέρη να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ([15]) με έναν ή περισσότερους φορτωτές [συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της διάσκεψης ή «συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας» («agreement service contracts — ASC»)] για υπηρεσίες που παρέχονται μεταξύ λιμένων εντός του ΕΟΧ και λιμένων και εσωτερικών σημείων εκτός του ΕΟΧ. Οι συμβάσεις αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν μια τιμή για όλες τις υπηρεσίες που σχετίζονται στενά με τη δραστηριότητα της θαλάσσιας μεταφοράς και παρέχονται μεταξύ πλοίου και ορίων του λιμένος ([16]). Οι συμβάσεις πρέπει να περιέχουν ορισμένους βασικούς όρους, όπως, μεταξύ άλλων, τον ελάχιστο όγκο ή μέρος φορτίου, το ναύλο της κανονικής μεταφοράς, τη διάρκεια, τις προβλεπόμενες υπηρεσίες και τις κατ' αποκοπή αποζημιώσεις σε περίπτωση μη εκτέλεσης της σύμβασης, εφόσον προβλέπονται.

2. Δεν επιβάλλονται περιορισμοί στα μέρη όσον αφορά την ελευθερία διαπραγμάτευσης και σύναψης συμβάσεων ISC με οποιονδήποτε φορτωτή και με όρους που συμφωνούν ελεύθερα τα μέρη της σύμβασης.

3. Δύο ή περισσότερα μέρη (αλλά όχι το σύνολο των μερών) μπορούν ελεύθερα να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν από κοινού συμβάσεις υπηρεσιών πολλαπλών μεταφορέων (multi-carrier service contracts — «MSC») με οποιοδήποτε φορτωτή για υπηρεσίες που παρέχονται μεταξύ λιμένων του ΕΟΧ και λιμένων και εσωτερικών σημείων εκτός του ΕΟΧ ([17]), και να αναλαμβάνουν συναφείς δραστηριότητες, περιλαμβανομένης, μεταξύ άλλων, της συμμετοχής σε συζητήσεις και ανακοινώσεις σχετικά με τις MSC.

4. Όταν ένας φορτωτής ζητά από έναν ή περισσότερους μεταφορείς που είναι μέρη σε μια σύμβαση MSC την παροχή υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς στο έδαφος του ΕΟΧ, η διαπραγμάτευση των όρων της σύμβασης πρέπει να γίνεται σε διμερή βάση μεταξύ του φορτωτή και καθενός από τους μεταφορείς που είναι μέρη στη σύμβαση MSC. Οι όροι πρέπει να καταχωρίζονται σε εμπιστευτικό παράρτημα της σύμβασης MSC και δεν πρέπει να κοινοποιούνται σε κανέναν από τους άλλους μεταφορείς που είναι μέρη στη σύμβαση MSC. Ανάλογες διατάξεις εφαρμόζονται σε περιπτώσεις στις οποίες ο φορτωτής ζητά την παροχή υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς εντός του ΕΟΧ βάσει σύμβασης ASC.

5. Οι συμβάσεις ASC και MSC πρέπει να συνάπτονται μόνο με μεταφορείς που είναι μέρη στη συμφωνία και δεν πρέπει να περιέχουν τιμολογιακές διαφοροποιήσεις σε συνάρτηση με τον μεταφορέα που πραγματοποιεί τη μεταφορά.

([15]) Κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 21 του US Shipping Act του 1984 και, από την 1η Μαΐου 1999, του άρθρου 3 παράγραφος 19 του US Ocean Shipping Reform Act του 1998.

([16]) Η αναθεωρημένη TACA προβλέπει έτσι ότι μια σύμβαση ASC μπορεί να περιλαμβάνει μια τιμή για τις υπηρεσίες που καλύπτονται από τα ακόλουθα: ναύλοι θαλάσσιας μεταφοράς· επιβαρύνσεις εξυπηρέτησης σε τερματικούς σταθμούς (terminal handling charge-THC), επιβαρύνσεις παροχής εμπορευματοκιβωτίων (container service charge-CSC) και επιβαρύνσεις εξυπηρέτησης φορτίου μικρότερου του εμπορευματοκιβωτίου (less than container load service charge-LCLSC) στην προέλευση/στον προορισμό· επισταλίες· επιβαρύνσεις πολλαπλών φορτωτικών· πρόσθετα ή καταποκοπή ποσά για εξυπηρέτηση συμπληρωματικών λιμένων· συντελεστής προσαρμογής συναλλάγματος (currency adjustment factor-CAF) και συντελεστής προσαρμογής καυσίμων (bunker adjustment factor-BAF)· προσαυξήσεις για κατεπείγουσες μεταφορές· πρόσθετα τέλη Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organisation-IMO)· πρόσθετες επιβαρύνσεις ειδικού εξοπλισμού· προσαυξήσεις για υπερμεγέθη· προσαυξήσεις εφαρμογής· επιβαρύνσεις για αλλαγή προορισμού· επιβάρυνση βέλτιστης στοιβασίας· έξοδα θέρμανσης· και πρόσθετα λιμενικά τέλη, όπως τέλη τελωνειακού ελέγχου στην άφιξη στον Καναδά. Μια σύμβαση ASC δεν μπορεί να περιλαμβάνει τιμές για καμία από τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται εντός του ΕΟΧ, ούτε να παρέχει ενδείξεις για τους όρους που εφαρμόζονται στη χερσαία μεταφορά ή σε άλλες χερσαίες υπηρεσίες που συμφωνούνται μεταξύ του φορτωτή και των διάφορων μεταφορέων που είναι μέρη στη σύμβαση.

([17]) Οι αρχές που αναφέρονται ανωτέρω σχετικά με τις συμβάσεις ASC ισχύουν και για τις συμβάσεις MSC.

6. Στο πλαίσιο των συμβάσεων ASC και MSC, ο φορτωτής πρέπει να έχει το δικαίωμα να επιλέξει, μεταξύ των συμμετεχόντων μεταφορέων, εκείνον ή εκείνους που θα μεταφέρουν τα εμπορεύματα και σε ποια αναλογία, εκτός αντίθετων διατάξεων τις οποίες έχει εγκρίνει ο ίδιος.

7. Τα μέρη μπορούν να υιοθετήσουν ένα τυποποιημένο υπόδειγμα σύμβασης ASC, από το οποίο τα μέρη σε κάθε σύμβαση παροχής υπηρεσιών μπορούν να συμφωνήσουν να αποκλίνουν. Οι συμβαλλόμενοι σε συμβάσεις ISC και MSC μπορούν να υιοθετήσουν και να λαμβάνουν ως σημείο αναφοράς το υπόδειγμα σύμβασης ASC, και να υιοθετήσουν και να λαμβάνουν ως σημείο αναφοράς τους δημοσιευθέντες ναύλους των ASC ή/και τους όρους του τιμολογίου.

8. Τα μέρη στις συμβάσεις δεν μπορούν να κοινοποιούν πληροφορίες σχετικά με το υπόδειγμα σύμβασης ASC, τους ναύλους ή/και τους όρους του τιμολογίου που έχουν ή όχι συμπεριληφθεί σε μια σύμβαση ISC ή MSC, παρά μόνο στα μέρη που συμμετέχουν στη σύμβαση MSC ή εάν συναινεί ο ενδιαφερόμενος φορτωτής.

9. Επιτρέπεται στα μέρη να συμφωνήσουν να εφαρμόσουν σε συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές που αφορούν μόνο τεχνικά θέματα μη εμπορικού χαρακτήρα, ή να δεχτούν να γνωστοποιηθεί η ύπαρξη, αλλά όχι οι όροι, μιας σύμβασης ISC με έναν φορτωτή, όταν αυτός στη συνέχεια ζητά τη σύναψη μιας σύμβασης ASC ή MSC.

10. Στις συμβάσεις ISC και MSC πρέπει να αναφέρεται ρητά ότι, σύμφωνα με την αμερικανική νομοθεσία, οι όροι των συμβάσεων είναι εμπιστευτικοί εκτός α) εάν ο φορτωτής επέτρεψε την κοινοποίησή τους, ή β) εάν ένας φορτωτής ζητά τη σύναψη σύμβασης ASC, περίπτωση στην οποία κάθε μέλος της αναθεωρημένης TACA που είναι μέρος σε μια σύμβαση ISC ή/και MSC με το φορτωτή αυτόν μπορεί να κοινοποιήσει την ύπαρξη, αλλά όχι τους όρους της σύμβασης.

3.4. **Πλήρη κόμιστρα μεικτών μεταφορών — κανόνας περί απαγόρευσης τιμών κάτω του κόστους**

(25) Στην απόφαση TACA διαπιστώθηκε ότι τα μέλη της τότε TACA παρέβησαν το άρθρο 85 της συνθήκης με τη συμφωνία τους σχετικά με τις τιμές υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς παρεχόμενων εντός της Κοινότητας στο πλαίσιο πολυμεταφορών.

(26) Στην αναθεωρημένη TACA, τα μέρη εγκατέλειψαν τον καθορισμό των τιμών για υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, με την επιφύλαξη του κανόνα για την απαγόρευση της εφαρμογής τιμών «κάτω του κόστους» που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 27. Βάσει της συμφωνίας, τα μέρη δεν επιτρέπεται να συζητούν ή να συμφωνούν μεταξύ τους τιμές για υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που παρέχονται εν όλω ή εν μέρει στο έδαφος του ΕΟΧ σε φορτωτές σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο μεικτής μεταφοράς φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια στο δρομολόγιο, ούτε άλλο τιμολόγιο ή θέμα σχετιζόμενο με υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς εντός του ΕΟΧ.

(27) Επιτρέπεται στα μέρη να συμφωνήσουν ότι, όταν παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών βάσει του τιμολογίου, κανένα μέλος της αναθεωρημένης TACA δεν μπορεί να εφαρμόσει τιμή κατώτερη από το άμεσο κόστος το οποίο υπέστη για την παροχή των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς στο έδαφος του ΕΟΧ σε συνδυασμό με τις εν λόγω υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς («κανόνας περί απαγόρευσης της εφαρμογής τιμών κάτω του κόστους»). Για τους σκοπούς αυτού του κανόνα, στο «κόστος» δεν περιλαμβάνονται τα έξοδα αποστολής ή επιστροφής κενών εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη, ούτε τα γενικά ή διοικητικά έξοδα. Ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τον κανόνα αυτό μπορεί να ανατεθεί σε ουδέτερο και ανεξάρτητο όργανο.

(28) Τα μέρη δεν έχουν εφαρμόσει στην πράξη τον ανωτέρω κανόνα.

3.5. **Τεχνικές συμφωνίες**

(29) Η αναθεωρημένη TACA προι ότι τα μέρη μπορούν να επιδιώξουν σε οικειοθελή βάση να επιτύχουν τεχνικές βελτιώσεις προσφεύγοντας σε διάφορες μορφές συνεργασίας που αφορούν ([18]):

i) τη θέσπιση ή την ομοιόμορφη εφαρμογή προδιαγραφών ή προτύπων για τα πλοία και τα άλλα μεταφορικά μέσα, το υλικό, την τροφοδοσία και τις μόνιμες εγκαταστάσεις,

([18]) Η διατύπωση των σημείων i) έως vi) ακολουθεί τη διατύπωση των άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) έως στ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

ii) την ανταλλαγή ή την από κοινού χρησιμοποίηση πλοίων, χώρου των πλοίων ή θέσεων εμπορευματοκιβωτίων (slots) και άλλων μεταφορικών μέσων, προσωπικού, υλικού ή μόνιμων εγκαταστάσεων για την εκμετάλλευση των μεταφορών,

iii) την οργάνωση και εκτέλεση διαδοχικών ή συμπληρωματικών θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και τον καθορισμό και την εφαρμογή συνολικών τιμών και όρων γι' αυτές τις μεταφορές,

iv) το συντονισμό των ωραρίων των μεταφορών σε διαδοχικά δρομολόγια,

v) τη συγκέντρωση μεμονωμένων αποστολών,

vi) τη θέσπιση ή εφαρμογή ομοιόμορφων κανόνων σχετικά με τη δομή και τους όρους εφαρμογής των τιμολογίων μεταφοράς.

(30) Τα μέρη συμφώνησαν να περιορίσουν τη συνεργασία τους σε εκείνη που αναφέρεται στο σημείο ii) ανωτέρω. Η αναθεωρημένη TACA ορίζει ότι εάν τα μέρη συμφωνήσουν να επεκτείνουν τη συνεργασία τους σε οποιαδήποτε από τις άλλες μορφές που περιγράφονται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη, η συμφωνία δεν πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή (στο βαθμό που η μορφή της εν λόγω συνεργασίας εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης) παρά μόνο μετά την κοινοποίηση αυτής της συνεργασίας κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 4056/86 ή άλλων κοινοτικών διατάξεων που εφαρμόζονται στον τομέα αυτό.

3.6. **Εκμετάλλευση τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών**

(31) Τα μέρη δύνανται ([19]):

i) να συντονίζουν τα ωράρια των πλοίων ή τις ημερομηνίες ταξιδίων και προσέγγισης στους λιμένες,

ii) να καθορίζουν τη συχνότητα των ταξιδίων ή της προσέγγισης σε λιμένες,

iii) να συντονίζουν ή να κατανέμουν τα ταξίδια και τους εξυπηρετούμενους λιμένες μεταξύ τους,

iv) να ρυθμίζουν τη μεταφορική ικανότητα που προσφέρει καθένα ([20]) και

v) να κατανέμουν μεταξύ τους τα μεταφερόμενα φορτία ή τα έσοδα.

3.7. **Διαβουλεύσεις με φορτωτές**

(32) Τα μέρη μπορούν να συνάψουν και να θέσουν σε εφαρμογή συμφωνίες για διαβουλεύσεις με τους χρήστες των υπηρεσιών μεταφοράς σχετικά με τις τιμές, τις επιβαρύνσεις και τους όρους που εφαρμόζονται στις τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών και σχετικά με την ποιότητα αυτών των υπηρεσιών, και να διεξάγουν με φορτωτές και ομάδες φορτωτών διαπραγματεύσεις για τις τιμές, τις επιβαρύνσεις, τις ταξινομήσεις και τις ρυθμίσεις.

3.8. **Διοίκηση**

(33) Τα μέρη μπορούν να συναντώνται ή να επικοινωνούν με κάθε άλλο τρόπο, να συζητούν και να λαμβάνουν μέτρα για κάθε θέμα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 (συμφωνίες τεχνικού περιεχομένου) και του άρθρου 3 (απαλλαγή κατά κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων τακτικών θαλάσσιων μεταφορών) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Τα μέρη μπορούν επίσης να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας. Δύο ή περισσότερα μέρη (αλλά όχι όλα τα μέρη) μπορούν να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών πολλαπλών μεταφορέων. Τα μέρη δεν δύνανται να συζητούν ή να ανταλλάσσουν εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικά με μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Δεν μπορούν επίσης να υιοθετούν κατευθυντήριες γραμμές οποιασδήποτε μορφής για τις μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, παρά μόνον εφόσον έχουν καθαρά τεχνικό, μη εμπορικό χαρακτήρα. Τα μέρη δεν επιτρέπεται επίσης να προβαίνουν σε συλλογικό καθορισμό των τιμών για τις χερσαίες μεταφορές εντός του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

(34) Έχει συγκροτηθεί γραμματεία για τη διοίκηση της συμφωνίας.

([19]) Η διατύπωση των σημείων i) έως v) ακολουθεί τη διατύπωση του άρθρου 3 στοιχεία α) έως ε) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

([20]) Βλέπε επίσης κατωτέρω την αιτιολογική σκέψη 81.

(35) Τα μέρη μπορούν να αναθέσουν σε ουδέτερο και ανεξάρτητο όργανο την παρακολούθηση της τήρησης των υποχρεώσεων που υπέχουν δυνάμει της συμφωνίας, περιλαμβανομένων των υποχρεώσεων που απορρέουν από ενδεχόμενο κανόνα για τη μη εφαρμογή τιμών κάτω του κόστους. Σύμφωνα με τα μέρη, δεν έχει οριστεί ακόμη τέτοιο όργανο.

4. **Η ΑΓΟΡΑ**

(36) Η αναθεωρημένη TACA καλύπτει, μεταξύ άλλων, τις ακόλουθες σχετικές αγορές υπηρεσιών ([21]):

α) όσον αφορά τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, την αγορά θαλάσσιας μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών μέσω θαλάσσιων δρομολογίων μεταξύ λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και λιμένων των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά ([22]). Η γεωγραφική αγορά για τις υπηρεσίες αυτές είναι η περιοχή στην οποία διατίθενται οι υπηρεσίες. Όπως έκρινε η Επιτροπή στην απόφαση TAA ([23]) και στη συνέχεια επιβεβαιώθηκε στην απόφαση TACA ([24]), η περιοχή αυτή περιλαμβάνει, όσον αφορά την ευρωπαϊκή γεωγραφική αγορά, τις περιοχές προσελκύσεως των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης·

β) όσον αφορά τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, την αγορά υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς που αγοράζονται στο έδαφος της Κοινότητας από φορτωτές μαζί με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο πολυμεταφορών για τη διακίνηση φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών ([25]).

(37) Από τις ανωτέρω αγορές, στην παρούσα υπόθεση πρέπει να εξεταστεί μόνο η αγορά θαλάσσιας μεταφοράς, καθότι οι πτυχές της αναθεωρημένης TACA που σχετίζονται με τις χερσαίες μεταφορές θα εξεταστούν στο πλαίσιο χωριστής διαδικασίας.

(38) Ο προαναφερθείς [βλέπε την αιτιολογική σκέψη 36 στοιχείο α)] ορισμός της αγοράς υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς επικυρώθηκε από το Πρωτοδικείο στην πρόσφατη απόφασή του στην υπόθεση TAA ([26]). Ειδικότερα, το Πρωτοδικείο συμφώνησε ότι οι αεροπορικές μεταφορές δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τις θαλάσσιες μεταφορές, καθότι τα αποδεικτικά στοιχεία έδειξαν ότι η ζήτηση αεροπορικών μεταφορών, σε αντίθεση με τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, αφορά περιορισμένες ποσότητες εμπορευμάτων υψηλής προστιθέμενης αξίας. Το Πρωτοδικείο επιβεβαίωσε επίσης ότι η Επιτροπή ορθώς θεώρησε ότι οι υπηρεσίες τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια αποτελούν χωριστή αγορά, διακεκριμένη από την αγορά ή τις αγορές άλλων υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.

(39) Όσον αφορά τη γεωγραφική έκταση της σχετικής αγοράς θαλάσσιων μεταφορών, το Πρωτοδικείο αποφάνθηκε ότι τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία έδειξαν ότι οι τακτικές θαλάσσιες μεταφορές από λιμένες της Μεσογείου μπορούν οριακά μόνο να υποκαταστήσουν τις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές από λιμένες της Βόρειας Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι στην πρόσφατη απόφασή της στην υπόθεση Hutchison/RCPM/ECT ([27]), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία εξακολουθούν να δείχνουν ότι υπάρχει περιθωριακός μόνο ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των λιμένων της Μεσογείου ([28]). Στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης δεν προέκυψε κανένα στοιχείο που να αναιρεί την ισχύ του ανωτέρω συμπεράσματος.

(40) Η αναθεωρημένη TACA επιτρέπει επίσης στα μέλη της να συμφωνούν τους ναύλους και τις επιβαρύνσεις για τις υπηρεσίες που παρέχουν μεταξύ του πλοίου και των ορίων του λιμένος (βλέπε ανωτέρω την αιτιολογική σκέψη 24 σημείο 1). Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός μεταξύ, αφενός, των υπηρεσιών της αναθεωρημένης TACA για τις οποίες υπάρχει ειδική προσφορά και ζήτηση, διακεκριμένη από αυτή είτε για τις θαλάσσιες είτε για τις χερσαίες μεταφορές, και, αφετέρου, των υπηρεσιών για τις οποίες δεν υπάρχει ειδική προσφορά και ζήτηση. Οι πρώτες αποτελούν χωριστή αγορά ή αγορές, ενώ δεν ισχύει το ίδιο για τις δεύτερες ([29]).

([21]) Αναθεωρημένη TACA άρθρα 2 («Στόχος της συμφωνίας»), 4 («Γεωγραφική έκταση της συμφωνίας») και 5 («Γενική επισκόπηση της εξουσίας που παρέχει η συμφωνία»).
([22]) Βλέπε την απόφαση TACA, αιτιολογική σκέψη 84.
([23]) Απόφαση 94/980/ΕΚ της Επιτροπής στην υπόθεση IV/34.446 — Trans-Atlantic Agreement (ΕΕ L 376 της 31.12.1994, σ. 1), αιτιολογικές σκέψεις 67 και 68.
([24]) Παράγραφοι 76 έως 83.
([25]) Απόφαση TACA, αιτιολογική σκέψη 91.
([26]) Απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-395/94 Atlantic Container Line και λοιποί κατά Επιτροπής [2002] Συλλογή II-875 παράγραφοι 269 έως 298.
([27]) Απόφαση της Επιτροπής της 3ης Ιουλίου 2001 στην υπόθεση COMP/JV.55 — Hutchison/RCPM/ECT, έχει δημοσιευθεί στη διεύθυνση: http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf. Βλέπε τις αιτιολογικές σκέψεις 37 κ.εφ:
([28]) Παράγραφοι 41 και 46.
([29]) Βλέπε σχετικά την απόφαση στην υπόθεση T-86/95 Compagnie Générale Maritime και λοιποί κατά Επιτροπής («FEFC») [2002] Συλλογή II-1011 παράγραφοι 128 και 129.

(41) Οι υπηρεσίες που καλύπτονται από την αναθεωρημένη TACA για τις οποίες κατά κανόνα δεν υπάρχει ειδική προσφορά και ζήτηση είναι εκείνες οι υπηρεσίες οι οποίες αποτελούν άρρηκτο σύνολο με τις υπηρεσίες θαλάσσιας ή χερσαίας μεταφοράς, με την έννοια ότι θα ήταν αδύνατο στην πράξη ή ασύμφορο οικονομικά να προσφερθούν χωριστά και άμεσα στον χρήστη των μεταφορών από τρίτο φορέα παροχής υπηρεσιών (για παράδειγμα, από φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων), ανεξάρτητο από το φορέα εκμετάλλευσης των θαλάσσιων ή χερσαίων μεταφορών.

(42) Οι λοιπές υπηρεσίες της αναθεωρημένης TACA —οι υπηρεσίες για τις οποίες υπάρχει ειδική προσφορά και ζήτηση— περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης φορτίων στο λιμένα, για την παροχή των οποίων στους χρήστες των μεταφορών τα μέλη της αναθεωρημένης TACA ανταγωνίζονται πράγματι ή δυνητικώς μεταξύ τους και με άλλες ναυτιλιακές εταιρείες που δεν είναι μέλη της TACA, αλλά και με τρίτους φορείς παροχής υπηρεσιών.

(43) Συνεπώς, η σχετική αγορά υπηρεσιών χειρισμού φορτίων στην προκειμένη περίπτωση είναι η αγορά παροχής των εν λόγω υπηρεσιών σε λιμένες της Βόρειας Ευρώπης που εξυπηρετούν τις θαλάσσιες γραμμές τις οποίες καλύπτει η αναθεωρημένη TACA.

5. **Η ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΩΝ ΑΓΟΡΩΝ**

(44) Σε σύγκριση με την περίοδο που καλύπτουν οι διαπιστωθείσες παραβάσεις του άρθρου 86 στην απόφαση TACA (μέρος του 1994 και τα έτη 1995 και 1996), οι όροι του ανταγωνισμού στα διατλαντικά δρομολόγια έχουν αλλάξει ουσιωδώς. Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται η εξέλιξη των μεριδίων αγοράς κατά την περίοδο 1994-2001:

Πίνακας

Μερίδια αγοράς ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στο απ' ευθείας δρομολόγιο του Βόρειου Ατλαντικού και μέσω της καναδικής πύλης εισόδου, 1994 έως 2001 (πρώτο τρίμηνο) [30]

(σε %)

Μεταφορέας	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (πρώτο τρίμηνο)
Μέρη TACA/Μέρη αναθεωρημένης TACA (1999 και εξής)	60,65	61,55	59,83	58,3	59,5	49	48,5	47,7
Λοιποί	39,35	38,45	40,17	41,7	40,5	51	51,5	52,3
Σύνολο	100	100	100	100	100	100	100	100

(45) Η ανωτέρω εικόνα της σταθερής πτώσης του μεριδίου αγοράς της ναυτιλιακής διάσκεψης TACA επιβεβαιώνεται από τα πορίσματα της τελικής έκθεσης της ομοσπονδιακής επιτροπής ναυτιλίας των ΗΠΑ (Federal Maritime Commission — FMC) σχετικά με τις συνέπειες του Ocean Shipping Reform Act του 1998 (OSRA) [31]. Η FMC εκτιμά ότι το μερίδιο αγοράς της ναυτιλιακής διάσκεψης TACA συρρικνώθηκε από 80 % περίπου το 1992 (όταν ιδρύθηκε η TACA) σε 50 % περίπου το 2001. Συνεπώς, τα μέλη της αναθεωρημένης TACA αντιμετωπίζουν πολύ μεγαλύτερο εξωτερικό ανταγωνισμό σε σχέση με την περίοδο που καλύπτεται από την απόφαση TACA.

(46) Η έλευση εμπιστευτικών μεμονωμένων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών επιφέρει επίσης πολύ μεγαλύτερο εσωτερικό ανταγωνισμό σε σχέση με την κατάσταση που επικρατούσε την περίοδο που εκδόθηκε η απόφαση TACA. Έτσι, τα μέρη της TACA ανέφεραν στην FMC ότι μόλις το 10 % των φορτίων που μεταφέρονται από τα μέλη της διάσκεψης διακινείται βάσει του τιμολογίου της διάσκεψης. Επιπλέον, έως το τέλος του 1999, το 80 % των φορτίων που μετέφεραν τα μέρη της TACA διεκινείτο βάσει συμβάσεων παροχής υπηρεσιών εκτός της διάσκεψης. Τέλος, ο αριθμός των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών της διάσκεψης (γνωστές και ως «συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας» — ASC) μειώθηκε από 30 το 1999 σε τρεις μόλις το 2000 [32].

[30] Πηγές: απόφαση TACA· μέρη αναθεωρημένης TACA (βάσει εκθέσεων της PIERS Global Container).
[31] The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, Ομοσπονδιακή επιτροπή ναυτιλίας, Σεπτέμβριος 2001.
[32] ό.π., σ. 12.

(47) Τα συμπεράσματα της FMC επιβεβαιώνονται από τα στοιχεία των εξαμηνιαίων εκθέσεων που υποβάλλουν μεμονωμένα τα μέρη στην Επιτροπή ([33]). Οι εκθέσεις που υποβάλλουν τα μέρη επίσης επιβεβαιώνουν ότι τα φορτία που μεταφέρουν τα μέρη στη συντριπτική τους πλειονότητα διακινούνται βάσει μεμονωμένων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Από τα στοιχεία αυτά καθίσταται σαφές ότι οι μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών αποτελούν πλέον τον κανόνα στο δρομολόγιο που καλύπτει Η αναθεωρημένη TACA και, επομένως, ότι κάθε μέλος της διάσκεψης αντιμετωπίζει πλέον σημαντικό ανταγωνισμό από τα υπόλοιπα μέλη της.

(48) Τα ανωτέρω συμπεράσματα σχετικά με την αγορά θαλάσσιων μεταφορών ισχύουν εξίσου για την αγορά υπηρεσιών εξυπηρέτησης φορτίου. Και στην αγορά αυτή τα μέλη της αναθεωρημένης TACA αντιμετωπίζουν εξωτερικό ανταγωνισμό από τους μεταφορείς που ασκούν δραστηριότητες στο διατλαντικό δρομολόγιο. Αντιμετωπίζουν επίσης δυνητικό ανταγωνισμό από ανεξάρτητους φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών εξυπηρέτησης φορτίου. Στους κόλπους της διάσκεψης, τα μέρη αντιμετωπίζουν τον έντονο ανταγωνισμό αλλήλων όσον αφορά τους όρους (συμπεριλαμβανομένης της τιμής) και τις προϋποθέσεις της μεταφοράς από λιμένα σε λιμένα και από πόρτα σε πόρτα στο πλαίσιο συμβάσεων ISC και MSC.

(49) Εν κατακλείδι, τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι τα μέλη της TACA υπόκεινται πλέον σε άνευ προηγουμένου εξωτερικό και εσωτερικό ανταγωνισμό.

6. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ**

6.1. **Υποβολή παρατηρήσεων μετά την ανακοίνωση βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 2**

(50) Ελήφθησαν παρατηρήσεις από τους τρίτους που προαναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 6. Ορισμένες από αυτές τις παρατηρήσεις αφορούσαν τις πτυχές της αναθεωρημένης TACA που σχετίζονται με τις χερσαίες μεταφορές και δεν χρήζουν περαιτέρω ανάπτυξης στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης. Άλλες παρατηρήσεις —αντιστρατευόμενες τη χορήγηση απαλλαγής— φαίνεται ότι δεν αντικατοπτρίζουν πλέον τις απόψεις των εν λόγω τρίτων ([34]). Ωστόσο, ορισμένες από τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν κατόπιν της ανακοίνωσης βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 2 έχουν σημασία προκειμένου να εκτιμηθεί κατά πόσον οι διατάξεις της συμφωνίας πληρούν τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση απαλλαγής κατά κατηγορία ή απαλλαγής σε ατομική βάση και, ως εκ τούτου, θα εξεταστούν στη συνέχεια, στα κεφάλαια και.

6.2. **Υποβολή παρατηρήσεων μετά την ανακοίνωση βάσει του άρθρου 23 παράγραφος 3**

(51) Ελήφθησαν παρατηρήσεις από την Clecat και το ESC. Η Clecat δεν προβάλλει πλέον καμία ουσιώδη αντίρρηση για τη χορήγηση απαλλαγής στην αναθεωρημένη TACA. Ωστόσο, προτρέπει την Επιτροπή να συγκροτήσει «έναν κατάλληλο και αυστηρό μηχανισμό ελέγχου» για να εξασφαλιστεί η τήρηση της δέσμευσης των μερών ότι δεν θα προβούν σε αύξηση ναύλων του τιμολογίου σε συνδυασμό με πρόγραμμα ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας και ότι δεν θα δημιουργηθεί τεχνητή περίοδος αιχμής.

(52) Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι οι προβλεφθείσες ρυθμίσεις εξασφαλίζουν την τήρηση της δέσμευσης των μερών περί ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας. Οι ρυθμίσεις αυτές περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 81 κατωτέρω.

(53) Οι παρατηρήσεις του ESC επί της ανακοίνωσης βάσει του άρθρου 23 παράγραφος 3 μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

1. Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει την αναθεωρημένη TACA λαμβάνοντας υπόψη το σχετικό νομικό και οικονομικό πλαίσιο και, ιδίως, την τελική έκθεση του ΟΟΣΑ σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού όσον αφορά τις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές ([35]), τις αποφάσεις του Πρωτοδικείου στις υποθέσεις TAA και FEFC, και την πρόθεση της Επιτροπής να εξετάσει την απαλλαγή κατά κατηγορία υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων υπό το φως της έκθεσης του ΟΟΣΑ και άλλων εξελίξεων.

([33]) Η ατομική εξαμηνιαία έκθεση περιέχει στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των συμβάσεων στις οποίες συμμετέχει η ναυτιλιακή εταιρεία, επιμεριζόμενων ανάλογα με το είδος τους (ISC, MSC, ASC) και το τιμολόγιο, καθώς και στοιχεία σχετικά με τον αριθμό TEU (πρόκειται για την καθιερωμένη στη ναυτιλία συντομογραφία του όρου «ισοδύναμο 20 ποδών» —αφορά το μέγεθος των εμπορευματοκιβωτίων) και το ποσοστό επί των συνολικών TEU που μεταφέρει η εταιρεία βάσει αυτών των συμβάσεων.

([34]) Η Clecat δεν αντιτίθεται πλέον στη χορήγηση απαλλαγής, ενώ ούτε η TLF ούτε η ομοσπονδία σουηδικών βιομηχανιών υπέβαλαν παρατηρήσεις επί της ανακοίνωσης της 29ης Νοεμβρίου 2001.

([35]) Υπάρχει στην ιστοθέση του ΟΟΣΑ στη διεύθυνση: http://www.oecd.org/EN/home/0,,EN-home-25-nodirectorate-no-no–25,00.html.

2. Η έκδοση απόφασης από την Επιτροπή σχετικά με τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση παρέλκει, καθότι η κοινοποίηση υποβλήθηκε απλώς για προληπτικούς λόγους, εφόσον τα μέρη εκφράζουν την άποψη ότι όλες οι διατάξεις της αναθεωρημένης TACA εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής κατά κατηγορία υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να διαθέσει τους περιορισμένους πόρους της για την εξέταση της αίτησης των μερών.

3. Η Επιτροπή πρέπει να μελετήσει περαιτέρω τη σημασία της απόφασης ΤΑΑ στο πλαίσιο της εκτίμησης των διατάξεων της συμφωνίας περί ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας.

4. Οι διατάξεις της αναθεωρημένης TACA σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών παρέχουν στη διάσκεψη στο σύνολό της στοιχεία σχετικά με τους όρους των εμπιστευτικών συμβάσεων παροχής υπηρεσιών μεταξύ των επί μέρους μελών της σύσκεψης και μεμονωμένων φορτωτών.

(54) Ούτε η έκθεση του ΟΟΣΑ ούτε το γεγονός ότι η Επιτροπή έχει ξεκινήσει την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 έχουν καμία συνάφεια με την παρούσα υπόθεση. Αφορούν την ενδεχόμενη *μεταρρύθμιση* της ισχύουσας νομοθεσίας ανταγωνισμού, ενώ το ζητούμενο στην παρούσα απόφαση είναι η *εφαρμογή* αυτής της νομοθεσίας σε συγκεκριμένη υπόθεση. Επιπλέον, δεν είναι απαραίτητο να γίνει ρητή αναφορά στην παρούσα απόφαση στο ενδεχόμενο να τροποποιηθεί ουσιωδώς η ισχύουσα νομοθεσία πριν από τη λήξη ενδεχόμενης απαλλαγής σε ατομική βάση υπέρ της αναθεωρημένης TACA, καθότι η τυχόν τροποποίηση θα συνοδεύεται από κατάλληλες μεταβατικές ρυθμίσεις.

(55) Όσον αφορά τον ισχυρισμό ότι παρέλκει η έκδοση απόφασης από την Επιτροπή σχετικά με τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση, αρκεί να σημειωθεί ότι τα μέρη έχουν ζητήσει ρητά από την Επιτροπή να εκδώσει απόφαση ([36]) και, συνεπώς, η Επιτροπή οφείλει να εκδώσει επίσημη απόφαση ([37]).

(56) Η πιθανή συνάφεια της απόφασης ΤΑΑ για την εκτίμηση των διατάξεων της συμφωνίας περί ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας εξετάζεται στις αιτιολογικές σκέψεις και κατωτέρω. Οι παρατηρήσεις του ESC σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών σχολιάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 70 και 71.

7. **ΕΦΑΡΜΟΣΤΕΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ**

(57) Λόγω του ότι υπάρχουν συγκεκριμένοι τομεακοί κανονισμοί του Συμβουλίου για την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης στις μεταφορικές υπηρεσίες, οι δραστηριότητες των μερών της αναθεωρημένης TACA είναι δυνατό να υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής τριών κανονισμών: του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και του κανονισμού αριθ. 17.

(58) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 έχει εφαρμογή στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές ([38]). Το Πρωτοδικείο, στην απόφασή του στην υπόθεση FEFC, αποφάνθηκε ότι το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού περιορίζεται:

> «αποκλειστικά στην κυρίως ειπείν θαλάσσια μεταφορά, ήτοι στη μεταφορά διά θαλάσσης, από λιμένα σε λιμένα, και δεν καλύπτει την αρχική και την τελική χερσαία διακίνηση των εμπορευμάτων, ως υπηρεσία παρεχόμενη σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς» (παράγραφος 241).

(59) Συνεπώς, οι ακόλουθες διατάξεις της συμφωνίας εμπίπτουν σαφώς στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86:

1. οι διατάξεις σχετικά με την εκμετάλλευση τακτικών θαλάσσιων μεταφορών, και

2. τα σχετικά μέρη των διατάξεων που αφορούν το τιμολόγιο και τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, δηλαδή τα μέρη που αφορούν τη θαλάσσια μεταφορά.

(60) Είναι επίσης σαφές ότι οι πτυχές της συμφωνίας που σχετίζονται με τις χερσαίες μεταφορές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ([39]). Ειδικότερα, οι διατάξεις της συμφωνίας σχετικά με τον «κανόνα περί απαγόρευσης της εφαρμογής τιμών κάτω του κόστους» εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

([36]) Επιβεβαιώθηκε με επιστολή της 20ής Μαρτίου 2002.
([37]) Άρθρο 12 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.
([38]) Άρθρο 1.
([39]) Βλέπε για παράδειγμα την παράγραφο 261 της απόφασης του Πρωτοδικείου FEFC.

(61) Οι διατάξεις της κοινοποιηθείσας συμφωνίας που δεν εμπίπτουν ούτε στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ούτε στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 εμπίπτουν στον κανονισμό αριθ. 17. Οι διατάξεις σχετικά με την εξυπηρέτηση φορτίου σε λιμένα βάσει του τιμολογίου ή συμβάσεων παροχής υπηρεσιών εμπίπτουν τουλάχιστον εν μέρει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17 ([40]). Τούτο ισχύει ιδιαίτερα για τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης φορτίου για τις οποίες υπάρχει ειδική προσφορά και ζήτηση, διακεκριμένη από αυτήν για τις θαλάσσιες ή χερσαίες μεταφορές (βλέπε ανωτέρω την αιτιολογική σκέψη 42).

8. **ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ (ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 53 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΟΧ)**

8.1. **Συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων**

(62) Τα μέρη ασκούν την εμπορική δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς και συναφών υπηρεσιών. Συνεπώς, αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Η αναθεωρημένη TACA αποτελεί επίσημη συμφωνία μεταξύ των εν λόγω επιχειρήσεων.

8.2. **Περιορισμός του ανταγωνισμού**

(63) Οι ακόλουθες διατάξεις της συμφωνίας περιορίζουν ή δύνανται να περιορίσουν αισθητά τον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης:

1. η συμφωνία μεταξύ των μερών μέσω της οποίας συμφωνούν τις τιμές και τους όρους που συνιστούν το τιμολόγιο,
2. η εκμετάλλευση τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς,
3. διατάξεις σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας (agreement service contracts — ASC) και με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών πολλαπλών μεταφορέων (multicarrier service contracts — MSC) ([41]).

8.2.1. *Μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών (Individual service contracts — ISC)*

(64) Η αναθεωρημένη TACA δεν περιέχει περιορισμούς ως προς τους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων τα μέρη δύνανται να συνάψουν συμβάσεις ISC με φορτωτές. Το ESC και η ομοσπονδία της σουηδικής βιομηχανίας είχαν υποστηρίξει στο παρελθόν ότι τρεις κυρίως πτυχές της αναθεωρημένης TACA στην πράξη θα περιόριζαν τη δυνατότητα σύναψης ISC.

8.2.1.1. Συνέπειες των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας

(65) Οι δύο ενώσεις φορτωτών εξέφρασαν την ανησυχία ότι, εάν επιτρεπόταν στις ναυτιλιακές εταιρείες να συνάπτουν συμβάσεις ASC και MSC, θα προκαλούνταν περιορισμοί όσον αφορά την ελευθερία των ναυτιλιακών εταιρειών να διαπραγματεύονται και να συνάπτουν συμβάσεις ISC.

(66) Οι επιμέρους ναυτιλιακές εταιρείες της TACA συνάπτουν συμβάσεις ISC, ενώ κανένα στοιχείο δεν δείχνει ότι επιτρέποντας τις συμβάσεις ASC και MSC περιορίζεται η δυνατότητα σύναψης ISC. Αντίθετα, οι πιο πρόσφατες εκθέσεις που έχουν υποβάλει τα μέρη (μεμονωμένα) στην Επιτροπή δείχνουν ότι η μεγάλη πλειονότητα των φορτίων εξακολουθεί να διακινείται βάσει συμβάσεων ISC, ενώ οι συμβάσεις MSC και ASC καλύπτουν ένα πολύ μέτριο ποσοστό των μεταφορών αυτών. Ως εκ τούτου, οι μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών παραμένουν αδιαφιλονίκητα η προτιμώμενη μορφή συμφωνίας μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών.

(67) Η διάταξη βάσει της οποίας οι ναυτιλιακές γραμμές που προσφέρουν συμβάσεις ISC και MSC μπορούν να λαμβάνουν ως σημείο αναφοράς το υπόδειγμα σύμβασης ASC εκφράζει απλώς αυτό που στην πράξη αποτελεί κατά πάσα πιθανότητα αφετηρία πολλών διαπραγματεύσεων αυτού του είδους. Ωστόσο, κάθε συμφωνία, συνεννόηση ή εναρμονισμένη πρακτική μεταξύ των μερών ότι, κατά τη σύναψη συμβάσεων ISC, θα ακολουθούν εν όλω ή εν μέρει το υπόδειγμα σύμβασης, το περιεχόμενο ή τις τιμές των ASC δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι καλύπτεται από οποιαδήποτε απαλλαγή. Επιπλέον, κάθε τέτοια συμφωνία μπορεί να αποτελέσει λόγο ανάκλησης της απαλλαγής από την Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

([40]) Απόφαση 2000/627/ΕΚ της Επιτροπής στην υπόθεση IV/34.018 — Συμφωνία τελών και πρόσθετων τελών δρομολογίων Άπω Ανατολής (FETTCSA) (ΕΕ L 268 της 20.10.2000, σ. 1), αιτιολογική σκέψη 128.

([41]) Βλέπε την απόφαση TACA, αιτιολογικές σκέψεις 454 έως 462.

8.2.1.2. Μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών

(68) Το ESC υποστήριξε ότι οι μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές που δημοσιεύθηκαν από τη συμφωνία σταθεροποίησης δρομολογίων ειρηνικού (Transpacific Stabilization Agreement — TSA), καθώς και ορισμένα επιχειρήματα που ανέπτυξαν τα μέρη στις Ηνωμένες Πολιτείες αποδεικνύουν ότι οι τυχόν μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές αφορούν πιθανώς εμπορικά θέματα, συμπεριλαμβανομένων των τιμών εμπιστευτικών μεμονωμένων συμβάσεων, κατά παράβαση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(69) Η φύση των κατευθυντηρίων γραμμών και των συμφωνιών συζήτησης που επιτρέπονται (αλλά δεν απαιτούνται) βάσει του κανονιστικού καθεστώτος των ΗΠΑ δεν έχει άμεση σχέση με την αίτηση για χορήγηση απαλλαγής βάσει των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού. Τα μέρη κοινοποίησαν συμφωνία βάσει της οποίας δύνανται να θεσπίζουν μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές (μολονότι δεν έχουν εφαρμόσει στην πράξη αυτή τη δυνατότητα) που αφορούν αποκλειστικά «τεχνικά, μη εμπορικά θέματα». Οι κατευθυντήριες γραμμές για τέτοια θέματα θεωρείται ότι δεν δημιουργούν προβλήματα ανταγωνισμού. Οι λεπτομερείς συστάσεις σχετικά με τις τιμές που περιέχονται στις κατευθυντήριες γραμμές της TSA δεν μπορούν εύλογα να χαρακτηριστούν ούτε ως «τεχνικές» ούτε ως «μη εμπορικές». Εάν τα μέρη συμφωνήσουν να εφαρμόσουν «μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών» οι οποίες θα μπορούσαν να προκαλέσουν ουσιώδη περιορισμό του ανταγωνισμού (για παράδειγμα, υιοθετώντας τις κατευθυντήριες γραμμές της TSA), μια τέτοια συμφωνία θα υπερέβαινε τα όρια της δραστηριότητας που περιγράφεται στην κοινοποίηση. Μια τέτοια συμφωνία θα αποτελούσε επίσης λόγο ανάκλησης της απαλλαγής από την Επιτροπή.

8.2.1.3. Ανταλλαγή πληροφοριών

(70) Το ESC ισχυρίστηκε ότι τα μέρη θα προέβαιναν σε ανταλλαγή πληροφοριών εξαντλώντας τα όρια που τους επιτρέπει το δίκαιο των ΗΠΑ, και ότι στο πλαίσιο αυτό θα συζητούσαν τους όρους και τις προϋποθέσεις μεμονωμένων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένου του από κοινού καθορισμού ενδεικτικών γενικών αυξήσεων των ναύλων των συμβάσεων ISC, όπως έχουν πράξει οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα δρομολόγια του Ειρηνικού στο πλαίσιο της TSA. Ωστόσο, τα ανωτέρω αποτελούν υποθετική εξέλιξη βάσει του τι δύνανται να πράξουν οι ναυτιλιακές εταιρείες σύμφωνα με το δίκαιο των ΗΠΑ και του τι έχουν πράξει στα δρομολόγια του Ειρηνικού· η υποθετική αυτή εξέλιξη δεν συμφωνεί με όσα περιέχονται στην κοινοποίηση των μερών. Ο από κοινού καθορισμός ενδεικτικών αυξήσεων των ναύλων δεν θα καλυπτόταν από απαλλαγή.

(71) Σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς του ESC, είναι ορθό να καθορίζεται το τιμολόγιο λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς τις επικρατούσες τιμές της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των τιμών των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Σε τέτοιες περιστάσεις αυτό που πρέπει να διασφαλιστεί είναι να υπάρχει επαρκής ομαδοποίηση των πληροφοριών, ώστε να προστατεύεται η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών σχετικά με τις μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών πολλαπλών μεταφορέων. Κατόπιν των τροποποιήσεων που επέφεραν τα μέρη στις σχεδιαζόμενες ρυθμίσεις τους περί ανταλλαγής πληροφοριών ([42]), ούτε η Γραμματεία της TACA ούτε τα μέρη έχουν πρόσβαση σε μη ομαδοποιημένες πληροφορίες για συγκεκριμένους μεταφορείς σχετικά με τα φορτία που διακινούνται μέσω συμβάσεων ISC και MSC. Τα μέρη θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τα ανωτέρω φορτία μόνο εφόσον είναι ομαδοποιημένες και αφορούν το σύνολο της διάσκεψης.

(72) Διαπιστώνεται ότι οι διατάξεις της αναθεωρημένης TACA σχετικά με τις μεμονωμένες συμβάσεις παροχής πληροφοριών δεν δύνανται να οδηγήσουν σε αισθητό περιορισμό του ανταγωνισμού.

8.3. **Συνέπειες στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών**

(73) Στην απόφαση TAA, το Πρωτοδικείο επιβεβαίωσε ότι οι ενδοκοινοτικές συναλλαγές μπορούν να επηρεαστούν αισθητά από περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών μιας διεθνούς ναυτιλιακής διάσκεψης ([43]). Το συμπέρασμα αυτό, καθότι αφορά τον οργανισμό τον οποίο διαδέχθηκε η TACA, έχει άμεση σχέση με την εξεταζόμενη υπόθεση.

([42]) Τα μέρη, μεταξύ άλλων, ανέθεσαν σε ανεξάρτητο τρίτο τη συλλογή, ομαδοποίηση και διαβίβαση εμπορικώς ευαίσθητων στοιχείων και εξέδωσαν απόφαση στην οποία καθορίζονται οι κατηγορίες πληροφοριών που μπορούν ή δεν μπορούν να ανταλλάξουν.

([43]) Παράγραφοι 71 έως 74, βλέπε επίσης απόφαση του Πρωτοδικείου της 8ης Οκτωβρίου 1996 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-24/93, T-25/93, T-26/93 και T-28/93 Compagnie Maritime Belge και λοιποί κατά Επιτροπής [1996] Συλλογή II-1201, παράγραφοι 202 και 203.

(74) Όπως η ΤΑΑ, έτσι και η αναθεωρημένη TACA αφορά ναυτιλιακές εταιρείες εγκατεστημένες σε αρκετά κράτη μέλη που δραστηριοποιούνται, μεταξύ άλλων, στην παροχή τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και λιμένων των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά. Η εξάλειψη ή η μείωση του ανταγωνισμού μεταξύ των μερών όσον αφορά τις τιμές ή τις υπηρεσίες μπορεί, συνεπώς, να έχει ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση των εμπορικών ροών μέσω και μεταξύ λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των αντίστοιχων περιοχών προσελκύσεως. Επιπλέον, καθότι η υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς αποτελεί συνήθως έναν μόνο κρίκο μιας αλυσίδας προμήθειας που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, υπηρεσίες εξυπηρέτησης φορτίου και χερσαία μεταφορά, ένας περιορισμός του ανταγωνισμού στο σκέλος της θαλάσσιας μεταφοράς θα είχε αναπόφευκτα παράπλευρες συνέπειες στις υπόλοιπες προαναφερθείσες υπηρεσίες και στις συναλλαγές σε περιοχές εκτός της άμεσης ενδοχώρας του λιμένα. Τούτο ισχύει ακόμη περισσότερο όταν, όπως στην εξεταζόμενη υπόθεση, η ίδια η συμφωνία προι τον καθορισμό κοινής τιμής για τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης φορτίου.

(75) Μια συμφωνία για τον καθορισμό των τιμών ή για τον περιορισμό της προσφοράς αποτελεί σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού. Έχοντας υπόψη το μερίδιο αγοράς των μερών της αναθεωρημένης TACA, ο περιορισμός αυτός δύναται να έχει αισθητές συνέπειες στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

9. **ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ: ΑΡΘΡΟ 3 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86**

9.1. **Πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής κατά κατηγορία**

(76) Το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 χορηγεί απαλλαγή από την απαγόρευση του παλαιού άρθρου 85 παράγραφος 1 (νυν άρθρου 81 παράγραφος 1) της συνθήκης στα μέλη μιας ναυτιλιακής διάσκεψης όσον αφορά τον καθορισμό κοινών ή ίσων ναύλων και κάθε άλλη συμφωνηθείσα προϋπόθεση σχετικά με την παροχή τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Χορηγεί επίσης απαλλαγή σε περιορισμένο αριθμό άλλων δραστηριοτήτων, εφόσον μία ή περισσότερες από αυτές ασκούνται από τα μέλη ναυτιλιακής διάσκεψης, πέραν του καθορισμού των τιμών και των όρων μεταφοράς στο πλαίσιο υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Ένας από τους λόγους για τους οποίους χορηγείται η απαλλαγή είναι τα οφέλη για τους φορτωτές, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 [44], και ιδίως ο σταθεροποιητικός ρόλος των διασκέψεων, ο οποίος εξασφαλίζει αξιόπιστες υπηρεσίες στους φορτωτές.

(77) Στην απόφαση ΤΑΑ, το Πρωτοδικείο υπενθύμισε ότι οι διατάξεις που παρεκκλίνουν από το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ πρέπει να ερμηνεύονται στενά και ότι το συμπέρασμα αυτό επιβάλλεται κατά μείζονα λόγο για τις διατάξεις απαλλαγής κατά κατηγορία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86:

> «… λόγω του ότι η ισχύς του δεν είναι περιορισμένου χρόνου, καθώς και λόγω του εξαιρετικού χαρακτήρα των επιτρεπομένων περιορισμών του ανταγωνισμού (οριζόντια συμφωνία αποβλέπουσα στον καθορισμό των τιμών). Επομένως, η προβλεπόμενη στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 εξαίρεση κατά κατηγορία δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τρόπο ευρύ και εξελικτικό για να καλύψει όλες τις συμφωνίες που οι ναυτιλιακές εταιρείες θεωρούν ότι είναι χρήσιμο ή αναγκαίο να συνάψουν για να προσαρμοστούν στις συνθήκες της αγοράς» [45].

(78) Συνεπώς, η απαλλαγή κατά κατηγορία πρέπει να ερμηνευθεί ότι καλύπτει μόνο τις διατάξεις μιας συμφωνίας ναυτιλιακής διάσκεψης που αφορούν την εκμετάλλευση τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς και τον καθορισμό τιμολογίου για τις εν λόγω υπηρεσίες.

9.2. **Εφαρμογή της απαλλαγής κατά κατηγορία στην αναθεωρημένη TACA**

(79) Το ESC υποστήριξε ότι η Επιτροπή εμποδίζεται να εφαρμόσει το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και να χορηγήσει απαλλαγή σε ατομική βάση, καθότι ο βασικός λόγος εμπορικής σταθερότητας που απορρέει στα δρομολόγια της TACA είναι, κατά δήλωση των ίδιων των ναυτιλιακών εταιρειών, οι εμπιστευτικές συμβάσεις.

---

[44] «… ότι είναι σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων· ότι πράγματι αυτές οι διασκέψεις διαδραματίζουν σταθεροποιητικό ρόλο χάρη στον οποίο εξασφαλίζονται υπηρεσίες που εμπνέουν εμπιστοσύνη στους φορτωτές· ότι συμβάλλουν γενικά στην εξασφάλιση προσφοράς τακτικών, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών …» [όγδοη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86].

[45] Παράγραφος 146 — η υπογράμμιση του συντάκτη της παρούσας.

(80) Το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 χορηγεί απαλλαγή σε ορισμένες συμπεριφορές των μεταφορέων, ανεξαρτήτως εάν συνδέονται ή όχι με άλλες συμπεριφορές, με την επιφύλαξη της δυνατότητας της Επιτροπής να προβεί σε ενέργειες βάσει του άρθρου 7. Έτσι, το τιμολόγιο μιας ναυτιλιακής διάσκεψης που έχει λάβει απαλλαγή βάσει του άρθρου 3 δεν παύει να απαλλάσσεται απλώς διότι τα μέλη της διάσκεψης συνάπτουν παράλληλα συμβάσεις παροχής υπηρεσιών.

9.3. **Ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας**

(81) Το άρθρο 5 παράγραφος 3 σημείο iv) της αναθεωρημένης TACA, όπως είχε αρχικά κοινοποιηθεί, επέτρεπε στα μέρη να συνεργάζονται με στόχο «… τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει κάθε μέρος». Η διατύπωση της εν λόγω διάταξης αντικατόπτριζε τη διατύπωση του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Κατόπιν των ανησυχιών που εξέφρασε η Επιτροπή, η διατύπωση τροποποιήθηκε ως εξής:

> «… **με την επιφύλαξη της υποβολής στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στην FMC των εκθέσεων και προβλέψεων που ενδέχεται να συμφωνηθούν μεταξύ των μερών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των μερών και της FMC αντίστοιχα**, τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει κάθε μέρος (όπως ορίζεται πληρέστερα στο παράρτημα Β), **πάντα υπό τον όρο ότι τα μέρη δεν θα αυξήσουν τους ναύλους του τιμολογίου σε συνδυασμό με πρόγραμμα ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας σε οποιοδήποτε δρομολόγιο καλυπτόμενο από τέτοιο πρόγραμμα ούτε θα δημιουργήσουν τεχνητή περίοδο αιχμής**» (η έμφαση του συντάκτη της παρούσας).

(82) Όπως συμφωνήθηκε μεταξύ των μερών και της Επιτροπής, οι εκθέσεις και προβλέψεις που υποβάλλονται στην τελευταία ([46]) περιλαμβάνουν:

1. εκ των προτέρων έκθεση, η οποία υποβάλλεται πριν από την εφαρμογή προγράμματος ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας, όπου περιγράφονται οι προβλεπόμενες εβδομαδιαίες φορτώσεις εμπορευμάτων των μερών και η συνολική διαθέσιμη εβδομαδιαία μεταφορική ικανότητα του προγράμματος στο σύνολό του,

2. εβδομαδιαία έκθεση, η οποία υποβάλλεται για καθεμιά από τις εβδομάδες κατά τις οποίες εφαρμόζεται το σχεδιαζόμενο πρόγραμμα, όπου περιέχονται τα ίδια στοιχεία με την εκ των προτέρων έκθεση και περιγράφονται τυχόν νέες, τροποποιημένες προβλέψεις για την εκάστοτε εβδομάδα,

3. εβδομαδιαία έκθεση, η οποία υποβάλλεται για καθεμιά από τις εβδομάδες κατά τις οποίες εφαρμόζεται το σχεδιαζόμενο πρόγραμμα, όπου περιέχονται στοιχεία σχετικά με τις μη χρησιμοποιηθείσες θέσεις εμπορευματοκιβωτίων κάθε πλοίου και τα εμπορεύματα που δεν φορτώθηκαν ή/και φορτώθηκαν σε άλλο πλοίο κατά τη διάρκεια της προηγούμενης εβδομάδας και

4. εκ των υστέρων έκθεση, η οποία υποβάλλεται στο τέλος του προγράμματος, όπου φαίνονται οι πραγματικές συνολικές εβδομαδιαίες φορτώσεις των μερών και η πραγματική συνολική εβδομαδιαία μεταφορική ικανότητα.

(83) Τα μέρη θα υποβάλλουν επίσης έκθεση που θα καλύπτει περίοδο 18 μηνών πριν από το πρόγραμμα, ως περίοδο αναφοράς για την εκτίμηση της ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας.

(84) Υπό τον όρο ότι τα μέρη θα τηρήσουν πιστά τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 σημείο iv), οι διατάξεις της αναθεωρημένης TACA σχετικά με τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής κατά κατηγορία υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων. Τούτο συνάδει με τη θέση που έλαβε η Επιτροπή στις αποφάσεις TAA ([47]) και EATA ([48]).

([46]) Οι εκθέσεις αυτές έχουν ήδη υποβληθεί σχετικά με το πρόγραμμα ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας της αναθεωρημένης TACA για την περίοδο των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς 2001-2002.
([47]) Παράγραφοι 359 έως 370.
([48]) Απόφαση 1999/485/ΕΚ της Επιτροπής της 30ής Απριλίου 1999 στην υπόθεση IV/34.250 — Συμφωνία δρομολογίων Ευρώπης Ασίας (ΕΕ L 193 της 26.7.1999, σ. 23), αιτιολογικές σκέψεις 177 κ.εφ.

(85) Όσον αφορά την προτροπή του ESC προς την Επιτροπή να λάβει υπόψη στο πλαίσιο αυτό την απόφαση TAA, η τελευταία δεν αναφέρει τίποτα σχετικά με το κατά πόσον το πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας της TAA θα έπρεπε να καλύπτεται από την απαλλαγή κατά κατηγορία υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων, εάν η TAA ήταν διάσκεψη. Ωστόσο, το Πρωτοδικείο δέχθηκε το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η TAA —συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων περί διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας— παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα εξάλειψης του ανταγωνισμού σε ουσιώδες τμήμα των σχετικών υπηρεσιών και, συνεπώς, δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση δυνάμει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(86) Το ανωτέρω συμπέρασμα δεν έχει εφαρμογή τις διατάξεις της αναθεωρημένης TACA περί ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας, ανεξαρτήτως εάν οι διατάξεις αυτές μπορεί να θεωρηθεί ή όχι ότι καλύπτονται από την απαλλαγή κατά κατηγορία. Τα μέρη της TAA είχαν μερίδιο αγοράς περίπου 75 %, ενώ τα μέρη της αναθεωρημένης TACA έχουν συνδυασμένο μερίδιο αγοράς που δεν υπερβαίνει το 50 % περίπου. Επιπλέον, το πρόγραμμα της TAA δεν προέβλεπε την πραγματική μείωση της μεταφορικής ικανότητας, και συνεπώς δεν οδηγούσε σε σημαντική εξοικονόμηση εξόδων που θα μπορούσαν να μετακυλιστούν στους χρήστες των μεταφορών. Αντίθετα, οι ρυθμίσεις της αναθεωρημένης TACA σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα —όπως εφαρμόστηκαν κατά τις περιόδους χαμηλής ζήτησης των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς του 2000-2001 και του 2001-2002— περιλαμβάνουν την απόσυρση πλοίων και απέφεραν σημαντική εξοικονόμηση εξόδων. Οι ρυθμίσεις της αναθεωρημένης TACA —σε αντίθεση με τις ρυθμίσεις της TAA— περιλαμβάνουν επίσης ασφαλιστικές δικλείδες κατά της κατάχρησης.

9.4. **Διατάξεις μη καλυπτόμενες από την απαλλαγή κατά κατηγορία**

(87) Κατά το μέτρο που μπορεί να θεωρηθεί ότι περιορίζουν τον ανταγωνισμό, η απαλλαγή κατά κατηγορία δεν καλύπτει διατάξεις σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας και της συμβάσεις παροχής υπηρεσιών πολλαπλών μεταφορέων ([49]).

(88) Άλλες διατάξεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, και συνεπώς δεν καλύπτονται από την απαλλαγή κατά κατηγορία, είναι οι ακόλουθες:

1. οι διατάξεις της αναθεωρημένης TACA που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 (και συνεπώς δεν υπάγονται στην παρούσα διαδικασία), και

2. οι διατάξεις που επιτρέπουν στα μέρη να συμφωνούν τις τιμές και τους όρους εκείνων των υπηρεσιών εξυπηρέτησης φορτίου σε λιμένες οι οποίες δεν αποτελούν άρρηκτο σύνολο με το θαλάσσιο ταξίδι.

10. **ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΣΕ ΑΤΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ: ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ (ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 53 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΟΧ)**

10.1. **Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών**

(89) Στην απόφαση TACA, η Επιτροπή διαπίστωσε μεταξύ άλλων ότι τα μέρη της TACA παρέβησαν το άρθρο 85 της συνθήκης μέσω της συμφωνίας τους σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις βάσει των οποίων μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με φορτωτές ([50]). Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι τα μέρη της TACA παρέβησαν το άρθρο 82 της συνθήκης επιβάλλοντας περιορισμούς ως προς τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών και το περιεχόμενο αυτών ([51]). Οι δύο ανωτέρω συμπεριφορές απαγορεύθηκαν ([52]). Η απόφαση TACA δεν απαγόρευσε στα μέρη να προσφέρουν κοινές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών (δηλαδή συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας ή συμβάσεις παροχής υπηρεσιών πολλαπλών μεταφορέων) ([53]).

([49]) Βλέπε την απόφαση TACA, αιτιολογικές σκέψεις 454 έως 462.
([50]) Άρθρο 3.
([51]) Άρθρο 6.
([52]) Άρθρα 4 και 7.
([53]) Το άρθρο 3 της απόφασης δεν περιέχει τέτοια απαγόρευση. Αντίθετα, αφορά δύο βασικές μορφές περιορισμού: i) τις περιπτώσεις στις οποίες η συμφωνία εμπόδιζε τα μέλη της TACA να συνάπτουν μεμονωμένες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών με φορτωτές ή περιόριζε την ελευθερία τους να συνάπτουν τέτοιες συμβάσεις, και ii) τις περιπτώσεις στις οποίες η συμφωνία περιόριζε τους όρους που μπορούσαν να περιληφθούν στις συμβάσεις ISC. Η αναθεωρημένη TACA δεν περιέχει τέτοιους περιορισμούς· δεν επιβάλλεται κανένας περιορισμός ως προς τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων ISC.

10.1.1. *Συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της συμφωνίας (ASC) και συμβάσεις παροχής υπηρεσιών πολλαπλών μεταφορέων (MSC)*

(90) Η συμφωνία προι ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις ASC ή MSC, και να υιοθετούν ένα υπόδειγμα σύμβασης ASC, σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται μεταξύ λιμένων εντός του ΕΟΧ και λιμένων και εσωτερικών σημείων εκτός του ΕΟΧ. Όπως προαναφέρεται (αιτιολογική σκέψη 40), οι συμβάσεις αυτές είναι να δυνατό να περιλαμβάνουν μία τιμή για όλες τις υπηρεσίες που συνδέονται στενά με τη δραστηριότητα της θαλάσσιας μεταφοράς και παρέχονται μεταξύ του πλοίου και των ορίων του λιμένα ([54]). Κατά το μέτρο που οι διατάξεις αυτές μπορεί να θεωρηθούν ότι περιορίζουν τον ανταγωνισμό, δεν εμπίπτουν στην απαλλαγή κατά κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων που προται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ([55]), αλλά πληρούν τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση δυνάμει του άρθρου 81 παράγραφος 3. Στην απόφαση TACA διαπιστώθηκε ότι οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών εξασφαλίζουν δύο βασικά οφέλη ([56]): την παροχή ειδικών υπηρεσιών που βελτιώνουν την αλυσίδα προμήθειας, και τη συνεισφορά τους στη σταθερότητα των τιμών. Οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών μπορούν επίσης να μειώσουν τα έξοδα έρευνας και τα διοικητικά έξοδα. Το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες της αναθεωρημένης TACA παρέχουν συμβάσεις ASC και MSC στους φορτωτές που το επιθυμούν θα συμβάλει στη σταθερότητα, ενδέχεται να εξασφαλίσει την παροχή ειδικών υπηρεσιών και θα συμβάλει στη μείωση των εξόδων έρευνας, διαπραγμάτευσης και παρακολούθησης ([57]).

(91) Τώρα που η δυνατότητα σύναψης συμβάσεων ISC δεν περιορίζεται —και πράγματι οι συμβάσεις ISC αποτελούν πλέον την προτιμώμενη μορφή συμφωνίας στο δρομολόγιο που καλύπτει η αναθεωρημένη TACA— αρκεί ότι υπάρχουν ορισμένες τουλάχιστον περιπτώσεις στις οποίες κοινές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών αποφέρουν πρόσθετα οφέλη στους φορτωτές σε σύγκριση με τις συμβάσεις ISC. Όπως δείχνουν οι περιοδικές εκθέσεις που υποβάλλουν τα μέρη, ορισμένοι φορτωτές εξακολουθούν να προτιμούν τις κοινές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, τη στιγμή που συνάπτονται ελεύθερα και ευρέως συμβάσεις ISC· το γεγονός αυτό αρκεί για να αποδειχθεί ότι υπάρχουν περιστάσεις στις οποίες οι κοινές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών αποφέρουν οφέλη στους φορτωτές. Ο καθορισμός τιμής στο πλαίσιο των κοινών συμβάσεων αποτελεί ουσιαστικό και αναπόσπαστο στοιχείο μιας κοινής σύμβασης παροχής υπηρεσιών και είναι επομένως απαραίτητος για να αποκομίσουν οι φορτωτές τα προαναφερόμενα οφέλη.

(92) Δεν είναι πιθανή η εξάλειψη του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 3. Πέραν του ανταγωνισμού από φορείς εκτός της ναυτιλιακής διάσκεψης, υπάρχει σημαντικός εσωτερικός ανταγωνισμός στο πλαίσιο των μεμονωμένων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών (βλέπε την αιτιολογική σκέψη 46 ανωτέρω).

10.2. **Υπηρεσίες εξυπηρέτησης φορτίου σε λιμένα**

(93) Οι ναυτιλιακές διασκέψεις, συμπεριλαμβανομένης της TACA, εφάρμοζαν την πρακτική να χωρίζουν τα τιμολόγιά τους σε πέντε μέρη που περιλάμβαναν τις τιμές για καθεμιά από τις ακόλουθες υπηρεσίες: χερσαία μεταφορά στο λιμένα· εξυπηρέτηση του φορτίου στο λιμένα (μεταφορά του από το μέσο χερσαίας μεταφοράς στο σκάφος)· θαλάσσια μεταφορά· εξυπηρέτηση του φορτίου στο λιμένα προορισμού (μεταφορά του από το σκάφος στο μέσο χερσαίας μεταφοράς), και χερσαία μεταφορά στον τελικό τόπο προορισμού ([58]). Τα μέρη δεν συμφωνούν πλέον τις τιμές για τη χερσαία μεταφορά εντός του ΕΟΧ. Έτσι, σε ό,τι αφορά τον ΕΟΧ, το τιμολόγιο καθορίζει τις τιμές μόνο για την εξυπηρέτηση του φορτίου στο λιμένα αναχώρησης ή προορισμού.

(94) Μολονότι το Πρωτοδικείο δεν έχει αποφανθεί περί της ακριβούς διαχωριστικής γραμμής μεταξύ των υπηρεσιών εξυπηρέτησης φορτίου και των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, έχει καταστήσει σαφές ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 πρέπει να νοηθεί ότι έχει εφαρμογή μόνο στη μεταφορά διά θαλάσσης από λιμένα και ότι η υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς σταματά κατά την άφιξη στο λιμένα ([59]). Επομένως, οι επιβαρύνσεις του τιμολογίου για τις εργασίες εξυπηρέτησης του φορτίου εντός του λιμένα δύνανται να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής κατά κατηγορία υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων που περιέχεται στον εν λόγω κανονισμό μόνο κατά το μέτρο που οι εργασίες αυτές αποτελούν άρρηκτο σύνολο με το θαλάσσιο ταξίδι (βλέπε την αιτιολογική σκέψη 41 ανωτέρω).

(95) Ωστόσο, δεν είναι απαραίτητο στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας να οριστεί επακριβώς η κατηγορία στην οποία εμπίπτουν οι εργασίες, διότι κατά το μέτρο που το τιμολόγιο της αναθεωρημένης TACA καλύπτει υπηρεσίες εξυπηρέτησης φορτίου που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, αλλά εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17, μπορεί να θεωρηθεί καλυπτόμενο από απαλλαγή ([60]).

([54]) Σχετικά με την κατάσταση των επιβαρύνσεων που σχετίζονται με αυτές τις υπηρεσίες, βλέπε την υποσημείωση 17 ανωτέρω.
([55]) Βλέπε την απόφαση TACA, αιτιολογικές σκέψεις 454 έως 462. Βλέπε επίσης την απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση TAA, παράγραφος 164.
([56]) Βλέπε τις αιτιολογικές σκέψεις 472 έως 476.
([57]) Πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή έχει ήδη δεχθεί τη σύναψη κοινών συμβάσεων παροχής υπηρεσιών αποφασίζοντας να μην διατυπώσει σοβαρές αμφιβολίες κατά τέτοιων ρυθμίσεων στο πλαίσιο της υπόθεσης της ναυτιλιακής διάσκεψης Polfin Liner (ΕΕ C 396 της 19.12.1998, σ. 10· IP/99/193).
([58]) Απόφαση TACA, αιτιολογική σκέψη 96.
([59]) Απόφαση FEFC, παράγραφοι 239 έως 241.
([60]) Κατά το μέτρο που οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης φορτίου εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, εκφεύγουν από το αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας.

(96) Οι εν λόγω υπηρεσίες εξυπηρέτησης φορτίου, οι οποίες παρέχονται εντός λιμένα, συνδέονται στενά από οικονομική και φυσική άποψη με τη θαλάσσια μεταφορά καθεαυτήν. Για τις υπηρεσίες αυτές —τουλάχιστον από την καθιέρωση των εμπορευματοκιβωτίων— οι μεταφορείς ήταν γενικώς εκείνοι που συνήπταν τις συμβάσεις και ο χειριστής του φορτίου (ο φορέας εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού ή εταιρεία πρόσδεσης) καταλόγιζε απευθείας στους τελευταίους το σχετικό αντίτιμο. Οι χρήστες των μεταφορών, ιδίως εκείνοι που φόρτωναν μικρούς μόνον όγκους εμπορευμάτων, ενδέχεται να επωφεληθούν από αυτή την κατάσταση, δεδομένου ότι οι μεταφορείς θα έχουν μεγαλύτερη διαπραγματευτική ικανότητα έναντι των φορέων εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού και θα μπορούν να διαπραγματεύονται τιμές σημαντικά χαμηλότερες από εκείνες που θα είχαν συμφωνήσει με τον φορτωτή ([61]). Στο πλαίσιο αυτό —και στις πολύ ιδιαίτερες περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης— η Επιτροπή δεν αντιτίθεται στον καθορισμό των επιβαρύνσεων για τις υπηρεσίες αυτές από τα μέρη της αναθεωρημένης TACA. Στις πολύ ιδιαίτερες περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης συμπεριλαμβάνεται το γεγονός ότι μέρος μόνο των φορτίων της αναθεωρημένης TACA μεταφέρεται βάσει του τιμολογίου της διάσκεψης, ενώ η συντριπτική πλειονότητα των φορτίων μεταφέρεται βάσει μεμονωμένων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Η Επιτροπή συνεκτίμησε επίσης το γεγονός ότι το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς των μερών της αναθεωρημένης TACA δεν υπερβαίνει το 50 % περίπου. Ως αποτέλεσμα, τα μέρη της αναθεωρημένης TACA υπόκεινται σε πρωτοφανή εσωτερικό και εξωτερικό ανταγωνισμό και οι φορτωτές έχουν πληθώρα εναλλακτικών δυνατοτήτων μεταφοράς στο πλαίσιο του τιμολογίου της διάσκεψης.

10.3. **Συμπέρασμα**

(97) Για τους ανωτέρω λόγους, διαπιστώνεται ότι οι πτυχές της κοινοποιηθείσας συμφωνίας που αναφέρονται στις ανωτέρω αιτιολογικές σκέψεις 89 έως 96, οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, αλλά εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού ή του κανονισμού αριθ. 17 ενδέχεται να παραβαίνουν το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης, αλλά πληρούν τα κριτήρια απαλλαγής βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3.

11. **ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ, ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**

(98) Σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και το άρθρο 8 του κανονισμού αριθ. 17, η απόφαση εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης πρέπει να ορίζει τη χρονική περίοδο κατά την οποία εφαρμόζεται· κατά κανόνα, η περίοδος αυτή δεν είναι κατώτερη των έξι ετών. Η απαλλαγή στην παρούσα υπόθεση πρέπει να ισχύσει, όσον αφορά τα στοιχεία της αναθεωρημένης TACA που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, από την ημερομηνία εφαρμογής της συμφωνίας (31 Δεκεμβρίου 1998), και, όσον αφορά τα στοιχεία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17, από την ημερομηνία κοινοποίησης (29 Ιανουαρίου 1999), πρέπει δε να λήξει έξι έτη μετά την ημερομηνία δημοσίευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της ανακοίνωσης της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86,

([61]) Βλέπε για παράδειγμα τη Lloyd's List της 12ης Ιουνίου 2002, σ. 5: «Μιλώντας στην ίδια διάσκεψη [TOC 2002] ο Alistair Baillie, ανώτατο διευθυντικό στέλεχος της P&O Ports, παρότρυνε τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών να αναθεωρήσουν πλήρως τις απόψεις τους σχετικά με την τιμολόγηση. Οι μεταφορείς, δεχόμενοι ισχυρές πιέσεις, μειώνουν τις επιβαρύνσεις χειρισμού σε τερματικούς σταθμούς, "δημιουργώντας σε ολόκληρο τον κλάδο ασύμφορες αποδόσεις". Ο κ. Baillie προσέθεσε ότι οι μεταφορείς δεν μπορούν ποτέ να διατηρήσουν οι ίδιοι την εξοικονόμηση εξόδων που επιτυγχάνουν, αλλά τη μετακυλίουν στους πελάτες τους, αντί να βελτιώσουν τα καθαρά τους αποτελέσματα. Για το λόγο αυτόν, πιστεύει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών θα έπρεπε να επιμερίσουν τις χρεώσεις τους μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών και φορτωτών, κατά τρόπον ώστε οι πρώτες να πληρώνουν για τις υπηρεσίες από το πλοίο στην ακτή και οι παραλήπτες να επιβαρύνονται το κόστος των μετακινήσεων από την αποθήκη στις εγκαταστάσεις τους. […]. Ο επιμερισμός των επιβαρύνσεων μεταξύ συμφερόντων ασφάλισης εμπορευμάτων και μεταφορέων θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση των μελλοντικών πολιτικών τιμολόγησης, πρότεινε ο κ. Baillie, ούτως ώστε να περιοριστεί η έκθεση των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών στους χαμηλούς ναύλους των εμπορευματικών μεταφορών».

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, οι διατάξεις του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης κηρύσσονται μη εφαρμοστέες σε εκείνες τις πτυχές της αναθεωρημένης συμφωνίας διατλαντικής ναυτιλιακής διάσκεψης (Trans-Atlantic Conference Agreement — «TACA») που αφορούν κοινές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και εξυπηρέτηση σε λιμένα, και οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και του κανονισμού αριθ. 17, από την 31η Δεκεμβρίου 1998 στην περίπτωση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, και από την 29η Ιανουαρίου 1999 στην περίπτωση του κανονισμού αριθ. 17, και για περαιτέρω χρονική περίοδο έξι ετών από τις 6 Μαΐου 1999.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις:

AP Møller-Maersk Sealand
50 Esplanaden
DK-1098 Copenhagen K

Atlantic Container Line AB
Sydatlanten
Skandiahamnen
S-403 36 Gothenburg

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg

Mediterranean Shipping Co S.A.
40 Avenue Eugene Pittard
CH-1206 Geneva

Nippon Yusen Kaisha
CPO Box 1250
Tokyo 100-91
Ιαπωνία

Orient Overseas Container Line Limited
Harbour Centre
25 Harbour Road
Wanchai
Χονγκ Κονγκ

P&O Nedlloyd Limited
Beagle House
Braham Street
London E1 8EP
United Kingdom

Βρυξέλλες, 14 Νοεμβρίου 2002.

Για την Επιτροπή
Mario MONTI
Μέλος της Επιτροπής