AUTO DEL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
de 10 de marzo de 1995 *

En el asunto T-395/94 R,

Atlantic Container Line AB, sociedad sueca, con domicilio en Göteborg (Suecia);

Cho Yang Shipping Company Ltd, sociedad coreana, con domicilio en Seúl;

DSR-Senator Lines GmbH, sociedad alemana, con domicilio en Bremen (Alemania);

Hapag Lloyd AG, sociedad alemana, con domicilio en Hamburgo (Alemania);

MSC Mediterranean Shipping Company SA, sociedad suiza, con domicilio en Ginebra (Suiza);

A. P. Møller-Mærsk Line, sociedad danesa, con domicilio en Copenhague;

Nedlloyd Lijnen BV, sociedad neerlandesa, con domicilio en Rotterdam (Países Bajos);

Neptune Orient Lines Ltd (NOL), sociedad de Singapur, con domicilio en Singapur;

* Lengua de procedimiento: inglés.

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), sociedad japonesa, con domicilio en Tokio;

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, sociedad inglesa, con domicilio en Levington (Reino Unido);

P & O Containers Ltd, sociedad inglesa, con domicilio en Londres;

Polish Ocean Lines, sociedad polaca, con domicilio en Gdynia (Polonia);

Sea-Land Service Inc., sociedad del Estado de Delaware, con domicilio en Jersey City, New Jersey (Estados Unidos de América);

Tecomar SA de CV, sociedad mejicana, con domicilio en México;

Transportación Marítima Mexicana SA, sociedad mejicana, con domicilio en México;

representadas por los Sres. John Pheasant, Nicholas Bromfield y Suyong Kim, Solicitors, que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de M[es] Loesch y Wolter, 11, rue Goethe;

partes demandantes,

apoyadas por

Japanese Shipowners' Association, asociación japonesa, con domicilio en Tokio, representada por los Sres. Nicholas J. Forwood, QC, Abogado de Inglaterra y del País de Gales, y Philip Ruttley, Solicitor, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M[es] Arendt y Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

y

European Community Shipowners' Associations ASBL, asociación belga, con domicilio en Bruselas, representada por M[e] Denis Waelbroeck, Abogado de Bruselas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M[e] Ernest Arendt, 8-10, rue Mathias Hardt,

partes coadyuvantes,

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. Bernd Langeheine y Richard Lyal, miembros de su Servicio Jurídico, en calidad de Agentes, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. Georgios Kremlis, miembro de su Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte demandada,

apoyada por

Freight Transport Association Ltd, asociación inglesa, con domicilio en Turnbridge Wells (Reino Unido);

Association des utilisateurs de transport de fret, asociación francesa, con domicilio en París,

y

European Council of Transport Users ASBL, asociación belga, con domicilio en Bruselas,

representadas por el Sr. Mark Clough, Barrister, Abogado de Inglaterra y del País de Gales, que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^{e} Aloyse May, 31, Grand-rue,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto una demanda de que se suspenda la ejecución de la Decisión 94/980/CE de la Comisión, de 19 de octubre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement; DO L 376, p. 1),

EL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

dicta el siguiente

Auto

Hechos y procedimiento

1 Mediante escrito registrado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 23 de diciembre de 1994, quince compañías de transporte de línea marítimo, partes en el Trans Atlantic Agreement (en lo sucesivo, «TAA»), interpusieron, conforme al párrafo cuarto del artículo 173 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (en lo sucesivo, «Tratado CE»), un recurso que tiene por objeto la anulación de la Decisión 94/980/CE de la Comisión, de 19 de octubre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement; DO L 376, p. 1).

2 Mediante escrito separado registrado el mismo día en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia, las demandantes formularon igualmente, al amparo de los artículos 185 y 186 del Tratado CE, una demanda de suspensión de la ejecución de la Decisión objeto de litigio.

3 La Comisión, que obtuvo una prórroga del plazo inicialmente fijado hasta el 11 de enero de 1995, presentó sus observaciones escritas sobre la presente demanda de medidas provisionales el 20 de enero de 1995.

4 Mediante escritos registrados en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 9 de enero de 1995, la Freight Transport Association Ltd (en lo sucesivo, «FTA») y la Association des utilisateurs de transport de fret (en lo sucesivo, «AUTF») solicitaron que se admitiera su intervención en apoyo de las pretensiones de la Comisión.

5 Las demandas de intervención se notificaron a las partes en el litigio principal conforme al apartado 1 del artículo 116 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia.

6 Mediante telefax registrado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 13 de enero de 1995, las demandantes manifestaron que no se oponían a las demandas de intervención de FTA y de AUTF. Por el mismo conducto, solicitaron que, conforme al apartado 2 del artículo 116 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, se otorgase un trato confidencial a determinados elementos obrantes en autos, esto es, a determinadas cifras mencionadas en la Decisión objeto de litigio, a la indicación del importe de sus pérdidas, que figuran en el Anexo 10 a la demanda de medidas provisionales, y a la indicación de los resultados económicos que obtuvieron en 1991, 1992 y 1993, que figuran en el Anexo 16 de dicha demanda.

7 Mediante escrito registrado el 13 de enero de 1995 en la Secretaría del Tribunal de Justicia, la Comisión declaró que no tenía nada que objetar en contra de las demandas de intervención presentadas por FTA y AUTF.

8 Mediante escrito de 19 de enero de 1995, la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia informó a FTA y AUTF que, mediante Decisión del Presidente de dicho Tribunal, se admitía que formularan sus observaciones orales durante la comparecencia en el procedimiento sobre medidas provisionales y que se les concedía un plazo para presentar sus observaciones escritas hasta el 26 de enero.

9 Mediante escritos registrados en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 20 de enero de 1995, la Hong Kong Shipowners' Association (en lo sucesivo, «HKSA»), la Japanese Shipowners' Association (en lo sucesivo, «JSA») y la Euro-

pean Community Shipowners' Associations ASBL (en lo sucesivo, «ECSA») solicitaron que se admitiera su intervención en apoyo de las pretensiones de las demandantes. En sus observaciones, presentadas el 23 de enero, la Comisión se opuso a estas demandas de intervención. Las partes demandantes no adoptaron ninguna postura al respecto.

10 Mediante auto de 15 de enero de 1995, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia desestimó la demanda de intervención de HKSA, debido a que esta no había demostrado, a primera vista, la existencia, por lo que a ella respecta, de un interés en la solución del litigio, en el sentido del párrafo segundo del artículo 37 del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia.

11 Mediante escrito del mismo día, la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia informó a ECSA y a JSA de que, a la vista del contenido de su demanda, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia había admitido su participación en la comparecencia del procedimiento sobre medidas provisionales a fin de que pudieran probar su interés en la solución del litigio, por reservarse la decisión sobre su demanda de intervención.

12 Mediante escrito registrado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 24 de enero de 1995, el European Council of Transport Users ASBL (en lo sucesivo, «ECTU») solicitó que se admitiera su intervención en apoyo de las pretensiones de la parte demandada. Las demandantes y la Comisión no presentaron observaciones acerca de esta demanda de intervención. Mediante escrito del mismo día, la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia informó a ECTU de que, a la vista del contenido de su demanda, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia había admitido su participación en la comparecencia del procedimiento sobre medidas provisionales a fin de que pudiera demostrar su interés en la solución del litigio, por reservarse la decisión sobre su demanda de intervención.

13 Se oyeron las explicaciones orales de las partes el 27 de enero de 1995.

14 Antes de examinar la procedencia de la demanda de medidas provisionales, procede recordar el contexto del litigio que se ha planteado ante el Tribunal de Primera Instancia, como se desprende de los escritos presentados por las partes y de las explicaciones orales expuestas durante la comparecencia.

15 Las demandantes son las quince compañías de transporte de línea marítimo que son parte en el TAA, un acuerdo a cuyo tenor realizaban en común los transportes internacionales de línea en contenedores a través del Atlántico, entre Europa del Norte y los Estados Unidos de América, en sentido este-oeste y oeste-este. El TAA entró en vigor el 31 de agosto de 1992, sustituyendo a las conferencias marítimas existentes con anterioridad. Cuatro nuevos miembros se adhirieron al acuerdo después de su entrada en vigor.

16 El TAA se aplica a varios aspectos del transporte marítimo. Contiene, en particular, normas sobre la fijación de las tarifas de fletes, sobre los contratos de servicios (que permiten a un cliente obligarse a transportar una cantidad mínima de mercancías durante un período determinado, beneficiándose de un precio inferior a la tarifa normalmente aplicable) y sobre un programa de gestión de las capacidades (que tiene por objetivo limitar la oferta de transporte con la finalidad de garantizar la estabilidad del mercado).

17 El TAA comprende dos categorías de miembros. Los miembros de la primera categoría (miembros estructurados) forman parte de los comités que controlan la aplicación de las tarifas y de los contratos de servicios. Estos miembros, con excepción de dos, participaron en las dos conferencias marítimas que precedieron a la celebración del TAA. Los miembros de la segunda categoría (miembros no estructurados) no forman parte de los comités antes mencionados y, por lo tanto, pueden celebrar contratos de servicio independientes, lo cual no está permitido a los «miembros estructurados», así como participar en los contratos de servicios negociados por los «miembros estructurados», mientras que estos no pueden participar en los contratos celebrados por los «miembros no estructurados».

18 El TAA fija las tarifas aplicables al transporte marítimo y al transporte combinado, que comprende no sólo el transporte marítimo sino también el traslado terrestre, hacia o desde las costas, de las mercancías con destino a, o procedentes de un punto del interior. Las tarifas aplicables al transporte combinado, relativas a un sólo contrato de transporte para cada operación, cubren pues el segmento marítimo y el segmento terrestre.

19 El TAA fue notificado a la Comisión el 28 de agosto de 1992. Las demandantes solicitaron, conforme al apartado 1 del artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos (DO L 378, p. 4; en lo sucesivo, «Reglamento n° 4056/86»), que se le concediera una Decisión de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado.

20 Mediante escrito de 24 de septiembre de 1992, la Comisión informó a las demandantes de que también examinaría el acuerdo a la luz de las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 175, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento n° 1017/68»).

21 Entre el 13 de octubre de 1992 y el 19 de julio de 1993, la Comisión recibió numerosas denuncias relativas a la aplicación del TAA. Estas denuncias procedían de exportadores y de asociaciones de exportadores establecidos en diferentes Estados miembros de la Comunidad y que operan con los Estados Unidos de América, de los administradores de varios puertos europeos, así como de transitarios y de asociaciones de transitarios. Estas denuncias formulaban contra el TAA diversas acusaciones de infracción de los artículos 85 y 86 del Tratado, cuestionando, en cuanto a la fijación de las tarifas, la imposición de condiciones contractuales no equitativas y la limitación artificial de la oferta de transporte.

22 Los denunciantes solicitaron a la Comisión que adoptara medidas provisionales, con arreglo al apartado 1 del artículo 11 del Reglamento n° 4056/86. Después de haber iniciado el procedimiento previsto en el artículo 23 del Reglamento, la Comisión no accedió a esta solicitud.

23 Mediante escrito de 10 de diciembre de 1993, la Comisión notificó a las demandantes un pliego de cargos.

24 Como consecuencia de las discusiones que se mantuvieron durante el procedimiento administrativo previo, las demandantes notificaron a la Comisión, el 5 de julio de 1994, una versión modificada del TAA, el Trans Atlantic Conference Agreement (en lo sucesivo, «TACA»). Después de la introducción de varias enmiendas, este nuevo acuerdo entró en vigor el 24 de octubre de 1994, en sustitución del TAA. En esta fecha, la Comisión no había finalizado el análisis de dicho acuerdo.

25 La Comisión adoptó la Decisión objeto de litigio el 19 de octubre de 1994. El artículo 1 de dicha Decisión declara que las disposiciones del TAA relativas a los acuerdos sobre precios y capacidad constituyen infracciones al apartado 1 del artículo 85 del Tratado. En su artículo 2, la Decisión deniega la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado y del artículo 5 del Reglamento n° 1017/68 a las disposiciones del TAA a las que se refiere el artículo 1. El artículo 3 de la Decisión ordena a los destinatarios enumerados en el artículo 6 poner fin a las infracciones consignadas en el artículo 1; a su vez, el artículo 4 las conmina a abstenerse en el futuro de celebrar acuerdos o prácticas concertadas que tengan objetos o efectos similares o idénticos a los acuerdos y prácticas objeto del artículo 1. Finalmente, el artículo 5 de la Decisión impone a las destinatarias informar, en el plazo de dos meses, a los clientes con los que hayan celebrado contratos de servicios o establecido otras relaciones contractuales en el marco del TAA, de su derecho, si lo desean, a renegociar las cláusulas de dichos contratos o darlos por concluidos de forma inmediata.

Fundamentos de Derecho

26 Conforme a las disposiciones de los artículos 185 y 186 del Tratado en relación con las del artículo 4 de la Decisión 88/591/CECA, CEE, Euratom del Consejo, de 24 de octubre de 1988, por la que se crea un Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas (DO L 319, p. 1), en su versión modificada por la Decisión 93/350/Euratom, CECA, CEE del Consejo, de 8 de junio de 1993 (DO L 144, p. 21), el Tribunal de Primera Instancia puede, si estima que las circunstancias así lo exigen, ordenar la suspensión de la ejecución del acto impugnado o las medidas provisionales necesarias.

27 El apartado 2 del artículo 104 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia dispone que las demandas relativas a las medidas provisionales previstas en los artículos 185 y 186 del Tratado deben especificar las circunstancias que den lugar a la urgencia, así como los antecedentes de hecho y los fundamentos de Derecho que justifiquen a primera vista la concesión de la medida provisional solicitada. Las medidas solicitadas deberán tener carácter provisional, en el sentido de que no deben prejuzgar la decisión sobre el fondo del asunto.

Sobre las demandas de intervención

28 A la vista de las consideraciones expuestas bien por escrito bien oralmente durante la comparecencia en el procedimiento sobre medidas provisionales, hay que señalar que todos aquellos que han solicitado intervenir como coadyuvantes, excepto HKSA, cuya demanda ya ha sido desestimada, han justificado su interés para intervenir en el presente procedimiento de medidas provisionales. En efecto, procede recordar, por una parte, que la Decisión objeto de litigio fue adoptada como consecuencia de un procedimiento en el que participaron, en calidad de denunciantes, FTA, AUTF y el European Shippers Council, que es miembro de ECTU. Por otra parte, se debe hacer constar que, como se desprende en particular de las explicaciones orales proporcionadas por JSA y por ECSA durante la comparecencia de 27 de enero de 1995, la aplicación inmediata de la Decisión de la Comisión puede afectar, a primera vista, a las condiciones del tráfico marítimo con destino a, o procedente de los puertos europeos.

29 Por consiguiente, procede admitir a JSA y ECSA, por una parte, y a FTA, AUTF y ECTU, por otra, a intervenir en el presente procedimiento sobre medidas provisionales en apoyo de las pretensiones de las partes demandantes y de la parte demandada, respectivamente.

Sobre la petición de confidencialidad

30 A la vista de la naturaleza de los elementos respecto de los cuales se ha solicitado un trato confidencial, parece justificado, en la fase del procedimiento sobre medi-

das provisionales, acceder a la petición formulada por las demandantes, en la medida en que tales elementos pueden pertenecer, a primera vista, al secreto comercial.

Sobre la demanda de medidas provisionales

Sobre el objeto de la demanda

31 En su escrito de interposición de la demanda, las demandantes solicitan que se suspenda la ejecución de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión objeto de litigio, en la medida en que les impiden ejercer conjuntamente la facultad de fijar las tarifas aplicables a los segmentos terrestres, dentro del territorio de la Comunidad, en el marco de los servicios de transporte combinado. Solicitan igualmente la suspensión de la ejecución de los mismos artículos de la Decisión, en la medida en que pueden prohibirles celebrar en común contratos de servicios y, en último lugar, la suspensión de la ejecución del artículo 5 de la Decisión.

32 Durante la comparecencia de 27 de enero de 1995, la Comisión confirmó que, como ya había manifestado en sus observaciones escritas, la Decisión objeto de litigio no prohíbe los contratos comunes de servicios como tales. Como consecuencia de esta declaración, las demandantes han reconocido que, en este punto, su solicitud de suspensión de la ejecución carece de objeto.

33 En cuanto al artículo 5 de la Decisión, las demandantes explicaron que, de los 463 contratos vigentes cuando se notificó la Decisión, 27 continuaron produciendo sus efectos con posterioridad al 31 de diciembre de 1994. Al haber confirmado la Comisión durante la comparecencia que, como ya había manifestado en sus observaciones escritas, el artículo de que se trata sólo afecta a estos 27 contratos, las demandantes reconocieron que la aplicación inmediata de este artículo no puede causarles un perjuicio grave e irreparable.

34 A la vista de lo que antecede, procede, en primer lugar, declarar que no ha lugar a pronunciarse sobre la demanda de suspensión de la ejecución de los artículos 1 a 4 de la Decisión, en la medida en que pudieran prohibir a las demandantes celebrar en común contratos de servicios; en segundo lugar, se debe desestimar la demanda de suspensión de la ejecución del artículo 5 de la Decisión objeto de litigio y, en tercer lugar, hay que declarar que el objeto de la presente demanda de medidas provisionales se limita a la suspensión de la ejecución de los artículos 1 a 4 de la Decisión, en cuanto que prohíben a las demandantes fijar conjuntamente las tarifas aplicables a los segmentos terrestres, dentro del territorio de la Comunidad, en el marco de los servicios de transporte combinado.

Alegaciones de las partes

— Sobre el *fumus boni iuris*

35 En lo que respecta al requisito relativo al *fumus boni iuris,* las demandantes alegan esencialmente, refiriéndose a los motivos y alegaciones que exponen en el recurso principal, que la Decisión objeto de litigio adolece de varios errores de Derecho, al haberse adoptado infringiendo el artículo 85 del Tratado y las normas relativas a su aplicación, así como de errores de apreciación en cuanto al contexto económico en el que se encuadraba el TAA, los cuales ocasionaron errores de Derecho.

36 El primer motivo de las demandantes, basado en la infracción del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, se articula en dos partes. Las demandantes alegan, por un lado, que la Comisión no definió correctamente el mercado pertinente y, por otro, que no ha demostrado que el TAA ha afectado al comercio entre los Estados miembros.

37 En la primera parte de este motivo, las demandantes sostienen que el mercado pertinente, para los transportes terrestres de contenedores que ellas efectúan en el contexto de los transportes combinados, es el de los transportes marítimos, dado que los servicios de que se trata son parte integrante de estos últimos. Por lo tanto, las tarifas aplicables a los transportes terrestres de contenedores deben analizarse en el marco del Reglamento nº 4056/86 y no, como ha hecho la Comisión, en el del Reglamento nº 1017/68. Añaden que, en caso de que los transportes terrestres de que se trata estén comprendidos en éste último Reglamento, el mercado pertinente es entonces el de los transportes terrestres de contenedores. Ahora bien, en tal caso, la cuota de mercado que tienen no permite que las prácticas que se les imputan tengan un efecto sensible sobre la competencia.

38 En la segunda parte de su primer motivo, las demandantes alegan que la Comisión no ha demostrado que las condiciones aplicables a los transportes terrestres de que se trata han afectado de modo sensible el comercio entre los Estados miembros. Al contrario de lo que afirma la Comisión, los efectos del TAA sobre la competencia entre los puertos han sido insignificantes y la Decisión objeto de litigio no demuestra de que modo ha influido el TAA sobre el comportamiento comercial de los transportistas terrestres establecidos en distintos Estados miembros, afectando así al comercio intracomunitario de este tipo de servicios. A mayor abundamiento, el precio del transporte terrestre sólo tiene un efecto muy reducido sobre el precio final de las mercancías transportadas.

39 Mediante su segundo motivo, las demandantes sostienen que, al contrario de lo que ha decidido la Comisión, los acuerdos relativos al transporte combinado, en la medida en que se refieren al segmento terrestre, están cubiertos por la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 4056/86. Recuerdan que uno de los objetivos de este Reglamento es garantizar la estabilidad del mercado de los transportes marítimos y afirman que la Comisión ha cometido un error en la apreciación del contexto económico, en la medida en que se apoya en una definición errónea de este concepto. Para la Comisión, sólo se puede alcanzar la estabilidad mediante el establecimiento de tarifas de flete uniformes. Ahora bien, según las demandantes, la existencia de varias tarifas es necesaria para garantizar la estabilidad del mercado. El TAA ha producido este efecto y, por tanto, debería haberse

acogido a la exención prevista por el Reglamento nº 4056/86. Además, este Reglamento, que establece normas para la totalidad del sector de los transportes marítimos, debe aplicarse a todas las actividades relacionadas con este tipo de transporte. Las demandantes invocan varias disposiciones de este Reglamento que mencionan los transportes terrestres para sostener que, por lo tanto, estos pueden acogerse a la exención por categoría prevista por su artículo 3. La interpretación de la Comisión, según la cual estos transportes corresponden al ámbito de aplicación del Reglamento nº 1017/68, queda desvirtuada por las posturas adoptadas por varios Estados miembros y asociaciones de usuarios de fletes durante el procedimiento seguido ante las autoridades americanas en 1982 y que concluyó con el reconocimiento, por parte de éstas, de la posibilidad que tienen las conferencias marítimas de fijar las tarifas aplicables a los segmentos terrestres, en el territorio de los Estados Unidos, en el marco de los servicios de transporte combinado.

40 El tercer motivo de las demandantes se basa en que la Comisión debería haber reconocido al TAA, en todo caso, la posibilidad de acogerse a una exención individual al amparo del apartado 3 del artículo 85 del Tratado o, en la medida en que resulte aplicable, del artículo 5 del Reglamento nº 1017/68, dado que el TAA podía fomentar la estabilidad del mercado.

41 Con carácter subsidiario, las demandantes sostienen que, en caso de que el alcance de la Decisión de la Comisión condujera a prohibir la posibilidad de fijar las tarifas aplicables a los segmentos terrestres en el marco de los servicios de transporte combinado mediante un acuerdo distinto del TAA, que no posea las dos características alegadas por la Comisión para denegar una exención en el caso de autos —esto es, el hecho de que el TAA establece por lo menos dos niveles de tarifas y que prevé una falta de utilización de las capacidades—, debería anularse la Decisión por defecto de motivación.

42 En primer lugar, la Comisión aduce que el TAA afectó a los intercambios entre los Estados miembros, puesto que los transportistas, en la medida en que ofrecían un servicio a clientes del mercado común, competían entre sí en el mercado de este servicio. Por tanto, este mercado padeció los efectos de un acuerdo que restringía esta competencia. En segundo lugar, considera que el TAA no es una conferencia marítima, en el sentido de la letra b) del apartado 3 del artículo 1 del Reglamento nº 4056/86, porque las tarifas de flete aplicadas no son las mismas para todos los transportistas. En todo caso, este Reglamento sólo regula los transportes marítimos internacionales y no los segmentos terrestres de los servicios de transporte combinado; por consiguiente, la exención concedida en su artículo 3 no puede hacerse extensiva a estos servicios. En tercer lugar, la Comisión recuerda que la concesión de una exención individual supone la evaluación de una situación económica compleja, que implica la comparación de los intereses de los solicitantes de la exención, de los de los demás operadores económicos y del interés público. Para efectuar una evaluación de esta naturaleza, dispone, según reiterada jurisprudencia, de un amplio margen de apreciación. A falta de un error manifiesto, el Tribunal de Primera Instancia no puede sustituir la apreciación de la Comisión por la suya. En el caso de autos, no existe tal error sino únicamente una apreciación de los factores económicos distinta de la que proponen las demandantes.

43 FTA y AUTF afirman que la fijación de las tarifas aplicables a los segmentos terrestres en el marco de los servicios de transporte combinado sólo esta sujeta a las disposiciones del Reglamento nº 1017/68, puesto que el Reglamento nº 4056/86 no es aplicable a este tipo de transporte. Según las coadyuvantes, tampoco se cumplen los requisitos necesarios para la concesión de una exención individual, puesto que el acuerdo no reserva una parte equitativa de los beneficios a los cargadores.

— Sobre el riesgo de un perjuicio grave e irreparable

44 Las demandantes sostienen que la prohibición de fijar las tarifas aplicables a los segmentos terrestres en el marco de los servicios de transporte combinado en Europa

conduciría a un desplome de las tarifas de la totalidad del sector, lo que les causaría un perjuicio grave e irreparable. En apoyo de esta afirmación, las demandantes alegan lo que, según ellas, ocurrió en 1982 y 1983 en el ámbito de los transportes transatlánticos. Como consecuencia de las restricciones que el Derecho norteamericano imponía a la fijación, por parte de las conferencias marítimas, de las tarifas aplicables a los segmentos terrestres en el marco de los servicios de transporte combinado, el mercado se hundió, lo que supuso enormes perdidas para los transportistas y una perturbación de los servicios regulares de transporte marítimo en el Atlántico Norte. Una prohibición, por parte de las autoridades comunitarias, de la fijación de estas tarifas, produciría necesariamente los mismos efectos, provocando una disminución importante de su nivel y convirtiendo la prestación de servicios de línea en el tráfico transatlántico en una actividad inviable para muchos operadores. El resultado sería una disminución de los servicios ofrecidos a los cargadores, lo que afectaría al comercio intracomunitario. Debido a su naturaleza, no se podría reparar estos perjuicios.

45 Las demandantes recuerdan también que la fijación de las tarifas aplicables a los segmentos terrestres en el marco de los servicios de transporte combinado en Europa es una práctica en vigor desde hace más de dos décadas. Se remiten al auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 11 de mayo de 1989, RTE y otros/Comisión (asuntos acumulados 76/89 R, 77/89 R y 91/89 R, Rec. p. 1141), para afirmar que la aplicación de la Decisión objeto de litigio mientras se resuelve el procedimiento sobre el fondo del asunto causaría una evolución irreversible del mercado, lo que constituiría un perjuicio grave e irreparable para ellas.

46 ECSA y JSA insisten igualmente en el riesgo de una repetición de la caída de las tarifas que se produjo en 1982, caída que originaria perjuicios muy importantes y que no permitiría garantizar en lo sucesivo los servicios regulares de transporte.

47 La Comisión rechaza que la aplicación de su Decisión pueda causar a las demandantes un perjuicio grave e irreparable. Las demandantes no han probado la existencia de una relación de causalidad entre la Decisión y el riesgo de perjuicio. Las demandantes disponen de medios que les permiten evitar dicho riesgo, en particular, pueden prohibir que se fijen tarifas inferiores a los costes efectivos. El hecho de que los transportistas no consigan que se respete una solución de este tipo les es imputable a ellos. Además, al notificar su Decisión la Comisión sugirió a las demandantes que le comunicasen nuevos acuerdos en materia de transporte terrestre, sin que éstas lo hicieran. De todos modos, según la Comisión, la caída de las tarifas de flete que se produjo en 1982 y 1983 fue consecuencia de la coyuntura económica en recesión de aquella época, marcada por el segundo choque petrolífero. Las circunstancias económicas actuales son muy diferentes y, por consiguiente, no existe un riesgo de que se repita la situación.

48 FTA y AUTF niegan la existencia de un perjuicio grave e irreparable afirmando que lo que ocurrió en 1982 fue el resultado de unas circunstancias económicas peculiares, debidas en particular a un período de crisis, que no se dan en la actualidad. En cualquier circunstancia, el poder que las demandantes ejercen sobre el mercado, que se refleja en el incremento continuo de las tarifas observado desde hace dos años, impide que se repita una crisis de esta naturaleza. Incluso si se causara un perjuicio, será ocasionado por la infracción de las cláusulas del acuerdo por los transportistas que son parte en él; las responsables serán en este caso estas empresas, y no la Decisión de la Comisión. Finalmente, las partes coadyuvantes afirman que la ponderación de los intereses debe inclinarse en favor de los usuarios de los servicios controvertidos, que son todos exportadores que operan en dirección a Estados Unidos, cuyos costes han aumentado a causa de las tarifas abusivas fijadas por el TAA y de su incremento sensible desde hace dos años.

Apreciación del Juez que conoce de las medidas provisionales

49 En lo que se refiere, en primer lugar, a la procedencia del recurso principal, procede reconocer que, por lo menos, determinados motivos invocados por las deman-

dantes parecen, a primera vista, pertinentes y, en cualquier caso, no carentes de fundamento. Este es el caso, en particular, del argumento expuesto por las demandantes en el marco de su primer motivo, según el cual la Comisión no habría tenido en cuenta, para la determinación del mercado pertinente, la totalidad de los transportes terrestres de contenedores, así como del motivo formulado con carácter subsidiario, relativo a la legalidad de la aplicación, efectuada por la Comisión, de las conclusiones a las que llegó en el marco del análisis del TAA al acuerdo que sucedió a éste último, el TACA, y cuyo análisis por parte de los servicios de la demandante aun no ha finalizado. En estas circunstancias, procede reconocer en el caso de autos la existencia, a primera vista, de un *fumus boni iuris*.

50 Por consiguiente, procede examinar si se cumple el otro requisito para la concesión de una medida provisional, esto es, el riesgo de un perjuicio grave e irreparable. Es jurisprudencia reiterada (véase, en particular, el auto del Presidente del Tribunal de Primera Instancia de 14 de diciembre de 1993, Gestevisión Telecinco/Comisión, T-543/93 R, Rec. p. II-1409, apartado 27) que el carácter urgente de una demanda de medidas provisionales debe ser apreciado en relación con la necesidad de pronunciarse con carácter provisional para evitar un daño grave e irreparable a la parte que solicita la medida provisional. A la parte que solicita la suspensión de la ejecución de una Decisión es precisamente a quien incumbe probar que, si se espera a que recaiga la sentencia del procedimiento principal, sufrirá un perjuicio que tendrá consecuencias graves e irreparables.

51 A este respecto, procede destacar que la consecuencia inmediata de la aplicación de la Decisión de la Comisión sería impedir a las demandantes que continúen con una práctica —la fijación conjunta por parte de los transportistas de las tarifas aplicables a los segmentos terrestres en el marco de los servicios de transporte combinado— seguida en Europa desde principios de los años setenta y, en cualquier caso, desde la entrada en vigor del Reglamento nº 4056/86, en el que se basa la Comisión para declararla ilegal.

52 Seguidamente, procede señalar que las demandantes han alegado, tanto en su escrito de interposición del recurso como durante la comparecencia, serios indicios respecto del riesgo que la interrupción de esta práctica podría suponer para el funcionamiento del mercado de los transportes. Este es el caso, en particular, de la afirmación realizada por las demandantes según la cual la imposibilidad de que estas pudieran fijar conjuntamente las tarifas aplicables a este tipo de transporte puede conducir a una caída generalizada de las tarifas en el ámbito de los transportes marítimos. Procede observar que, incluso si no existe acuerdo entre los demandantes y la Comisión acerca del porcentaje exacto que representa el transporte combinado en relación con la totalidad de los transportes marítimos, no se ha discutido que se trata de una parte nada despreciable. En estas circunstancias, no puede excluirse que una caída de los precios en este sector del mercado pueda afectar de modo sustancial al nivel general de las tarifas.

53 Seguidamente, de las observaciones de las demandantes se deduce, en particular de las que se refieren a las características económicas propias de los transportes marítimos, que, en tal situación, existe un riesgo de que, como ya sucedió en el mercado del Atlántico Norte a principios de los años 80, determinados transportistas acumulen pérdidas y desaparezcan del mercado.

54 A este respecto, si bien no cabe afirmar que carecen totalmente de pertinencia las afirmaciones de la Comisión, según las cuales la existencia de una coyuntura económica particular fue la que condujo a la crisis que padeció el mercado de los transportes transatlánticos a principios de los años 80, hay que señalar, por una parte, que la normativa norteamericana vigente en aquella época pudo tener, en lo referente a la fijación de las tarifas aplicables al transporte combinado, efectos materiales capaces de originar, al menos en parte, esta situación. Por otra parte, no se puede excluir que la Decisión objeto de litigio pueda por si misma producir efectos análogos.

55 Como ya ha decidido en otros asuntos el Juez que conoce de las medidas provisionales, las situaciones de esta naturaleza, en las que la Comisión modifica la totalidad de las circunstancias existentes en el mercado mediante una Decisión, aplicable en un plazo relativamente breve, representan, para las destinatarias de la Decisión, un riesgo de perjuicio grave e irreparable, en la medida en que implican modificaciones importantes del marco en el que se ejerce su actividad. Esta modificación puede propiciar en el mercado una evolución que sería muy difícil de invertir posteriormente, en el caso en que se estimase el recurso principal. A la inversa, la suspensión de la ejecución no conduciría a impedir que la Decisión tuviera plenos efectos a partir del momento en que se desestimase el recurso principal (véanse, en este sentido, los autos del Presidente del Tribunal de Justicia RTE y otros/Comisión, antes citado, apartados 15 y 18, y de 13 de junio de 1989, Publishers Association/Comisión, 56/89 R, Rec. p. 1693, apartados 34 y 35, y los autos del Presidente del Tribunal de Primera Instancia de 16 de junio de 1992, Langnese-Iglo y Schöller/Comisión, T-24/92 R y T-28/92 R, Rec. p. II-1839, apartado 29, y de 16 de julio de 1992, SPO y otros/Comisión, T-29/92 R, Rec. p. II-2161, apartado 31).

56 Ahora bien, un primer análisis de los elementos expuestos por las demandantes revela que existe un riesgo no despreciable de que una modificación del marco en el que ejercen su actividad, como el que implica la aplicación de la Decisión objeto de litigio, conduzca a una caída general de las tarifas que puede afectar a la propia regularidad de los transportes marítimos. A la vista de la importancia económica de este mercado, semejante situación, en caso de que se produjera, podría originar un perjuicio general cuya importancia no puede negarse.

57 De todo lo expuesto se deduce que la aplicación inmediata de la Decisión objeto de litigio, hasta que recaiga sentencia en el procedimiento relativo al fondo del asunto, implica el riesgo, no sólo de causar a las demandantes un perjuicio grave e irreparable, sino de perturbar la estabilidad del mercado. En estas circunstancias, la ponderación de los intereses en conflicto conduce a otorgar la suspensión de la ejecución de la Decisión, en la medida en que prohíbe a las demandantes ejercer

conjuntamente la facultad de fijar las tarifas aplicables a los segmentos terrestres, en el territorio de la Comunidad, en el marco de los servicios de transporte combinado.

En virtud de todo lo expuesto,

EL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA

resuelve:

1) **Admitir la intervención de la Japanese Shipowners' Association y de la European Community Shipowners' Associations ASBL en apoyo de las pretensiones de las demandantes.**

2) **Admitir la intervención de la Freight Transport Association Ltd, la Association des utilisateurs des transport de fret y del European Council of Transport Users ASBL en apoyo de las pretensiones de la demandada.**

3) **Estimar la solicitud, presentada por las demandantes, de trato confidencial de determinados elementos de los autos.**

4) **Suspender la ejecución de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión 94/980/CE de la Comisión, de 19 de octubre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) hasta que se dicte la sentencia del Tribunal de Primera Instancia que ponga fin al procedimiento en el asunto principal, en la medida en que pro-**

híben a las demandantes ejercer conjuntamente la facultad de fijar las tarifas aplicables a los segmentos terrestres, en el territorio de la Comunidad, en el marco de los servicios de transporte combinado.

5) No procede pronunciarse acerca de la demanda de suspensión de la ejecución en la medida en que se refiere a la celebración en común de contratos de servicio.

6) Desestimar la demanda de suspensión de la ejecución del artículo 5 de la Decisión.

7) Reservar la decisión sobre las costas.

Dictado en Luxemburgo, a 10 de marzo de 1995.

El Secretario

H. Jung

El Presidente

J.L. Cruz Vilaça