ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
της 10ης Μαρτίου 1995 *

Στην υπόθεση T-395/94 R,

Atlantic Container Line AB, εταιρία σουηδικού δικαίου με έδρα το Göteborg (Σουηδία),

Cho Yang Shipping Company Ltd, εταιρία κορεατικού δικαίου με έδρα τη Σεούλ,

DSR-Senator Lines GmbH, εταιρία γερμανικού δικαίου με έδρα τη Βρέμη (Γερμανία),

Hapag Lloyd AG, εταιρία γερμανικού δικαίου με έδρα το Αμβούργο (Γερμανία),

MSC Mediterranean Shipping Company SA, εταιρία ελβετικού δικαίου με έδρα την Γενεύη (Ελβετία),

A. P. Møller-Mæersk Line, εταιρία δανικού δικαίου με έδρα την Κοπεγχάγη,

Nedlloyd Lijnen BV, εταιρία ολλανδικού δικαίου με έδρα το Ρότερνταμ (Κάτω Χώρες),

Neptune Orient Line Ltd (NOL), εταιρία δικαίου Σιγκαπούρης, με έδρα τη Σιγκαπούρη,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), εταιρία ιαπωνικού δικαίου με έδρα το Τόκιο,

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, εταιρία αγγλικού δικαίου με έδρα το Levington (Ηνωμένο Βασίλειο),

P & O Containers Ltd, εταιρία αγγλικού δικαίου με έδρα το Λονδίνο,

Polish Ocean Lines, εταιρία πολωνικού δικαίου με έδρα τη Γδύνια (Πολωνία),

Sea-Land Service Inc., εταιρία δικαίου της πολιτείας του Delaware, με έδρα το Jersey City, Νέα Ιερσέη (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής),

Tecomar SA de CV, εταιρία μεξικανικού δικαίου με έδρα το Μεξικό,

Transportación Marítima Mexicana SA, εταιρία μεξικανικού δικαίου με έδρα το Μεξικό,

εκπροσωπούμενες από τους John Pheasant, Nichols Bromfield και Suyong Kim, solicitors, με αντίκλητους στο Λουξεμβούργο τους δικηγόρους Loesch και Wolter, 11, rue Goethe,

προσφεύγουσες,

υποστηριζόμενες από τις ενώσεις

Japanese Shipowners' Association, ένωση ιαπωνικού δικαίου με έδρα το Τόκιο, εκπροσωπουμένη από τους Nicholas J. Forwood, QC, του δικηγορικού συλλόγου Αγγλίας και Ουαλίας, και Philip Ruttley, solicitor, με αντίκλητους στο Λουξεμβούργο τους δικηγόρους Arendt και Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

και

European Community Shipowners' Association ASBL, ένωση βελγικού δικαίου με έδρα τις Βρυξέλλες, εκπροσωπουμένη από τους Denis Waelbroeck, δικηγόρο Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Ernest Arendt, 8-10, rue Mathias Hardt,

παρεμβαίνουσες,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένη από τους Bernd-Langeheine και Richard Lyal, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Γεώργιο Κρεμλή, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

καθής,

υποστηριζομένης από τις ενώσεις

The Freight Transport Association Ltd, ένωση αγγλικού δικαίου με έδρα το Turnbridge Wells (Ηνωμένο Βασίλειο),

Association des utilisateurs de transport de fret, ένωση γαλλικού δικαίου με έδρα το Παρίσι,

και

The European Council of Transport Users ASBL, ένωση βελγικού δικαίου με έδρα τις Βρυξέλλες,

εκπροσωπούμενες από τον Mark Clough, barrister, του δικηγορικού συλλόγου Αγγλίας και Ουαλίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Aloyse May, 31, Grand-rue,

παρεμβαίνουσες,

που έχει ως αντικείμενο αναστολή εκτελέσεως της αποφάσεως 94/980/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Οκτωβρίου 1994, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, ΕΕ L 376, σ. 1),

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

εκδίδει την ακόλουθη

Διάταξη

Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

1 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 23 Δεκεμβρίου 1994, δεκαπέντε εταιρίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών, που συμμετέχουν στη συμφωνία Trans Atlantic Agreement (στο εξής: TAA), άσκησαν προσφυγή, δυνάμει του άρθρου 173, τέταρτο εδάφιο, της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (στο εξής: Συνθήκη ΕΚ), ζητώντας την ακύρωση της αποφάσεως 94/980/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Οκτωβρίου 1994, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, ΕΕ L 376, σ. 1).

2 Με χωριστό δικόγραφο που κατέθεσαν την ίδια ημέρα, οι προσφεύγουσες υπέβαλαν επίσης αίτηση αναστολής εκτελέσεως της επίδικης αποφάσεως, δυνάμει των άρθρων 185 και 186 της Συνθήκης ΕΚ.

3 Η Επιτροπή, υπέρ της οποίας χορηγήθηκε παράταση της λήγουσας αρχικά στις 11 Ιανουαρίου 1995 προθεσμίας, υπέβαλε τις γραπτές παρατηρήσεις της επί της παρούσας αιτήσεως προς λήψη ασφαλιστικών μέτρων στις 20 Ιανουαρίου 1995.

4 Με δικόγραφα που πρωτοκολλήθηκαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 9 Ιανουαρίου 1995, οι ενώσεις The Freight Transport Association Limited (στο εξής: FTA) και Association des utilisateurs de transport de fret (στο εξής: AUTF) ζήτησαν να τους επιτραπεί να παρέμβουν υπέρ της Επιτροπής.

5 Οι αιτήσεις παρεμβάσεως κοινοποιήθηκαν στους διαδίκους της κύριας δίκης, συμφώνως προς το άρθρο 116, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου.

6 Με τη τηλεομοιοτυπία που πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 13 Ιανουαρίου 1995, οι προσφεύγουσες δήλωσαν ότι δεν αντιτίθενται στα αιτήματα παρεμβάσεως της FTA και της AUTF. Με το ίδιο έγγραφο ζήτησαν από το Πρωτοδικείο, συμφώνως προς το άρθρο 116, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, να θεωρηθούν ως εμπιστευτικά ορισμένα στοιχεία της δικογραφίας, ήτοι ορισμένα αριθμητικά δεδομένα που διαλαμβάνονται στην επίδικη απόφαση, το ύψος των ζημιών τους, που παρατίθεται στο παράρτημα 10 της αιτήσεως προς λήψη ασφαλιστικών μέτρων, και τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα χρήσεως για τα έτη 1991, 1992 και 1993, που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 16 της εν λόγω αιτήσεως.

7 Με έγγραφο που πρωτοκολλήθηκε στις 13 Ιανουαρίου 1995 στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου, η Επιτροπή δήλωσε ότι δεν αντιτίθεται στις αιτήσεις παρεμβάσεως των FTA και AUTF.

8 Με έγγραφο της 19ης Ιανουαρίου 1995, η Γραμματεία του Πρωτοδικείου πληροφόρησε την FTA και την AUTF ότι, με απόφαση του Προέδρου του Πρωτοδικείου, μπορούν να υποβάλουν τις προφορικές παρατηρήσεις τους κατά την ακρόαση στο πλαίσιο της διαδικασίας των ασφαλιστικών μέτρων και ότι τους τάσσεται προθεσμία μέχρι τις 26 Ιανουαρίου για την υποβολή των γραπτών παρατηρήσεών τους.

9 Με δικόγραφα που πρωτοκολλήθηκαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 20 Ιανουαρίου 1995, οι ενώσεις The Hong Kong Shipowners' Association (στο εξής: HKSA), The Japanese Shipowners' Association (στο εξής: JSA) και The Euro-

pean Shipowners' Association (στο εξής: ECSA) ζήτησαν να παρέμβουν υπέρ των προσφευγουσών. Με τις παρατηρήσεις της, που κατατέθηκαν στις 23 Ιανουαρίου, η Επιτροπή αντιτάχθηκε στις εν λόγω αιτήσεις παρεμβάσεως. Οι προσφεύγουσες δεν εξέφρασαν άποψη επ' αυτού.

10 Με διάταξη της 15ης Ιανουαρίου 1995, ο Πρόεδρος του Πρωτοδικείου απέρριψε την αίτηση παρεμβάσεως της HKSA, με την αιτιολογία ότι η εν λόγω ένωση δεν απέδειξε, εκ πρώτης όψεως, ότι έχει έννομο συμφέρον για την επίλυση της διαφοράς, κατά την έννοια του άρθρου 37, δεύτερο εδάφιο, του Οργανισμού (ΕΚ) του Δικαστηρίου.

11 Με έγγραφο της ίδιας ημερομηνίας, η Γραμματεία του Πρωτοδικείου πληροφόρησε την ECSA και την JSA ότι, ενόψει του περιεχομένου της αιτήσεώς τους, ο Πρόεδρος του Πρωτοδικείου του επιτρέπει να συμμετάσχουν στη συνεδρίαση των ασφαλιστικών μέτρων ώστε να τους δοθεί η δυνατότητα να αποδείξουν το έννομο συμφέρον τους για την επίλυση της διαφοράς, επιφυλασσόμενος να αποφανθεί στη συνέχεια επί του αιτήματος παρεμβάσεώς τους.

12 Με έγγραφο που πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 24 Ιανουαρίου 1995, η ένωση The European Councial of Transport Users ASBL (στο εξής: ECTU) ζήτησε να παρέμβει υπέρ της καθής. Οι προσφεύγουσες και η Επιτροπή δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις επ' αυτού του αιτήματος παρεμβάσεως. Με έγγραφο της ίδιας ημερομηνίας, η Γραμματεία του Πρωτοδικείου πληροφόρησε την ECTU ότι, ενόψει του περιεχομένου της αιτήσεώς της, ο Πρόεδρος του Πρωτοδικείου της επιτρέπει να συμμετάσχει στην ακρόαση στο πλαίσιο της διαδικασίας των ασφαλιστικών μέτρων ώστε να της δοθεί η δυνατότητα να αποδείξει το έννομο συμφέρον της προς επίλυση της διαφοράς, επιφυλασσόμενος να αποφανθεί στη συνέχεια επί του αιτήματος παρεμβάσεώς της.

13 Οι διάδικοι ανέπτυξαν τις προφορικές παρατηρήσεις τους στις 27 Ιανουαρίου 1995.

14 Πριν εξεταστεί το βάσιμο της αιτήσεως προς λήψη ασφαλιστικών μέτρων, πρέπει να υπενθυμιστεί το γενικό πλαίσιο της διαφοράς της οποίας έχει επιληφθεί το Πρωτοδικείο, όπως αυτό προκύπτει από τα υπομνήματα που κατέθεσαν οι διάδικοι και από τις προφορικές παρατηρήσεις τις οποίες ανέπτυξαν κατά τη διάρκεια της ακροάσεως.

15 Οι προσφεύγουσες είναι οι δεκαπέντε εταιρίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών που συμμετέχουν στην ΤΑΑ, συμφωνία κατά την οποία οι εταιρίες αυτές εξυπηρετούν από κοινού τις τακτικές διεθνείς μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων στον Ατλαντικό Ωκεανό, αμφίδρομα μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Η συμφωνία ΤΑΑ άρχισε να ισχύει στις 31 Αυγούστου 1992, αντικαθιστώντας τις προϋφιστάμενες ναυτιλιακές διασκέψεις. Μετά την έναρξη της ισχύος της, στην εν λόγω συμφωνία προσχώρησαν τέσσερα νέα μέλη.

16 Η ΤΑΑ έχει εφαρμογή σε πολλούς επιμέρους τομείς σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνει, ιδίως, κανόνες σχετικά με τον καθορισμό των κομίστρων, με τις συμβάσεις παροχής μεταφορικών υπηρεσιών (που παρέχουν τη δυνατότητα σε πελάτη να αναλάβει την υποχρέωση να αποστέλλει τουλάχιστον μια καθορισμένη ποσότητα εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου, έναντι τιμής χαμηλότερης από την κανονικώς ισχύουσα) και με πρόγραμμα διαχειρίσεως του μεταφορικού δυναμικού (με σκοπό τον περιορισμό της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών ώστε να σταθεροποιηθεί η αγορά).

17 Η ΤΑΑ περιλαμβάνει δύο κατηγορίες μελών. Τα μέλη πρώτης κατηγορίας («διαρθρωτικά μέλη») συμμετέχουν στις επιτροπές που ελέγχουν την εφαρμογή των τιμοκαταλόγων και των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Τα μέλη αυτά, εκτός από δύο, συμμετείχαν στις δύο ναυτιλιακές διασκέψεις που προϋφίσταντο της συνάψεως της ΤΑΑ. Τα μέλη της δεύτερης κατηγορίας («μη διαρθρωτικά μέλη») δεν συμμετέχουν στις ως άνω επιτροπές και μπορούν να συνάπτουν ανεξάρτητα συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, πράγμα το οποίο δεν επιτρέπεται στα «διαρθρωτικά μέλη», καθώς και να συμμετέχουν σε συμβάσεις παροχής υπηρεσιών τις οποίες διαπραγματεύονται τα «διαρθρωτικά μέλη», ενώ τα μέλη αυτά δεν μπορούν να συμμετέχουν στις συμβάσεις που συνάπτονται από τα «μη διαρθρωτικά μέλη».

18 Η ΤΑΑ προβλέπει πίνακες κομίστρων ισχύοντες για τη θαλάσσια μεταφορά και για τη συνδυασμένη μεταφορά, η οποία περιλαμβάνει όχι μόνον τη θαλάσσια μεταφορά αλλά και τη χερσαία, προς ή από το λιμάνι, εμπορευμάτων των οποίων ο προορισμός ή η προέλευση είναι κάποιο σημείο στο εσωτερικό της κάθε χώρας. Επομένως, τα προβλεπόμενα για τη συνδυασμένη μεταφορά κόμιστρα, που αφορούν για κάθε μεταφορά μία μόνο σύμβαση, καλύπτουν τόσο το μέρος της μεταφοράς που πραγματοποιείται στη θάλασσα όσο και εκείνο που γίνεται στην ξηρά.

19 Στις 28 Αυγούστου 1992 η ΤΑΑ κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή. Οι προσφεύγουσες ζήτησαν, σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 378, σ. 4, στο εξής: κανονισμός 4056/86), να εκδοθεί υπέρ τους απόφαση περί εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

20 Με έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 1992, η Επιτροπή πληροφόρησε τις προσφεύγουσες ότι θα εξέταζε τη συμφωνία και όσον αφορά τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και πλωτών εσωτερικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86, στο εξής: κανονισμός 1017/68).

21 Μεταξύ της 13ης Οκτωβρίου 1992 και της 19ης Ιουλίου 1993 η Επιτροπή έλαβε πολλές καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή της ΤΑΑ. Οι καταγγελίες αυτές προέρχονταν από εξαγωγείς και από ενώσεις εξαγωγέων εγκατεστημένων σε διάφορα κράτη μέλη της Κοινότητας και πραγματοποιούντων μεταφορές προς τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, από τη διοίκηση διαφόρων ευρωπαϊκών λιμένων, καθώς και από εταιρίες διαμετακομίσεως και από ενώσεις τέτοιων εταιριών. Με τις εν λόγω καταγγελίες διατυπώνονταν κατά της ΤΑΑ διάφορες κατηγορίες περί παραβάσεως των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης, αφορώσες, σχετικά με τον καθορισμό των κομίστρων, την επιβολή άνισων όρων συναλλαγής και τον τεχνητό περιορισμό της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών.

22 Οι καταγγέλλοντες ζήτησαν από την Επιτροπή να λάβει προσωρινά μέτρα, δυνάμει του άρθρου 11, παράγραφος 1, του κανονισμού 4056/86. Αφού κίνησε την προβλεπόμενη από το άρθρο 23 του κανονισμού διαδικασία, η Επιτροπή δεν ικανοποίησε τα αιτήματα αυτά.

23 Με έγγραφο της 10ης Δεκεμβρίου 1993, η Επιτροπή κοινοποίησε στις προσφεύγουσες ανακοίνωση αιτιάσεων.

24 Κατόπιν των συζητήσεων οι οποίες έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας, οι προσφεύγουσες κοινοποίησαν στην Επιτροπή, στις 5 Ιουλίου 1994, μια τροποποιημένη μορφή της συμφωνίας TAA, την Trans Atlantic Conference Agreement (στο εξής: TACA). Κατόπιν πολλών τροποποιήσεων, αυτή η νέα συμφωνία άρχισε να ισχύει στις 24 Οκτωβρίου 1994, υποκαθιστώντας την TAA. Την ημερομηνία αυτή η Επιτροπή δεν είχε περατώσει την εξέταση της εν λόγω συμφωνίας.

25 Στις 19 Οκτωβρίου 1994 η Επιτροπή εξέδωσε την επίδικη απόφαση. Με το άρθρο 1 της αποφάσεως αυτής διαπιστώνεται ότι οι διατάξεις της TAA σχετικά με τις συμφωνίες περί των τιμών και περί του μεταφορικού δυναμικού συνιστούν παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Με το άρθρο 2 της αποφάσεως, η Επιτροπή αρνείται να εφαρμόσει το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και το άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68 όσον αφορά τις μνημονευόμενες στο άρθρο 1 διατάξεις της TAA. Με το άρθρο 3 της αποφάσεως οι μνημονευόμενοι στο άρθρο 6 αποδέκτες της αποφάσεως υποχρεούνται να παύσουν τις παραβάσεις οι οποίες διαπιστώνονται στο άρθρο 1, ενώ με το άρθρο 4 τους επιβάλλεται υποχρέωση να απέχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική που μπορεί να έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα ίδιο ή παρόμοιο προς τις παρατιθέμενες στο άρθρο 1 συμφωνίες ή πρακτικές. Τέλος, με το άρθρο 5 της αποφάσεως επιβάλλεται η υποχρέωση στους αποδέκτες να πληροφορήσουν, εντός δύο μηνών, τους πελάτες με τους οποίους συνήψαν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ή άλλες συμβάσεις στο πλαίσιο της TAA ότι μπορούν, αν το επιθυμούν, να επαναδιαπραγματευθούν τους όρους των εν λόγω συμβάσεων ή να τις καταγγείλουν πάραυτα.

Σκεπτικό

26 Δυνάμει του συνδυασμού των διατάξεων των άρθρων 185 και 186 της Συνθήκης και του άρθρου 4 της αποφάσεως 88/591/ΕΚΑΧ, ΕΟΚ, Ευρατόμ του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1988, περί ιδρύσεως Πρωτοδικείου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ L 319, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 93/350/Ευρατόμ, ΕΚΑΧ, ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 1993 (ΕΕ L 144, σ. 21), το Πρωτοδικείο μπορεί, αν κρίνει ότι επιβάλλεται από τις περιστάσεις, να διατάσσει την αναστολή εκτελέσεως της προσβαλλομένης πράξεως ή τα αναγκαία προσωρινά μέτρα.

27 Το άρθρο 104, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου ορίζει ότι οι αιτήσεις λήψεως προσωρινών μέτρων, περί των οποίων γίνεται μνεία στα άρθρα 185 και 186 της Συνθήκης, πρέπει να προσδιορίζουν τα περιστατικά από τα οποία προκύπτει το επείγον της υποθέσεως, καθώς και τους ισχυρισμούς που δικαιολογούν, εκ πρώτης όψεως, τη λήψη του προσωρινού μέτρου το οποίο ζητείται. Τα ζητούμενα μέτρα πρέπει να έχουν προσωρινό χαρακτήρα, υπό την έννοια ότι δεν πρέπει να προδικάζουν την απόφαση επί της ουσίας.

Επί των αιτημάτων παρεμβάσεως

28 Ενόψει των παρατηρήσεων τις οποίες οι διάδικοι εξέθεσαν, είτε εγγράφως είτε προφορικώς, κατά την ακρόαση στο πλαίσιο της διαδικασίας των ασφαλιστικών μέτρων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι όλοι οι υποβαλόντες αίτηση παρεμβάσεως, εξαιρέσει της HKSA, το αίτημα της οποίας έχει ήδη απορριφθεί, δικαιολογούν έννομο συμφέρον για να παρέμβουν στην παρούσα διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων. Πράγματι, πρέπει να υπενθυμιστεί, αφενός, ότι η επίδικη απόφαση εκδόθηκε κατόπιν διαδικασίας στην οποία είχαν συμμετάσχει, με την ιδιότητα του καταγγέλλοντος, οι FTA, AUTF και The European Shippers Council, που είναι μέλος της ECTU. Διαπιστώνεται, αφετέρου, όπως προκύπτει ιδίως από τις προφορικές εξηγήσεις που έδωσαν οι JSA και ECSA κατά την ακρόαση της 27ης Ιανουαρίου 1995, ότι η άμεση εφαρμογή της αποφάσεως της Επιτροπής ενδέχεται, εκ πρώτης όψεως, να επηρεάσει τις συνθήκες πραγματοποιήσεως των θαλάσσιων μεταφορών που έχουν ως προορισμό ή ως αφετηρία ευρωπαϊκούς λιμένες.

29 Κατά συνέπεια, πρέπει να επιτραπεί στις JSA και ECSA, αφενός, και στις FTA, AUTF και ECTU, αφετέρου, να παρέμβουν στην παρούσα διαδικασία ασφαλιστικών μέτρων υπέρ των προσφευγουσών και της καθής, αντιστοίχως.

Επί του αιτήματος εμπιστευτικής μεταχειρίσεως

30 Ενόψει της φύσεως των στοιχείων τα οποία ζητείται να τύχουν εμπιστευτικής μεταχειρίσεως, κρίνεται δικαιολογημένο, στο στάδιο της διαδικασίας ασφαλι-

στικών μέτρων, να γίνει δεκτό το αίτημα των προσφευγουσών, καθόσον τα στοιχεία αυτά μπορούν, εκ πρώτης όψεως, να καλύπτονται από το επιχειρηματικό απόρρητο.

Επί της αιτήσεως ασφαλιστικών μέτρων

Επί του αντικειμένου της αιτήσεως

31 Με το δικόγραφο της αιτήσεώς τους, οι προσφεύγουσες ζητούν αναστολή εκτελέσεως των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της επίδικης αποφάσεως, στον βαθμό που με αυτή τους απαγορεύεται να ασκούν από κοινού την εξουσία καθορισμού των τιμολογίων που ισχύουν για το χερσαίο τμήμα μεταφοράς, στο έδαφος της Κοινότητας, στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς. Ζητούν επίσης την αναστολή της εκτελέσεως των ίδιων άρθρων της αποφάσεως, στον βαθμό που με αυτά μπορεί να τους επιβάλλεται η απαγόρευση να συνάπτουν από κοινού συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και, τέλος, ζητούν αναστολή της εκτελέσεως του άρθρου 5 της αποφάσεως.

32 Κατά τη διάρκεια της ακροάσεως της 27ης Ιανουαρίου 1995 η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι, όπως είχε δηλώσει με τις γραπτές παρατηρήσεις της, η επίδικη απόφαση δεν απαγορεύει τις κοινές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών αυτές καθαυτές. Κατόπιν της δηλώσεως αυτής, οι προσφεύγουσες αναγνώρισαν ότι, επί του σημείου αυτού, η αίτηση αναστολής εκτελέσεως είναι άνευ αντικειμένου.

33 Όσον αφορά το άρθρο 5 της αποφάσεως, οι προσφεύγουσες ισχυρίστηκαν ότι, επί συνόλου 463 συμβάσεων οι οποίες βρίσκονταν σε εξέλιξη κατά την κοινοποίηση της αποφάσεως, 27 συνέχισαν να παράγουν τα αποτελέσματά τους πέραν της 31ης Δεκεμβρίου 1994. Δεδομένου ότι η Επιτροπή επιβεβαίωσε, κατά την ακρόαση, όπως είχε ήδη δηλώσει με τις γραπτές παρατηρήσεις της, ότι μόνο αυτές οι 27 συμβάσεις αποτελούν το αντικείμενο του εν λόγω άρθρου, οι προσφεύγουσες δέχθηκαν ότι η άμεση εφαρμογή του άρθρου αυτού δεν είναι ικανή να τους προξενήσει σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία.

34 Ενόψει των ανωτέρω πρέπει, πρώτον, να γίνει δεκτό ότι ο εκδικάζων την παρούσα υπόθεση δικαστής παρέλκει να αποφανθεί επί του αιτήματος αναστολής εκτελέσεως των άρθρων 1 έως 4 της αποφάσεως, στον βαθμό που με αυτά μπορεί να επιβάλλεται στις προσφεύγουσες η απαγόρευση να συνάπτουν από κοινού συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, δεύτερον, να απορριφθεί το αίτημα αναστολής εκτελέσεως του άρθρου 5 της επίδικης αποφάσεως και, τρίτον, να γίνει δεκτό ότι το αντικείμενο της παρούσας αιτήσεως ασφαλιστικών μέτρων περιορίζεται στην αναστολή της εκτελέσεως των άρθρων 1 έως 4 της αποφάσεως, στον βαθμό που τα άρθρα αυτά απαγορεύουν στις προσφεύγουσες να καθορίζουν από κοινού τα τιμολόγια που ισχύουν για το χερσαίο τμήμα μεταφοράς, στο έδαφος της Κοινότητας, στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς.

Επιχειρήματα των διαδίκων

— Επί του εκ πρώτης όψεως βασίμου (fumus boni juris)

35 Όσον αφορά την προϋπόθεση σχετικά με το εκ πρώτης όψεως βάσιμο, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται στην ουσία, επικαλούμενες τους λόγους και τους ισχυρισμούς που προβάλλουν στο πλαίσιο της προσφυγής της κύριας δίκης, ότι η επίδικη απόφαση πάσχει από διάφορα νομικά σφάλματα, καθόσον εκδόθηκε κατά παράβαση του άρθρου 85 της Συνθήκης και των κανόνων σχετικά με την εφαρμογή της, καθώς και από σφάλματα εκτιμήσεως όσον αφορά το οικονομικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η TAA, τα οποία είναι η αιτία των νομικών σφαλμάτων.

36 Ο πρώτος λόγος των προσφευγουσών, που στηρίζεται σε παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, διαιρείται σε δύο σκέλη. Οι προσφεύγουσες διατείνονται, αφενός, ότι η Επιτροπή δεν προσδιόρισε ορθά την οικεία αγορά και, αφετέρου, ότι δεν απέδειξε ότι η TAA επηρέασε το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών.

37 Με το πρώτο σκέλος του λόγου αυτού οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η οικεία αγορά, για τις χερσαίες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων τις οποίες πραγματοποιούν στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών, είναι εκείνη των θαλάσσιων μεταφορών, δεδομένου ότι οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των θαλάσσιων μεταφορών. Τα τιμολόγια που ισχύουν για τις χερσαίες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, επομένως, πρέπει να εξετασθούν στο πλαίσιο του κανονισμού 4056/86 και όχι, όπως έπραξε η Επιτροπή, στο πλαίσιο του κανονισμού 1017/68. Προσθέτουν ότι, σε περίπτωση που οι εν λόγω χερσαίες μεταφορές θεωρηθεί ότι καλύπτονται από αυτόν τον τελευταίο κανονισμό, η οικεία αγορά θα ήταν στην περίπτωση αυτή εκείνη των χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων. Σε μια τέτοια περίπτωση, όμως, το μερίδιο το οποίο οι μεταφορές αυτές έχουν στην αγορά δεν δίδει τη δυνατότητα στις επίμαχες πρακτικές να έχουν αισθητά αποτελέσματα επί του ανταγωνισμού.

38 Με το δεύτερο σκέλος του πρώτου λόγου τους οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι οι όροι που ισχύουν για τις εν λόγω χερσαίες μεταφορές επηρέασαν αισθητά το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών. Αντίθετα προς τα λεγόμενα της Επιτροπής, τα αποτελέσματα της ΤΑΑ επί του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων ήταν αμελητέα, η δε επίδικη απόφαση δεν αποδεικνύει κατά πόσον η ΤΑΑ επηρέασε την εμπορική συμπεριφορά των χερσαίων μεταφορέων που είναι εγκατεστημένοι στα διάφορα κράτη μέλη, επηρεάζοντας έτσι το ενδοκοινοτικό εμπόριο αυτού του είδους υπηρεσιών. Κατά τα λοιπά, η τιμή της χερσαίας μεταφοράς επηρεάζει ελάχιστα την τελική τιμή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

39 Με τον δεύτερο λόγο τους οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι, αντίθετα προς ό,τι αποφάσισε η Επιτροπή, οι σχετικές με τη συνδυασμένη μεταφορά συμφωνίες καλύπτονται από την προβλεπόμενη από το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 απαλλαγή κατά κατηγορίες, καθόσον αφορούν το χερσαίο μέρος της μεταφοράς. Υπενθυμίζουν ότι ένας από τους σκοπούς του κανονισμού αυτού είναι η εξασφάλιση της σταθερότητας της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών, διατείνονται δε ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα κατά την εκτίμηση του γενικού οικονομικού πλαισίου, καθόσον στηρίχθηκε σε εσφαλμένη αντίληψη της έννοιας αυτής. Για την Επιτροπή, η σταθερότητα δεν μπορεί να επιτευχθεί παρά μόνο με τη θέσπιση ενιαίων τιμολογίων μεταφοράς. Όμως, κατά τις προσφεύγουσες, η ύπαρξη περισσοτέρων του ενός τιμολογίων είναι απαραίτητη για την εξασφάλιση της σταθερότητας της αγοράς. Η ΤΑΑ είχε ένα τέτοιο αποτέ-

λεσμα και, επομένως, έπρεπε να καλυφθεί από την προβλεπόμενη από τον κανονισμό 4056/86 απαλλαγή. Επιπλέον, ο κανονισμός αυτός, ο οποίος θεσπίζει κανόνες για το σύνολο του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, πρέπει να έχει εφαρμογή σε όλες τις δραστηριότητες που υπάγονται σ' αυτό το είδος μεταφοράς. Συνεπώς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι μπορούν να καλυφθούν από την προβλεπόμενη από το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού απαλλαγή, επικαλούμενες διάφορες διατάξεις του εν λόγω κανονισμού αφορώσες τις χερσαίες μεταφορές. Η ερμηνεία της Επιτροπής, κατά την οποία οι μεταφορές αυτές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1017/68, αποδυναμώνεται από τη θέση την οποία έλαβαν διάφορα κράτη μέλη και ορισμένες ενώσεις χρηστών μεταφορικών υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας που εξελίχθηκε ενώπιον των αμερικανικών αρχών το 1982, η οποία οδήγησε τις αρχές αυτές στο να αποδεχθούν τη δυνατότητα των ναυτιλιακών διασκέψεων να καθορίζουν τα τιμολόγια που ισχύουν για τις χερσαίες μεταφορές, στο έδαφος των Ηνωμένων Πολιτειών, οι οποίες πραγματοποιούνται στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς.

40 Ο τρίτος λόγος των προσφευγουσών στηρίζεται στο ότι η Επιτροπή έπρεπε να δεχθεί ότι η ΤΑΑ, εν πάση περιπτώσει, καλύπτεται από ατομική απαλλαγή βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ή του άρθρου 5 του κανονισμού 1017/68, στον βαθμό που το άρθρο αυτό έχει εφαρμογή εν προκειμένω, δεδομένου ότι η ΤΑΑ ήταν τέτοιας φύσεως ώστε να προωθήσει τη σταθερότητα της αγοράς.

41 Επικουρικά, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, σε περίπτωση που η απόφαση της Επιτροπής έχει ως περιεχόμενο την απαγόρευση του καθορισμού ενιαίων τιμολογίων για τις χερσαίες μεταφορές που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών με σύναψη άλλων συμφωνιών πέραν της ΤΑΑ, που δεν θα έχουν τα δύο χαρακτηριστικά τα οποία επικαλείται η Επιτροπή προς στήριξη του ισχυρισμού της ότι, εν προκειμένω, δεν μπορεί να γίνει δεκτή η ως άνω απαλλαγή — ήτοι το γεγονός ότι η ΤΑΑ προβλέπει τουλάχιστον δύο επίπεδα τιμολογίων και ότι προβλέπει το ενδεχόμενο μη χρησιμοποιήσεως των υπαρχουσών δυνατοτήτων μεταφοράς—, η απόφαση πρέπει να απορριφθεί λόγω ελλείψεως αιτιολογίας.

42 Η Επιτροπή ισχυρίζεται, καταρχάς, ότι η ΤΑΑ επηρέασε τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, εφόσον οι μεταφορείς, στον βαθμό που παρέχουν υπηρεσίες σε πελάτες εντός της κοινής αγοράς, βρίσκονταν σε ανταγωνισμό μεταξύ τους στην αγορά της εν λόγω υπηρεσίας. Επομένως, η εν λόγω αγορά υπέστη τα αποτελέσματα μιας συμφωνίας περιορίζουσας τον ανταγωνισμό αυτό. Δεύτερον, θεωρεί ότι η ΤΑΑ δεν είναι ναυτιλιακή διάσκεψη, κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4056/86, διότι τα ισχύοντα τιμολόγια μεταφοράς δεν είναι τα ίδια για όλους τους μεταφορείς. Εν πάση περιπτώσει, ο κανονισμός αυτός αφορά μόνο τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και όχι τα χερσαία τμήματα μιας συνδυασμένης μεταφοράς. Συνεπώς, η προβλεπόμενη από το άρθρο 3 απαλλαγή δεν μπορεί να έχει εφαρμογή και στις εν λόγω υπηρεσίες. Τρίτον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η χορήγηση ατομικής απαλλαγής προϋποθέτει εκτίμηση μιας περίπλοκης οικονομικής καταστάσεως, συνεπαγομένη τη σύγκριση των συμφερόντων των αιτούντων την απαλλαγή, εκείνων των άλλων επιχειρηματιών και του δημοσίου συμφέροντος. Για να προβεί σε μια τέτοια εκτίμηση, η Επιτροπή έχει, κατά πάγια νομολογία, ευρύ περιθώριο εκτιμήσεως. Ελλείψει προδήλου σφάλματος, το Πρωτοδικείο δεν μπορεί να υποκαταστήσει με την εκτίμησή του εκείνη της Επιτροπής. Εν προκειμένω, δεν υφίσταται τέτοιο σφάλμα αλλά μόνο εκτίμηση οικονομικών παραγόντων διαφορετική από εκείνη την οποία προτείνουν οι προσφεύγουσες.

43 Η FTA και η AUTF διατείνονται ότι ο καθορισμός τιμολογίων ισχυόντων για τα χερσαία τμήματα των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς διέπεται μόνο από τις διατάξεις του κανονισμού 1017/68, διότι ο κανονισμός 4056/86 δεν έχει ισχύ σ' αυτό το είδος μεταφοράς. Κατά τις παρεμβαίνουσες, δεν πληρούνται ούτε οι αναγκαίες προϋποθέσεις για τη χορήγηση ατομικής απαλλαγής, καθόσον η συμφωνία δεν προβλέπει δίκαιο μέρος των κερδών για τους φορτωτές.

— Επί του κινδύνου προκλήσεως σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας

44 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η απαγόρευση καθορισμού τιμολογίων ισχυόντων στα χερσαία τμήματα των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς

στην Ευρώπη θα προκαλέσει πολύ μεγάλη πτώση των τιμών στο σύνολο του σχετικού τομέα, πράγμα το οποίο θα τους προξενήσει σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία. Προς στήριξη του ισχυρισμού αυτού οι προσφεύγουσες προβάλλουν το γεγονός που συνέβη, κατ' αυτές, το 1982 και το 1983 στον τομέα των μεταφορών διά του Ατλαντικού Ωκεανού. Συνεπεία των προβλεπόμενων από το αμερικανικό δίκαιο περιορισμών του καθορισμού, με τις ναυτιλιακές διασκέψεις, των ισχυόντων για τα χερσαία τμήματα υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς τιμολογίων, σημειώθηκε κατάρρευση της αγοράς, πράγμα το οποίο προκάλεσε μαζικές ζημίες σε βάρος των μεταφορέων και διατάραξη της κανονικής παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς στον Βόρειο Ατλαντικό. Η εκ μέρους των κοινοτικών αρχών απαγόρευση καθορισμού των εν λόγω τιμολογίων θα έχει αναγκαστικά τα ίδια αποτελέσματα, επιφέροντας σημαντική μείωση του επιπέδου τους και καθιστώντας την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των τακτικών μεταφορών διά του Ατλαντικού μη βιώσιμη δραστηριότητα για πολλούς επιχειρηματίες. Το τελικό αποτέλεσμα θα είναι η μείωση της παροχής υπηρεσιών στους φορτωτές, πράγμα το οποίο θα επηρεάσει το ενδοκοινοτικό εμπόριο. Από τη φύση τους, οι ζημίες αυτές δεν μπορούν να είναι επανορθώσιμες.

45 Οι προσφεύγουσες εκθέτουν ακόμη ότι ο καθορισμός των τιμολογίων που ισχύουν για το χερσαίο τμήμα μιας παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς στην Ευρώπη αποτελεί πρακτική ακολουθούμενη από είκοσι και πλέον έτη. Μνημονεύοντας τη διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 11ης Μαΐου 1989, 76/89 R, 77/89 R και 91/89 R, RTE κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1989, σ. 1141), ισχυρίζονται ότι η εφαρμογή της επίδικης αποφάσεως κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επί της ουσίας θα αποτελέσει το αίτιο ανεπίστρεπτης εξελίξεως στην αγορά, πράγμα το οποίο θα τους προξενήσει σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία.

46 Οι ECSA και JSA επέμειναν επίσης επί του κινδύνου επαναλήψεως του φαινομένου πτώσεως των τιμών που σημειώθηκε το 1982, πτώσεως η οποία αποτελεί αίτιο σοβαρότατων ζημιών και η οποία αναιρεί τη δυνατότητα παροχής υπηρεσιών τακτικών μεταφορών.

47 Η Επιτροπή αμφισβητεί ότι η εφαρμογή της αποφάσεώς της μπορεί να προξενήσει στις προσφεύγουσες σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία. Οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της αποφάσεως και του κινδύνου προκλήσεως ζημίας. Οι προσφεύγουσες έχουν στη διάθεσή τους μέσα που τους παρέχουν τη δυνατότητα να αποφύγουν έναν τέτοιο κίνδυνο, ιδίως απαγορεύοντας τον καθορισμό των τιμολογίων σε ύψος κατώτερο από τα πραγματικά έξοδα. Αν οι μεταφορείς δεν κατορθώνουν να επιβάλουν την εφαρμογή μιας τέτοιας λύσεως, γι' αυτό ευθύνονται οι ίδιοι. Εξάλλου, η Επιτροπή κάλεσε τις προσφεύγουσες, παράλληλα με την κοινοποίηση της αποφάσεώς της, να της ανακοινώσουν τις νέες συμφωνίες σχετικά με τη χερσαία μεταφορά, πράγμα το οποίο δεν έπραξαν. Εν πάση περιπτώσει, κατά την Επιτροπή, η σημειωθείσα το 1982 και το 1983 πτώση των τιμών των μεταφορών ήταν συνέπεια της υφέσεως στην οποία βρισκόταν η οικονομία την εποχή εκείνη, χαρακτηριστικό της οποίας ήταν η δεύτερη πετρελαϊκή κρίση. Οι παρούσες οικονομικές συνθήκες είναι πολύ διαφορετικές και, κατά συνέπεια, δεν υπάρχει κίνδυνος επαναλήψεως της ίδιας καταστάσεως.

48 Οι FTA και AUTF αμφισβητούν την ύπαρξη κινδύνου προκλήσεως σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας, ισχυριζόμενες ότι ό,τι συνέβη το 1982 ήταν αποτέλεσμα ιδιαίτερων οικονομικών συνθηκών, οφειλομένων ιδίως στην ύπαρξη περιόδου κρίσεως, οι οποίες δεν υφίστανται τώρα. Εν πάση περιπτώσει, η εξουσία που έχουν οι προσφεύγουσες στην αγορά, πράγμα το οποίο αποδεικνύεται από τη συνεχή αύξηση των τιμών που παρατηρείται εδώ και δύο έτη, εμποδίζει την επανάληψη μιας τέτοιας κρίσεως. Ακόμη και σε περίπτωση που υπάρξει ζημία, η ζημία αυτή θα προκληθεί από την παράβαση των όρων της συμφωνίας εκ μέρους των μετεχόντων σε αυτή μεταφορέων. Τότε, για τη ζημία αυτή υπεύθυνες θα είναι οι εν λόγω επιχειρήσεις και όχι η απόφαση της Επιτροπής. Τέλος, οι προσφεύγουσες διατείνονται ότι από τη στάθμιση των εμπλεκομένων συμφερόντων προκύπτει ότι πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στους χρήστες των εν λόγω υπηρεσιών, οι οποίοι είναι όλοι εξαγωγείς εμπορευμάτων με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες, το κόστος των οποίων θα αυξανόταν εξαιτίας των καταχρηστικώς καθοριζομένων με την TAA τιμολογίων και εξαιτίας της σημαντικής αυξήσεώς τους από διετίας.

Εκτίμηση του εκδικάζοντος κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστή

49 Όσον αφορά, καταρχάς, το βάσιμο της προσφυγής της κύριας δίκης, πρέπει να γίνει δεκτό ότι τουλάχιστον τέσσερις από τους λόγους που προβάλλουν οι προ-

σφεύγουσες φαίνονται, εκ πρώτης όψεως, πρόσφοροι και, εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως στερούμενοι ερείσματος. Τούτο ισχύει ιδίως για τον ισχυρισμό των προσφευγουσών που προβάλλεται στο πλαίσιο του πρώτου λόγου τους, κατά τον οποίο η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη, για τον καθορισμό της οικείας αγοράς, το σύνολο των χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και για τον επικουρικώς προβαλλόμενο λόγο, σχετικά με τη νομιμότητα της εκ μέρους της Επιτροπής εφαρμογής των συμπερασμάτων στα οποία κατέληξε στο πλαίσιο της εξετάσεως της TAA στη συμφωνία που την υποκατέστησε, δηλαδή την TACA, της οποίας η εξέταση εκ μέρους των υπηρεσιών της καθής συνεχίζεται και τώρα. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτή η ύπαρξη, στην προκειμένη υπόθεση, εκ πρώτης όψεως βασίμου.

50 Κατά συνέπεια, πρέπει να εξεταστεί αν πληρούται η άλλη προϋπόθεση για τη λήψη προσωρινών μέτρων, ήτοι ο κίνδυνος επελεύσεως σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας. Από πάγια νομολογία προκύπτει (βλ. ιδίως τη διάταξη του Προέδρου του Πρωτοδικείου της 14ης Δεκεμβρίου 1993, T-543/93 R, Gestevisión Telecinco κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-1409, σκέψη 27) ότι ο επείγων χαρακτήρας αιτήσεων ασφαλιστικών μέτρων πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με την ανάγκη να εκδοθεί προσωρινή απόφαση, προκειμένου να αποτραπεί η επέλευση σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας στον διάδικο που ζητεί τη λήψη του προσωρινού μέτρου. Εναπόκειται στον διάδικο που ζητεί την αναστολή εκτελέσεως μιας αποφάσεως να αποδείξει ότι δεν μπορεί να αναμείνει την έκδοση της αποφάσεως στην κύρια δίκη χωρίς να υποστεί βλάβη που θα είχε σοβαρές και ανεπανόρθωτες συνέπειες.

51 Συναφώς, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η εφαρμογή της αποφάσεως της Επιτροπής θα είχε ως άμεσο αποτέλεσμα την παρεμπόδιση των προσφευγουσών να συνεχίσουν μια πρακτική — τον από κοινού καθορισμό εκ μέρους των μεταφορέων των κομίστρων τα οποία ισχύουν για τη χερσαία μεταφορά που πραγματοποιείται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς — η οποία χρησιμοποιείται στην Ευρώπη από την αρχή της δεκαετίας του 1970 και, εν πάση περιπτώσει, από την έναρξη της ισχύος του κανονισμού 4056/86, στον οποίο η Επιτροπή στηρίζεται θεωρώντας την παράνομη.

52 Στη συνέχεια, πρέπει να σημειωθεί ότι οι προσφεύγουσες επικαλέστηκαν, τόσο με το δικόγραφο προσφυγής όσο και κατά την ακρόαση, σοβαρές ενδείξεις σχετικά με τον κίνδυνο τον οποίο θα μπορούσε να έχει για τη λειτουργία της αγοράς των μεταφορών η διακοπή της πρακτικής αυτής. Οι ενδείξεις αυτές συνδέονται, ειδικότερα, με τον ισχυρισμό των προσφευγουσών ότι, αν βρεθούν σε αδυναμία να καθορίζουν από κοινού τα ισχύοντα γι' αυτό το είδος μεταφοράς κόμιστρα, τούτο μπορεί να οδηγήσει σε γενική πτώση των τιμών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Πρέπει να λεχθεί ότι, έστω και αν δεν υπάρχει συμφωνία μεταξύ των προσφευγουσών και της Επιτροπής σχετικά με το ακριβές ποσοστό το οποίο αντιπροσωπεύει η συνδυασμένη μεταφορά σε σχέση με το σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών, δεν αμφισβητείται ότι πρόκειται για ένα μη αμελητέο μέρος. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν αποκλείεται η πτώση των τιμών στον τομέα αυτό της αγοράς να μπορεί να επηρεάσει ουσιαστικά το γενικό επίπεδο των τιμών.

53 Στη συνέχεια, από τις παρατηρήσεις των προσφευγουσών, ιδίως από εκείνες που αφορούν τα ιδιαίτερα οικονομικά χαρακτηριστικά των θαλάσσιων μεταφορών, προκύπτει ότι, λόγω της καταστάσεως αυτής, υπάρχει ο κίνδυνος για ορισμένους μεταφορείς να υποστούν διαδοχικές απώλειες εσόδων και να εξαφανιστούν από την αγορά, όπως έχει ήδη συμβεί στην αγορά του Βόρειου Ατλαντικού στην αρχή της δεκαετίας του 1980.

54 Συναφώς, έστω και αν δεν μπορεί να λεχθεί ότι στερούνται παντελώς ερείσματος οι ισχυρισμοί της Επιτροπής ότι η ύπαρξη μιας ιδιαίτερης οικονομικής συγκυρίας ήταν η αιτία που οδήγησε στην κρίση η οποία παρατηρήθηκε στην αγορά των μεταφορών διά του Ατλαντικού Ωκεανού στις αρχές της δεκαετίας του 1980, πρέπει να σημειωθεί, αφενός, ότι η ισχύουσα τότε αμερικανική κανονιστική ρύθμιση μπορούσε να έχει τέτοια αποτελέσματα, όσον αφορά τον καθορισμό των ισχυόντων στη συνδυασμένη μεταφορά τιμολογίων, τα οποία ενδέχεται να αποτελούν, τουλάχιστον κατά ένα μέρος, το αίτιο της ως άνω καταστάσεως. Αφετέρου, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο η επίδικη απόφαση να μπορεί να έχει ανάλογα αποτελέσματα.

55 Όπως έχει ήδη γίνει δεκτό στο πλαίσιο της διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων, τέτοιες καταστάσεις, στις οποίες μεταβάλλεται το σύνολο των υφισταμένων όρων λειτουργίας της αγοράς με απόφαση της Επιτροπής, η οποία τίθεται σε εφαρμογή σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, αποτελούν, για τους αποδέκτες της αποφάσεως αυτής, κίνδυνο προκλήσεως σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας, καθόσον συνεπάγονται σημαντικές μεταβολές του πλαισίου εντός του οποίου ασκείται η δραστηριότητά τους. Η μεταβολή αυτή μπορεί να δημιουργήσει στην αγορά μια εξέλιξη η οποία δύσκολα θα μπορεί να ανατραπεί μεταγενέστερα σε περίπτωση που γίνει δεκτή η προσφυγή της κύριας δίκης. Αντιθέτως, η αναστολή της εκτελέσεώς της δεν είναι τέτοιας φύσεως ώστε να εμποδίσει τα πλήρη αποτελέσματα της αποφάσεως μετά την ενδεχόμενη απόρριψη της προσφυγής της κύριας δίκης (βλ., συναφώς, τις αποφάσεις του Προέδρου του Δικαστηρίου RTE κ.λπ. κατά Επιτροπής, προαναφερθείσα, σκέψεις 15 και 18, και της 13ης Ιουνίου 1989, 56/89 R, Publishers Association κατά Επιτροπής, Συλλογή 1989, σ. 1693, σκέψεις 33 και 35, και τις διατάξεις του Προέδρου του Πρωτοδικείου της 16ης Ιουνίου 1992, T-24/92 R και T-28/92 R, Langnese-Iglo και Schöller κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-1839, σκέψη 29, και της 16ης Ιουλίου 1992, T-29/92 R, SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2161, σκέψη 31).

56 Από μια πρώτη ανάλυση των στοιχείων που επικαλούνται οι προσφεύγουσες προκύπτει η ύπαρξη ενός μη αμελητέου κινδύνου, συνισταμένου στο ενδεχόμενο μια τροποποίηση του πλαισίου εντός του οποίου ασκούν τις δραστηριότητές τους, όπως αυτή την οποία προϋποθέτει η εφαρμογή της επίδικης αποφάσεως, να επιφέρει γενική πτώση των τιμών, ικανή να επηρεάσει ακόμα και την κανονική παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Ενόψει της οικονομικής σημασίας που έχει η αγορά αυτή, μια τέτοια κατάσταση θα μπορούσε να οδηγήσει, αν εμφανιζόταν, στην πρόκληση μιας γενικής ζημίας, η σοβαρότητα της οποίας είναι αναμφισβήτητη.

57 Από τις προηγούμενες σκέψεις προκύπτει ότι η άμεση εφαρμογή της επίδικης αποφάσεως, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επί της ουσίας, περικλείει τον κίνδυνο όχι μόνο προκλήσεως σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας σε βάρος των προσφευγουσών αλλά και της διασαλεύσεως της σταθερότητας της αγοράς. Υπό τις συνθήκες αυτές, η στάθμιση των εμπλεκομένων συμφερόντων συνηγορεί υπέρ της χορηγήσεως της αναστολής εκτελέσεως της αποφάσεως, καθόσον η απόφαση αυτή απαγορεύει στις προσφεύγουσες να ασκούν από

κοινού την εξουσία καθορισμού των τιμολογίων που ισχύουν στο χερσαίο τμήμα, στο έδαφος της Κοινότητας, της παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς.

Για τους λόγους αυτούς,

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ

διατάσσει:

1) Επιτρέπει την υπέρ των προσφευγουσών παρέμβαση των ενώσεων Japanese Shipowners' Association και European Community Shipowners' Association ASBL.

2) Επιτρέπει την υπέρ της καθής παρέμβαση των ενώσεων The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs des transports de fret και The European Council of Transport Users ASBL.

3) Δέχεται το αίτημα των προσφευγουσών να θεωρηθούν ως εμπιστευτικά ορισμένα στοιχεία της δικογραφίας.

4) Αναστέλλει την εκτέλεση των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως 94/980/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Οκτωβρίου 1994, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement), μέχρις εκδόσεως αποφάσεως του Πρωτοδικείου περατώνουσας την υπόθεση της κύριας δίκης, καθόσον εμποδίζουν τις προσφεύγουσες να ασκούν από

κοινού την εξουσία καθορισμού των τιμών που ισχύουν για τις χερσαίες μεταφορές, στο έδαφος της Κοινότητας, στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς.

5) Παρέλκει να αποφανθεί επί του αιτήματος αναστολής εκτελέσεως όσον αφορά την από κοινού κατάρτιση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών.

6) Απορρίπτει το αίτημα αναστολής εκτελέσεως του άρθρου 5 της αποφάσεως.

7) Επιφυλάσσεται ως προς τα δικαστικά έξοδα.

Λουξεμβούργο, 10 Μαρτίου 1995.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Ο Πρόεδρος

J. L. Cruz Vilaça