DESPACHO DO PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA
10 de Março de 1995 *

No processo T-395/94 R,

Atlantic Container Line AB, sociedade de direito sueco, com sede em Göteborg (Suécia),

Cho Yang Shipping Company Ltd, sociedade de direito coreano, com sede em Seul,

DSR-Senator Lines GmbH, sociedade de direito alemão, com sede em Bremen (Alemanha),

Hapag Lloyd AG, sociedade de direito alemão, com sede em Hamburgo (Alemanha),

MSC Mediterranean Shipping Company SA, sociedade de direito suíço, com sede em Genebra (Suíça),

A. P. Møller-Mærsk Line, sociedade de direito dinamarquês, com sede em Copenhaga,

Nedlloyd Lijnen BV, sociedade de direito neerlandês, com sede em Roterdão (Países Baixos),

Neptune Orient Lines Ltd (NOL), sociedade de direito de Singapura, com sede em Singapura,

* Língua do processo: inglês.

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), sociedade de direito japonês, com sede em Tóquio,

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, sociedade de direito inglês, com sede em Levington (Reino Unido),

P & O Containers Ltd, sociedade de direito inglês, com sede em Londres,

Polish Ocean Lines, sociedade de direito polaco, com sede em Gdynia (Polónia),

Sea-Land Service Inc., sociedade de direito do Estado de Delaware, com sede em Jersey City, Nova Jérsia (Estados Unidos da América),

Tecomar SA de CV, sociedade de direito mexicano, com sede na cidade do México,

Transportación Marítima Mexicana SA, sociedade de direito mexicano, com sede na cidade do México,

representadas por John Pheasant, Nicholas Bromfield e Suyong Kim, solicitors, com domicílio escolhido no Luxemburgo no escritório dos advogados Loesch e Wolter, 11, rue Goethe,

requerentes,

apoiadas por

Japanese Shipowners' Association, associação de direito japonês, com sede em Tóquio, representada por Nicholas J. Forwood, QC, do foro de Inglaterra e do País

de Gales, e Philip Ruttley, solicitor, com domicílio escolhido no Luxemburgo no escritório dos advogados Arendt e Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

e

European Community Shipowners' Associations ASBL, associação de direito belga, com sede em Bruxelas, representada por Denis Waelbroeck, advogado no foro de Bruxelas, com domicílio escolhido no Luxemburgo no escritório do advogado Ernest Arendt, 8-10, rue Mathias Hardt,

intervenientes,

contra

Comissão das Comunidades Europeias, representada por Bernd Langeheine e Richard Lyal, membros do Serviço Jurídico, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo no gabinete de Georgios Kremlis, membro do Serviço Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

requerida,

apoiada por

Freight Transport Association Ltd, sociedade de direito inglês, com sede em Turnbridge Wells (Reino Unido),

Association des utilisateurs de transport de fret, associação de direito francês, com sede em Paris,

e

European Council of Transport Users ASBL, associação de direito belga, com sede em Bruxelas,

representadas por Mark Clough, barrister, do foro de Inglaterra e do País de Gales, com domicílio escolhido no Luxemburgo no escritório do advogado Aloyse May, 31, Grand-rue,

intervenientes,

que tem por objecto um pedido de suspensão da execução da Decisão 94/980/CE da Comissão, de 19 de Outubro de 1994, relativa a um processo de aplicação do artigo 85.° do Tratado CE (IV/34.446 — Acordo Transatlântico) (JO L 376, p. 1),

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

profere o presente

Despacho

Matéria de facto e tramitação processual

1 Por petição que foi registada na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância em 23 de Dezembro de 1994, quinze companhias de transporte marítimo regular, partes no Acordo Transatlântico (a seguir «AT»), interpuseram, ao abrigo do artigo 173.°, quarto parágrafo, do Tratado que institui a Comunidade Europeia (a seguir «Tratado CE»), um recurso destinado à anulação da Decisão 94/980/CE da Comissão, de 19 de Outubro de 1994, relativa a um processo de aplicação do artigo 85.° do Tratado CE (IV/34.446 — Acordo Transatlântico) (JO L 376, p. 1).

2 Por requerimento autónomo registado na Secretaria do Tribunal de Primeira Instância no mesmo dia, as ora requerentes formularam ainda, ao abrigo dos artigos 185.° e 186.° do Tratado CE, um pedido de suspensão da execução da decisão em litígio.

3 A Comissão, que beneficiou de uma prorrogação do prazo, cujo termo fora anteriormente fixado em 11 de Janeiro de 1995, apresentou, em 20 de Janeiro de 1995, as suas observações escritas sobre o presente pedido de medidas provisórias.

4 Por requerimentos registados na Secretaria do Tribunal em 9 de Janeiro de 1995, a Freight Transport Association Ltd (a seguir «FTA») e a Association des utilisateurs de transport de fret (a seguir «AUTF») solicitaram a sua admissão como intervenientes em apoio dos pedidos da Comissão.

5 Os pedidos de intervenção foram notificados às partes no processo principal, de acordo com o artigo 116.°, n.° 1, do Regulamento de Processo do Tribunal de Primeira Instância.

6 Por telecópia registada na Secretaria do Tribunal em 13 de Janeiro de 1995, as requerentes declararam não se opor aos pedidos de intervenção da FTA e da AUTF. Nessa mesma correspondência, solicitaram que, de acordo com o artigo 116.°, n.° 2, do Regulamento de Processo do Tribunal de Primeira Instância, fosse reservado um tratamento confidencial a determinados elementos do processo, consistentes em determinados dados numéricos mencionados na decisão litigiosa, na indicação do montante das suas perdas, constante do anexo 10 ao pedido de medidas provisórias, e na indicação dos resultados financeiros que obtiveram em 1991, 1992 e 1993, constantes do anexo 16 ao referido pedido.

7 Por carta registada em 13 de Janeiro de 1995 na Secretaria do Tribunal, a Comissão declarou não ter objecções a levantar contra os pedidos de intervenção formulados pela FTA e pela AUTF.

8 Por carta de 19 de Janeiro de 1995, a Secretaria do Tribunal informou a FTA e a AUTF de que, por decisão do presidente do Tribunal, lhes fora admitido que apresentassem as suas observações orais no decurso da audiência a ter lugar no procedimento cautelar e lhes fora fixado um prazo, com termo em 26 de Janeiro, para apresentar as suas observações escritas.

9 Por requerimentos registados na Secretaria do Tribunal em 20 de Janeiro de 1995, a Hong Kong Shipowners' Association (a seguir «HKSA»), a Japanese Shipowners' Association (a seguir «JSA») e a European Shipowners' Association (a seguir

«ECSA») solicitaram a sua admissão como intervenientes em apoio dos pedidos das requerentes. Nas suas observações, entregues em 23 de Janeiro, a Comissão opôs-se a esses pedidos de intervenção. As requerentes não tomaram posição a esse respeito.

10 Por despacho de 15 de Janeiro de 1995, o presidente do Tribunal indeferiu o pedido de intervenção da HKSA, com o fundamento de que ela não demonstrara, à primeira vista, ter interesse na resolução da causa, na acepção do artigo 37.°, segundo parágrafo, do Estatuto (CE) do Tribunal de Justiça.

11 Por carta do mesmo dia, a Secretaria do Tribunal de Primeira Instância informou a ECSA e a JSA de que, face ao conteúdo dos seus pedidos, o presidente do Tribunal as tinha admitido a participar na audiência do procedimento cautelar, a fim de que pudessem demonstrar o seu interesse na resolução da causa, ficando reservada para depois a decisão sobre os seus pedidos de intervenção.

12 Por carta registada na Secretaria do Tribunal em 24 de Janeiro de 1995, a European Council of Transport Users ASBL (a seguir «ECTU») solicitou a sua admissão como interveniente em apoio dos pedidos da requerida. Nem as requerentes nem a Comissão apresentaram observações sobre este pedido de intervenção. Por carta do mesmo dia, a Secretaria do Tribunal informou a ECTU de que, face ao conteúdo do seu pedido, o presidente do Tribunal a admitira a participar na audiência do procedimento cautelar, a fim de que pudesse demonstrar o seu interesse na resolução da causa, ficando reservada para depois a decisão sobre o seu pedido de intervenção.

13 Foram ouvidas as alegações das partes em 27 de Janeiro de 1995.

14 Antes de examinar o mérito do pedido de medidas provisórias, deve recordar-se o contexto do litígio que está submetido ao Tribunal, tal como resulta dos articulados entregues pelas partes e das alegações orais no decurso da audiência.

15 As requerentes são as quinze companhias de transporte marítimo regular que fizeram parte do AT, um acordo nos termos do qual asseguravam em comum os transportes marítimos regulares internacionais em contentor no tráfego transatlântico, entre a Europa do Norte e os Estados Unidos da América, nos sentidos leste-oeste e oeste-leste. O AT entrou em vigor em 31 de Agosto de 1992, substituindo as conferências marítimas que anteriormente existiam. Quatro novos membros aderiram ao acordo após a sua entrada em vigor.

16 O AT aplica-se a vários aspectos do transporte marítimo. Contém, nomeadamente, regras sobre a fixação das taxas de frete, sobre os contratos de serviço (que permitem a um cliente comprometer-se a expedir uma quantidade mínima de mercadorias no decurso de um período, beneficiando de um preço inferior à tarifa normalmente aplicável) e sobre um programa de gestão das capacidades (que tem por objectivo limitar a oferta de transporte a fim de garantir a estabilidade do mercado).

17 O AT engloba duas categorias de membros. Os membros da primeira categoria («membros estruturados») fazem parte dos comités que controlam a aplicação das tarifas e dos contratos de serviço. Estes membros, com excepção de dois, participaram em duas conferências marítimas que precederam a conclusão do AT. Os membros da segunda categoria («membros não estruturados») não fazem parte dos comités acima referidos e podem celebrar contratos de serviço independentes, o que não é permitido aos «membros estruturados», bem como participar nos contratos de serviço negociados pelos «membros estruturados», enquanto estes não podem participar nos contratos celebrados pelos «membros não estruturados».

18 O AT fixa as tarifas aplicáveis ao transporte marítimo e ao transporte combinado, que compreende não apenas o transporte marítimo mas ainda o encaminhamento terrestre, para as ou a partir das costas, de mercadorias com destino a ou provenientes de um ponto situado em terra, no interior. As tarifas aplicáveis ao transporte combinado, que se referem, para cada operação, a um único contrato de transporte, cobrem, portanto, o segmento marítimo e o segmento terrestre.

19 Em 28 de Agosto de 1992, o AT foi notificado à Comissão. As requerentes solicitaram, de acordo com o artigo 12.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 4056/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que determina as regras de aplicação aos transportes marítimos dos artigos 85.° e 86.° do Tratado (JO L 378, p. 4, a seguir «Regulamento n.° 4056/86»), que lhes fosse concedida uma decisão de aplicação do artigo 85.°, n.° 3, do Tratado.

20 Por carta de 24 de Setembro de 1992, a Comissão informou as requerentes que examinaria o acordo também à luz das disposições do Regulamento (CEE) n.° 1017/68 do Conselho, de 19 de Julho de 1968, relativo à aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável (JO L 175, p. 1; EE 08 F1 p. 106, a seguir «Regulamento n.° 1017/68»).

21 Entre 13 de Outubro de 1992 e 19 de Julho de 1993, a Comissão recebeu numerosas queixas relativas à aplicação do AT. Estas queixas provinham de exportadores e de associações de exportadores, estabelecidos nos diversos Estados-Membros da Comunidade e que operam para os Estados Unidos da América, das administrações de vários portos europeus, bem como de transitários e de associações de transitários. Tais queixas formulavam, contra o AT, diversas acusações de violação dos artigos 85.° e 86.° do Tratado, pondo em causa, no que respeita à fixação das tarifas, a imposição de condições contratuais não equitativas e a limitação artificial da oferta de transporte.

22 Os queixosos solicitaram à Comissão que adoptasse medidas provisórias, ao abrigo do artigo 11.°, n.° 1, do Regulamento n.° 4056/86. Após a tramitação prevista no artigo 23.° do regulamento, a Comissão não deferiu esses pedidos.

23 Por carta de 10 de Dezembro de 1993, a Comissão notificou uma comunicação de acusações às requerentes.

24 Na sequência das discussões que tiveram lugar no decurso do processo pré-contencioso, as requerentes notificaram à Comissão, em 5 de Julho de 1994, uma versão alterada do AT, o Trans Atlantic Conference Agreement (a seguir «TACA»). Após ter sofrido várias alterações, este novo acordo entrou em vigor em 24 de Outubro de 1994, substituindo o AT. Nessa data, a Comissão ainda não tinha terminado a análise do referido acordo.

25 Em 19 de Outubro de 1994, a Comissão adoptou a decisão litigiosa. O artigo 1.° dessa decisão declara que as disposições do AT relativas aos acordos de fixação de preços e de capacidade constituem infracções ao n.° 1 do artigo 85.° do Tratado. No seu artigo 2.°, a decisão recusa a aplicação do artigo 85.°, n.° 3, do Tratado e do artigo 5.° do Regulamento n.° 1017/68 às disposições do AT referidas no artigo 1.° da decisão. O artigo 3.° da decisão ordena às destinatárias mencionadas no artigo 6.° que ponham termo às infracções referidas no artigo 1.°, e o artigo 4.°, por seu lado, declara-as obrigadas a abster-se, no futuro, de qualquer acordo ou prática concertada que possa ter um objectivo ou um efeito idêntico ou semelhante aos dos acordos e práticas referidos no artigo 1.° Finalmente, o artigo 5.° da decisão impõe às destinatárias que, no prazo de dois meses, informem os clientes com quem tenham celebrado contratos de serviço ou estabelecido outras relações comerciais no âmbito do AT de que podem, se assim o desejarem, renegociar as condições de tais contratos ou resolvê-los imediatamente.

Questão de direito

26 Por força das disposições conjugadas dos artigos 185.° e 186.° do Tratado e do artigo 4.° da Decisão 88/591/CECA, CEE, Euratom do Conselho, de 24 de Outubro de 1988, que institui o Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias (JO L 319, p. 1), alterada pela Decisão 93/350/Euratom, CECA, CEE do Conselho, de 8 de Junho de 1993 (JO L 144, p. 21), o Tribunal pode ordenar a suspensão da execução do acto impugnado ou as medidas provisórias necessárias, se considerar que as circunstâncias o exigem.

27 O artigo 104.°, n.° 2, do Regulamento de Processo do Tribunal de Primeira Instância determina que os pedidos relativos às medidas provisórias previstas nos artigos 185.° e 186.° do Tratado devem especificar as razões da urgência, bem como os fundamentos que, à primeira vista, justificam a adopção da medida provisória requerida. As medidas solicitadas devem apresentar uma natureza provisória, no sentido de que não devem antecipar a decisão de mérito.

Quanto aos pedidos de intervenção

28 Face às alegações feitas, quer por escrito quer oralmente no decurso da audiência do procedimento cautelar, deve concluir-se que todos os requerentes da intervenção, com excepção da HKSA, cujo pedido já foi indeferido, justificaram o seu interesse em intervir na presente instância cautelar. Com efeito, deve recordar-se, por um lado, que a decisão litigiosa foi adoptada na sequência de um processo em que participaram, na qualidade de queixosas, a FTA, a AUTF e a European Shippers Council, que é membro da ECTU. Deve concluir-se, por outro lado, que, como resulta, em especial, dos esclarecimentos prestados pela JSA e pela ECSA na audiência de 27 de Janeiro de 1995, a imediata aplicação da decisão da Comissão é susceptível, à primeira vista, de afectar as condições do tráfego marítimo com destino a ou a partir de portos europeus.

29 Deve, por consequência, admitir-se a JSA e a ECSA, por um lado, e a FTA, a AUTF e a ECTU, por outro, a intervir no presente processo de medidas provisórias, em apoio, respectivamente, dos pedidos das requerentes e dos da requerida.

Quanto ao pedido de confidencialidade

30 Face à natureza dos elementos para os quais se requer um tratamento confidencial, parece justificado, na presente fase do processo de medidas provisórias, deferir o

pedido apresentado pelas requerentes, na medida em que tais elementos são susceptíveis, à primeira vista, de estar abrangidos pelo segredo do negócio.

Quanto ao pedido de medidas provisórias

Quanto ao objecto do pedido

31 No seu requerimento, as requerentes pedem a suspensão da execução dos artigos 1.°, 2.°, 3.° e 4.° da decisão litigiosa, na medida em que as proíbem de exercer conjuntamente o poder de fixar as taxas aplicáveis aos segmentos terrestres, no território da Comunidade, no âmbito dos serviços de transporte combinado. Pedem ainda a suspensão da execução dos mesmos artigos da decisão, na medida em que sejam susceptíveis de lhes proibir celebrar em comum contratos de serviço, e, por último, a suspensão da execução do artigo 5.° da decisão.

32 No decurso da audiência de 27 de Janeiro de 1995, a Comissão confirmou que, como já declarara nas suas observações escritas, a decisão litigiosa não proíbe os contratos de serviço comuns, enquanto tais. Na sequência desta declaração, as requerentes reconheceram que, neste ponto, o seu pedido de suspensão da execução não tinha objecto.

33 No que respeita ao artigo 5.° da decisão, as requerentes explicaram que, quanto aos 463 contratos em curso aquando da notificação da decisão, 27 continuaram a produzir os seus efeitos para além de 31 de Dezembro de 1994. Tendo a Comissão confirmado, no decurso da audiência, que, como já declarara nas suas observações escritas, são apenas estes 27 contratos os visados pelo artigo em causa, as requerentes reconheceram que a aplicação imediata desse artigo não é susceptível de lhes causar um prejuízo grave e irreparável.

34 Face ao que precede, deve, em primeiro lugar, declarar-se que não há que decidir do pedido de suspensão da execução dos artigos 1.° a 4.° da decisão, na medida em que fossem susceptíveis de proibir às requerentes a celebração em comum de contratos de serviço, em segundo lugar, indeferir-se o pedido de suspensão da execução do artigo 5.° da decisão litigiosa e, em terceiro lugar, declarar-se que o objecto do presente pedido de medidas provisórias se limita à suspensão da execução dos artigos 1.° a 4.° da decisão, na medida em que proíbem às requerentes a fixação conjunta das taxas aplicáveis aos segmentos terrestres, no território da Comunidade, no âmbito dos serviços de transporte combinado.

Argumentos das partes

— Quanto ao *fumus boni juris*

35 No que se refere à condição relativa ao *fumus boni juris,* as requerentes argumentam, no essencial, referindo-se aos fundamentos e argumentos que aduzem no recurso principal, que a decisão litigiosa está viciada por vários erros de direito, na medida em que foi adoptada em violação do artigo 85.° do Tratado e das regras relativas à sua aplicação, bem como por erros de apreciação quanto ao contexto económico em que se inscrevia o AT, os quais estiveram na origem de erros de direito.

36 O primeiro fundamento das requerentes, baseado na violação do artigo 85.°, n.° 1, do Tratado, articula-se em dois aspectos distintos. As requerentes argumentam, por um lado, que a Comissão não procedeu a uma definição correcta do mercado relevante e, por outro, não demonstrou que o AT afectou o comércio entre os Estados-Membros.

37 No âmbito do primeiro aspecto deste fundamento, as requerentes sustentam que o mercado relevante, no que se refere aos transportes terrestres de contentores que efectuam no contexto dos transportes combinados, é o dos transportes marítimos, dado que os serviços em questão fazem parte integrante destes últimos. As taxas aplicáveis aos transportes terrestres de contentores devem, pois, ser analisadas no âmbito do Regulamento n.° 4056/86 e não, como fez a Comissão, no âmbito do Regulamento n.° 1017/68. Acrescentam que, se os transportes terrestres em questão se incluíssem no âmbito deste último regulamento, o mercado relevante seria então o dos transportes terrestres de contentores. Ora, em tal caso, a parte que detêm em tal mercado não teria permitido que as práticas de que vêm acusadas tivessem um efeito sensível sobre a concorrência.

38 No âmbito do segundo aspecto do seu primeiro fundamento, as requerentes argumentam que a Comissão não demonstrou que as condições aplicáveis aos transportes terrestres em questão tenham afectado de modo sensível o comércio entre os Estados-Membros. Contrariamente ao afirmado pela Comissão, os efeitos do AT sobre a concorrência entre os portos foram de importância mínima e a decisão litigiosa não demonstra em que pode o AT ter influenciado o comportamento comercial dos transportadores terrestres sediados em diferentes Estados-Membros, assim afectando o comércio intracomunitário deste tipo de serviços. Além disso, o preço do transporte terrestre tem apenas um efeito muito limitado no preço final das mercadorias transportadas.

39 Com o seu segundo fundamento, as requerentes sustentam que, ao contrário do que a Comissão decidiu, os acordos relativos ao transporte combinado, na medida em que incidem sobre o segmento terrestre, estão cobertos pela isenção por categoria prevista no artigo 3.° do Regulamento n.° 4056/86. Recordam que um dos objectivos deste regulamento é assegurar a estabilidade do mercado dos transportes marítimos e afirmam que a Comissão cometeu um erro na apreciação do contexto económico, na medida em que se apoiou numa definição errónea desse conceito. Para a Comissão, a estabilidade só podia ser atingida pelo estabelecimento de taxas de frete uniformes. Ora, segundo as requerentes, a existência de várias taxas é necessária para garantir a estabilidade do mercado. O AT teve esse efeito e deveria, por-

tanto, beneficiar da isenção prevista pelo Regulamento n.° 4056/86. Além disso, este regulamento, que estabelece normas para todo o sector dos transportes marítimos, devia ser aplicado a todas as actividades que se incluem nesse tipo de transporte. Invocando várias disposições deste regulamento que fazem referência aos transportes terrestres, as requerentes sustentam que estes podem, portanto, beneficiar da isenção por categoria prevista no seu artigo 3.° A interpretação da Comissão, segundo a qual tais transportes se incluem no domínio de aplicação do Regulamento n.° 1017/68, é infirmada pela tomada de posição de vários Estados-Membros e associações de utilizadores dos transportes no decurso do processo que decorreu perante as autoridades americanas em 1982 e que levou ao reconhecimento, por estas, da possibilidade de as conferências marítimas fixarem as taxas aplicáveis aos segmentos terrestres, no território dos Estados Unidos, no âmbito dos serviços de transporte combinado.

40 O terceiro fundamento das requerentes é baseado na alegação de que a Comissão deveria ter reconhecido ao AT, em qualquer caso, o benefício de uma isenção individual, baseada no artigo 85.°, n.° 3, do Tratado, ou, na medida em que fosse aplicável, no artigo 5.° do Regulamento n.° 1017/68, dado que o AT era susceptível de promover a estabilidade do mercado.

41 A título subsidiário, as requerentes sustentam que, no caso de a decisão da Comissão ter por alcance proibir a possibilidade de fixar as taxas aplicáveis aos segmentos terrestres no âmbito dos serviços de transporte combinado por via de um acordo diferente do AT que não apresente as duas características invocadas pela Comissão para recusar, no caso vertente, o benefício de uma isenção — a saber, o facto de o AT estabelecer pelo menos dois níveis de tarifas e de prever uma não utilização de capacidades —, deve ela ser anulada por falta de fundamentação.

42 A Comissão argumenta, em primeiro lugar, que o AT afectou o comércio entre os Estados-Membros, uma vez que os transportadores, na medida em que ofereciam um serviço a clientes no mercado comum, estavam em concorrência uns com os outros no mercado desse serviço. Esse mercado sofreu, assim, os efeitos de um acordo que restringia esta concorrência. Em segundo lugar, considera que o AT não é uma conferência marítima, na acepção do artigo 1.°, n.° 3, alínea b), do Regulamento n.° 4056/86, uma vez que as taxas de frete aplicadas não são as mesmas para todos os transportadores. Em qualquer caso, este regulamento apenas visa os transportes marítimos internacionais e não os segmentos terrestres dos serviços de transporte combinado; em consequência, a isenção acordada no seu artigo 3.° não poderia ser alargada a estes serviços. Em terceiro lugar, a Comissão recorda que a concessão de uma isenção individual pressupõe a avaliação de uma situação económica complexa, que implica a comparação dos interesses dos requerentes da isenção, dos dos outros operadores económicos e do interesse público. Para efectuar uma tal avaliação, ela dispõe, segundo jurisprudência constante, de uma ampla margem de apreciação. Na ausência de um erro manifesto, o Tribunal não pode substituir a apreciação da Comissão pela sua própria. No caso vertente, não existe um tal erro, mas apenas uma apreciação dos factores económicos diferente da que é proposta pelas requerentes.

43 A FTA e a AUTF afirmam que a fixação das taxas aplicáveis aos segmentos terrestres no âmbito dos serviços de transporte combinado apenas se inclui no âmbito das disposições do Regulamento n.° 1017/68, uma vez que o Regulamento n.° 4056/86 não é aplicável a este tipo de transporte. Segundo as intervenientes, também não estão reunidas as condições necessárias para a concessão de uma isenção individual, uma vez que o acordo não reserva aos carregadores uma parte equitativa dos benefícios.

— Quanto ao risco de um prejuízo grave e irreparável

44 As requerentes sustentam que a proibição de fixar as taxas aplicáveis aos segmentos terrestres no âmbito dos serviços de transporte combinado na Europa acarretaria o

colapso das tarifas de todo o sector, o que lhes causaria um prejuízo grave e irreparável. Em apoio desta afirmação, as recorrentes recordam o que, segundo elas, se passou em 1982 e 1983, no domínio dos transportes transatlânticos. Em consequência das restrições que o direito americano impunha à fixação, pelas conferências marítimas, das taxas aplicáveis aos segmentos terrestres no âmbito dos serviços de transporte combinado, o mercado entrou em colapso, o que provocou perdas enormes para os transportadores e uma perturbação dos serviços regulares de transporte marítimo no Atlântico Norte. A proibição, pelas autoridades comunitárias, da fixação destas tarifas causaria necessariamente os mesmos efeitos, acarretando uma baixa importante do seu nível e tornando o fornecimento de serviços regulares no tráfego transatlântico uma actividade não viável para muitos operadores. O resultado seria a diminuição dos serviços oferecidos aos carregadores, o que afectaria o comércio intracomunitário. Pela sua natureza, tais prejuízos não seriam susceptíveis de ser reparados.

45 As requerentes recordam ainda que a fixação das taxas aplicáveis aos segmentos terrestres no âmbito dos serviços de transporte combinado na Europa é uma prática em vigor desde há mais de dois decénios. Referindo-se ao despacho do presidente do Tribunal de Justiça de 11 de Maio de 1989, RTE e o./Comissão (76/89 R, 77/89 R e 91/89 R, Colect., p. 1141), afirmam que a aplicação da decisão litigiosa durante a pendência do processo principal seria a causa de uma evolução irreversível do mercado, o que constituiria para elas um prejuízo grave e irreparável.

46 A ECSA e a JSA insistiram também no risco de repetição da queda das taxas que se produziu em 1982, queda que foi causa de prejuízos muito importantes e tendo como consequência que não era mais possível assegurar serviços regulares de transporte.

47 A Comissão contesta que a aplicação da sua decisão possa causar aos requerentes um prejuízo grave e irreparável. As requerentes não fizeram prova da existência de um nexo de causalidade entre a decisão e o risco de prejuízo. Elas têm à sua disposição meios que lhes permitem evitar um tal risco, nomeadamente, proibindo a fixação de taxas inferiores aos custos efectivos. O facto de os transportadores não conseguirem fazer respeitar uma solução desse tipo será culpa deles. Além disso, a Comissão acompanhou a notificação da sua decisão de um convite dirigido às requerentes para que estas lhe comunicassem novos acordos sobre o transporte terrestre, o que elas não fizeram. De qualquer modo, segundo a Comissão, a queda das taxas de frete que se produziu em 1982 e 1983 foi consequência da conjuntura económica de recessão da época, marcada pelo segundo choque petrolífero. As condições económicas actuais são muito diferentes e, em consequência, não há o risco de se repetir a mesma situação.

48 A FTA e a AUTF contestam a existência de um risco de prejuízo grave e irreparável, afirmando que o que se passou em 1982 foi o resultado de circunstâncias económicas especiais, devidas, nomeadamente, a um período de crise, que se não verificam actualmente. De qualquer modo, o poder que as requerentes exercem sobre o mercado, que é provado pelo aumento contínuo das taxas observado desde há dois anos, impediria a repetição de uma tal crise. Mesmo que se verificasse um prejuízo, ele seria causado pela violação dos termos do acordo pelos transportadores que dele fazem parte; estas empresas seriam então responsáveis por isso e não a decisão da Comissão. Finalmente, as intervenientes afirmam que a ponderação dos interesses pende em favor dos utilizadores dos serviços em causa, que são todos exportadores que operam com destino aos Estados Unidos, cujos custos foram acrescidos pelas taxas abusivas fixadas pelo AT e pelo seu importante aumento nos últimos dois anos.

Apreciação do Tribunal

49 No que se refere, em primeiro lugar, à procedência do recurso principal, há que reconhecer que pelo menos alguns dos fundamentos invocados pelas requerentes

parecem, à primeira vista, pertinentes e, em qualquer caso, não desprovidos de fundamento. Assim se passa, nomeadamente, com o argumento apresentado pelas requerentes no âmbito do seu primeiro fundamento, segundo o qual a Comissão não tomou em conta, para a determinação do mercado relevante, o conjunto dos transportes terrestres de contentores, bem como com o fundamento apresentado a título subsidiário, relativo à legalidade da aplicação, pela Comissão, das conclusões a que chegou no âmbito da análise do AT ao acordo que sucedeu a este último, o TACA, e cuja análise pelos serviços da requerida prosseguem ainda hoje. Nestas condições, deve reconhecer-se, no caso vertente, a existência, à primeira vista, de *fumus boni juris.*

50 Deve, por consequência, examinar-se se a outra condição para a concessão de uma medida provisória, que é a de risco de um prejuízo grave e irreparável, se verifica. Resulta de jurisprudência constante (v., nomeadamente, o despacho do presidente do Tribunal de Primeira Instância de 14 de Dezembro de 1993, Gestevisión Telecinco/Comissão, T-543/93 R, Colect., p. II-1409, n.° 27) que a natureza urgente de um pedido de medidas provisórias deve ser apreciada em relação com a necessidade que existe de decidir provisoriamente, a fim de evitar que um prejuízo grave e irreparável seja ocasionado à parte que solicita a medida provisória. É à parte que solicita a suspensão da execução de uma decisão que compete provar que não pode aguardar pela resolução do processo principal sem sofrer um prejuízo que acarreta consequências graves e irreparáveis.

51 A este respeito, há que reconhecer que a aplicação da decisão da Comissão teria por consequência imediata impedir as requerentes de prosseguirem uma prática — a fixação conjunta pelas transportadoras das taxas aplicáveis aos segmentos terrestres no quadro dos serviços de transporte combinado — que, na Europa, é utilizada desde o início dos anos 70 e, em qualquer caso, desde a entrada em vigor do Regulamento n.° 4056/86, no qual a Comissão se apoia para a declarar ilegal.

52 Deve seguidamente realçar-se que as requerentes apresentaram, tanto na sua petição como no decurso da audiência, índices sérios quanto ao risco que a interrupção desta prática pode acarretar para o funcionamento do mercado dos transportes. É este, em particular, o caso da afirmação das requerentes de que a impossibilidade de fixarem conjuntamente as taxas aplicáveis a este tipo de transporte é susceptível de acarretar uma queda geral das tarifas no domínio dos transportes marítimos. Deve observar-se que, mesmo que não haja acordo entre as requerentes e a Comissão sobre a percentagem exacta que o transporte combinado representa em relação ao conjunto dos transportes marítimos, não foi contestado que se trata de uma parte que não é negligenciável. Nestas condições, não está excluído que uma queda dos preços neste sector de mercado possa afectar de modo substancial o nível geral das tarifas.

53 Resulta seguidamente das observações das requerentes, nomeadamente das que incidem sobre as características económicas próprias aos transportes marítimos, que, em tal situação, existe o risco de, como já sucedeu no mercado do Atlântico Norte no início dos anos 80, certos transportadores acumularem perdas e desaparecerem do mercado.

54 A este respeito, mesmo que se não possa negar alguma pertinência às afirmações da Comissão de que foi a existência de uma conjuntura económica específica que conduziu à crise registada no mercado dos transportes transatlânticos no início dos anos 80, deve realçar-se, por um lado, que a regulamentação americana em vigor na época pode ter tido, no que respeita à fixação das taxas aplicáveis no transporte combinado, efeitos materiais susceptíveis de ter estado, pelo menos em parte, na origem dessa situação. Não se pode excluir, por outro lado, que a decisão litigiosa seja em si mesmo susceptível de produzir efeitos análogos.

55 Como já foi anteriormente decidido em processos de medidas provisórias, tais situações, em que o conjunto das condições existentes no mercado é modificado por

uma decisão da Comissão aplicável num prazo relativamente curto, representam, para os destinatários da decisão, um risco de prejuízo grave e irreparável, na medida em que implicam alterações importantes do quadro em que se exerce a sua actividade. Esta modificação é susceptível de criar no mercado uma evolução que só muito dificilmente poderia posteriormente ser invertida, no caso de vencimento do recurso principal. Inversamente, a suspensão da execução não é susceptível de obstar ao pleno efeito da decisão a partir do momento em que seja negado provimento ao recurso principal (v., neste sentido, os despachos do presidente do Tribunal de Justiça, RTE e o./Comissão, já referido, n.os 15 e 18, e de 13 de Junho de 1989, Publishers Association/Comissão, 56/89 R, Colect., p. 1693, n.os 34 e 35, e os despachos do presidente do Tribunal de Primeira Instância de 16 de Junho de 1992, Langnese-Iglo e Schöller/Comissão, T-24/92 R e T-28/92 R, Colect., p. II-1839, n.° 29, e de 16 de Julho de 1992, SPO e o./Comissão, T-29/92 R, Colect., p. II-2161, n.° 31).

56 Ora, uma primeira análise dos elementos adiantados pelas requerentes mostra que existe um risco não negligenciável de que uma alteração do quadro em que se exerce a sua actividade, como a que implica a aplicação da decisão litigiosa, acarrete uma queda geral das tarifas susceptível de afectar a própria regularidade dos transportes marítimos. Face à importância económica que este mercado reveste, uma tal situação, no caso de se verificar, poderá originar um prejuízo geral cuja importância não pode ser negada.

57 Resulta do que precede que a aplicação imediata da decisão litigiosa, durante a tramitação do processo principal, implica não apenas o risco de ser a causa de um prejuízo grave e irreparável para as requerentes mas também o de comprometer a estabilidade do mercado. Nestas condições, a ponderação dos interesses leva a conceder a suspensão da execução da decisão, na medida em que esta proíbe às requerentes

que exerçam conjuntamente o poder de fixar as taxas aplicáveis aos segmentos terrestres, no território da Comunidade, no quadro dos serviços de transporte combinado.

Pelos fundamentos expostos,

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE PRIMEIRA INSTÂNCIA

decide:

1) **A Japanese Shipowners' Association e a European Community Shipowners' Associations ASBL são admitidas a intervir em apoio dos pedidos das requerentes.**

2) **A Freight Transport Association Ltd, a Association des utilisateurs des transports de fret e a European Council of Transport Users ASBL são admitidas a intervir em apoio dos pedidos da requerida.**

3) **É concedido o tratamento confidencial de certos elementos do processo, que foi pedido pelas requerentes.**

4) **A execução dos artigos 1.°, 2.°, 3.° e 4.° da Decisão 94/980/CE da Comissão, de 19 de Outubro de 1994, relativa a um processo de aplicação do artigo 85.° do Tratado CE (IV/34.446 — Acordo Transatlântico), é suspensa até à prolação do acórdão do Tribunal que ponha termo à instância no processo principal, na medida em que aqueles artigos proíbem às requerentes que exerçam**

conjuntamente o poder de fixar as taxas aplicáveis aos segmentos terrestres, no território da Comunidade, no quadro dos serviços de transporte combinado.

5) Não há que decidir do pedido de suspensão da execução, na medida em que este respeita à celebração em comum dos contratos de serviço.

6) O pedido de suspensão da execução do artigo 5.° da decisão é indeferido.

7) Reserva-se para final a decisão quanto às despesas.

Proferido no Luxemburgo, em 10 de Março de 1995.

O secretário

H. Jung

O presidente

J. L. Cruz Vilaça