ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 28ης Φεβρουαρίου 2002 *

Στην υπόθεση Τ-395/94,

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

Cho Yang Shipping Co. Ltd, με έδρα τη Σεούλ (Νότια Κορέα),

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

Hapag Lloyd AG, με έδρα το Αμβούργο (Γερμανία),

Mediterranean Shipping Company SA, με έδρα τη Γενεύη (Ελβετία),

A.P. Møller-Mærsk Line, με έδρα την Κοπεγχάγη (Δανία),

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

Neptune Orient Lines Ltd, με έδρα τη Σιγκαπούρη (Σιγκαπούρη),

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), με έδρα το Τόκιο (Ιαπωνία),

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

P & O Containers Ltd, με έδρα το Λονδίνο (Ηνωμένο Βασίλειο),

Polish Ocean Lines (POL), με έδρα τη Γδύνια (Πολωνία),

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Sea-Land Service Inc., με έδρα το Jersey City, New Jersey (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής),

Tecomar SA de CV, με έδρα το Μεξικό (Μεξικό),

Transportación Marítima xicana SA de CV, με έδρα το Μεξικό,

εκπροσωπούμενες από τους J. Pheasant, N. Bromfield και, αρχικώς, από τον S. Kim, κατόπιν δε από τον M. Levitt, solicitors, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσες,

υποστηριζόμενες από την

The European Community Shipowners' Associations ASBL, με έδρα τις Βρυξέλλες (Βέλγιο), εκπροσωπούμενη από τον D. Waelbroeck, δικηγόρο,

και από την

The Japanese Shipowners' Association, με έδρα το Τόκιο (Ιαπωνία), εκπροσωπούμενη αρχικώς από τους N. Forwood, QC, και P. Rutley, solicitor, κατόπιν δε από τον F. Murphy, δικηγόρο, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

παρεμβαίνουσες,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπουμένης από τους B. Langeheine και R. Lyal, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

υποστηριζομένης από την

The Freight Transport Association Ltd, με έδρα το Tunbridge Wells (Ηνωμένο Βασίλειο), συμπεριλαμβανομένου του The British Shipping Council,

από την

Association des utilisateurs de transport de fret, με έδρα το Παρίσι (Γαλλία), συμπεριλαμβανομένου του Conseil des chargeurs français,

και από την

The European Council of Transport Users ASBL, με έδρα τις Βρυξέλλες, συμπεριλαμβανομένου του The European Shippers Council,

εκπροσωπούμενες από τον M. Clough, solicitor-advocate QC, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

παρεμβαίνουσες,

που έχει ως αντικείμενο προσφυγή περί ακυρώσεως 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),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts, Πρόεδρο, J. Azizi και M. Jaeger, δικαστές,

γραμματέας: Y. Mottard, εισηγητής σε γραφείο δικαστή,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 8ης Ιουνίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση [1]

Νομικό πλαίσιο

1 Ο κανονισμός 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25), εφαρ-

1 — Παρατίθενται μόνον τα σημεία του σκεπτικού της παρούσας αποφάσεως που το Πρωτοδικείο θεωρεί ότι είναι χρήσιμο να δημοσιευθούν.

μοζόταν, αρχικώς, στο σύνολο των δραστηριοτήτων που καλύπτονταν από τη Συνθήκη ΕΟΚ. Ωστόσο, θεωρώντας ότι, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής των μεταφορών και λαμβανομένων υπόψη των ειδικών πτυχών του τομέα αυτού, καθίστατο αναγκαία η θέσπιση μιας ρυθμίσεως διαφορετικής από εκείνη που είχε θεσπιστεί για τους άλλους οικονομικούς τομείς, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό 141, της 26ης Νοεμβρίου 1962, περί μη εφαρμογής του κανονισμού 17 του Συμβουλίου στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 30).

2 Οι κανόνες εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρων 81 ΕΚ και 82 ΕΚ) στον τομέα των χερσαίων μεταφορών καθορίζονται με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86).

3 Στις 22 Δεκεμβρίου 1986, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 378, σ. 4).

4 Στο άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86 διευκρινίζεται ότι ο κανονισμός αυτός «εφαρμόζεται αποκλειστικά στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες, εκτός από τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία [ήτοι τις μεταφορές χύδην φορτίων με πλοία ναυλωμένα ανάλογα με τη ζήτηση]».

5 Ως ναυτιλιακή διάσκεψη νοείται, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4056/86, μια «ομάδα δύο τουλάχιστον μεταφορέων-εφοπλιστών που εκτελεί διεθνείς τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή συγκεκριμένες γραμμές μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχει συνάψει

οποιασδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό, στα πλαίσια του οποίου τα μέλη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους τους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών υπηρεσιών».

6 Η όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86 έχει ως εξής:

«ότι είναι σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων ότι πράγματι αυτές οι διασκέψεις διαδραματίζουν σταθεροποιητικό ρόλο χάρη στον οποίο εξασφαλίζονται υπηρεσίες που εμπνέουν εμπιστοσύνη στους φορτωτές ότι συμβάλλουν γενικά στην εξασφάλιση προσφοράς τακτικών, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών, και μάλιστα λαμβάνοντας εύλογα υπόψη τα συμφέροντα των χρήστων όταν τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι, δυνατόν να επιτευχθούν χωρίς τη συνεργασία την οποία αναπτύσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες που μετέχουν στις εν λόγω διασκέψεις στον τομέα των ναύλων και, κατά περίπτωση, της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας ή της κατανομής των προς μεταφορά φορτίων και των εσόδων ότι συχνότατα οι διασκέψεις υπόκεινται σε πραγματικό ανταγωνισμό τόσο εκ μέρους των τακτικών γραμμών εκτός διασκέψεων όσο και σε ορισμένες περιπτώσεις εκ μέρους των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και άλλων τρόπων μεταφοράς ότι επιπλέον η κινητικότητα των εμπορικών στόλων η οποία διέπει τη διάρθρωση της προσφοράς στον τομέα των γραμμών των θαλασσίων μεταφορών ασκεί διαρκή ανταγωνιστική πίεση στις διασκέψεις, οι οποίες κατά κανόνα δεν έχουν δυνατότητα εξάλειψης του ανταγωνισμού σε σημαντικό μέρος των εν λόγω γραμμών θαλασσίων μεταφορών».

7 Το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 προβλέπει τη δυνατότητα εξαιρέσεως κατά κατηγορία όσον αφορά τις «συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές του συνόλου ή μέρους των μελών μιας ή περισσοτέρων ναυτιλιακών διασκέψεων που επιδιώκουν τον καθορισμό των ναύλων και όρων μεταφοράς καθώς και, ανάλογα με την περίπτωση, έναν ή περισσότερους από τους παρακάτω στόχους:

α) το συντονισμό των ωραρίων των πλοίων ή των ημερομηνιών ταξιδίων και προσέγγισής τους στους λιμένες

β) τον καθορισμό της συχνότητας των ταξιδίων ή της προσέγγισης σε λιμένες

γ) το συντονισμό ή την κατανομή των ταξιδίων και των εξυπηρετουμένων λιμένων μεταξύ των μελών της διάσκεψης

δ) τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει κάθε μέλος

ε) την κατανομή του μεταφερομένου φορτίου ή των εσόδων μεταξύ των μελών.»

8 Προκειμένου να προληφθούν οι εκ μέρους των ναυτιλιακών διασκέψεων πρακτικές που είναι ασύμβατες προς τις διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και, ιδίως, οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που δεν είναι απαραίτητοι για να επιτευχθούν οι σκοποί που δικαιολογούν τη χορήγηση της εξαιρέσεως, ο κανονισμός 4056/86 εξάρτησε την εξαίρεση κατά κατηγορία από ορισμένες προϋποθέσεις και επιβαρύνσεις. Αφενός, το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι, επί ποινή ακυρότητας της συμφωνίας ή του σχετικού τμήματός της, η εξαίρεση εξαρτάται από την επιτακτική προϋπόθεση ότι η εν λόγω συμφωνία δεν μπορεί να προξενήσει ζημία σε ορισμένους λιμένες, χρήστες ή φορτωτές λόγω της εφαρμογής διαφορετικών όρων. Αφετέρου, το άρθρο 5 του κανονισμού 4056/86 εξαρτά την εξαίρεση από την τήρηση ορισμένων υποχρεώσεων που αφορούν, μεταξύ άλλων, τους διακανονισμούς πίστεως και τις υπηρεσίες που δεν καλύπτονται από τον ναύλο.

9 Επιπλέον, στη δεκάτη τρίτη αιτιολογική σκέψη υπενθυμίζεται ότι «δεν είναι δυνατό να παραχωρηθεί εξαίρεση όταν δεν συντρέχουν οι όροι του άρθρου 85, παράγρα-

φος 3, [της Συνθήκης]· ότι η Επιτροπή κατά συνέπεια πρέπει να έχει την ευχέρεια να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα στην περίπτωση που αποκαλύπτεται ότι σύμπραξη η οποία εξαιρείται έχει, εξ αιτίας ειδικών περιστάσεων, ορισμένα αποτελέσματα ασυμβίβαστα» προς το ίδιο αυτό άρθρο.

10 Προς τούτο, το άρθρο 7 του κανονισμού 4056/86 προβλέπει ένα μηχανισμό ελέγχου των εξαιρουμένων συμπράξεων. Όταν οι ενδιαφερόμενοι παραβαίνουν υποχρέωση προβλεπόμενη στό άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού ή όταν, λόγω ειδικών περιστάσεων, συμφωνίες που τυγχάνουν εξαιρέσεως έχουν αποτελέσματα ασύμβατα προς τους όρους του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, η Επιτροπή μπορεί να λάβει ορισμένα μέτρα. Μεταξύ των ειδικών περιστάσεων περιλαμβάνεται ρητώς εκείνη που προκύπτει από «κάθε πράξη των ναυτιλιακών διασκέψεων ή κάθε μεταβολή των συνθηκών αγοράς του συγκεκριμένου εμπορικού τομέα, που οδηγούν στην έλλειψη ή στην εξάλειψη πραγματικού ή δυνητικού ανταγωνισμού». Στην περίπτωση αυτή, το άρθρο 7 του κανονισμού 4056/86 προβλέπει ότι η Επιτροπή αίρει το ευεργέτημα της εξαιρέσεως κατά κατηγορία.

11 Για την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και βάσει του άρθρου 12 του κανονισμού 4056/86, οι επιχειρήσεις που επιθυμούν να επικαλεστούν τις διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης υπέρ των συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που διαλαμβάνονται στο άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης και στις οποίες μετέχουν, υποβάλλουν αίτηση στην Επιτροπή. Αν η Επιτροπή δεν γνωστοποιήσει στις εν λόγω επιχειρήσεις, εντός προθεσμίας 90 ημερών από της δημοσιεύσεως στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* του ουσιαστικού περιεχομένου της αιτήσεως, ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, η συμφωνία, η απόφαση ή η εναρμονισμένη πρακτική, όπως περιγράφεται στην αίτηση, θεωρείται ότι εξαιρείται από την απαγόρευση για έξι κατ' ανώνατο όριο έτη, από της ημερομηνίας της δημοσιεύσεως αυτής (άρθρο 12, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 4056/86). Αν, μετά τη λήξη της προθεσμίας των 90 ημερών, αλλά προ της λήξεως της προθεσμίας των έξι ετών, η Επιτροπή διαπιστώσει ότι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, εκδίδει απόφαση περί εφαρμογής της απαγορεύσεως του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης (άρθρο 12, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 4056/86). Τέλος, αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφοι 1 και 3, της Συνθήκης, εκδίδει απόφαση περί εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης (άρθρο 12, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 4056/86).

Το ιστορικό της διαφοράς

12 Η υπό κρίση προσφυγή ακυρώσεως στρέφεται κατά 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, στο εξής: απόφαση ΤΑΑ ή προσβαλλόμενη απόφαση). Με την απόφαση αυτή, η Επιτροπή θεώρησε ότι ορισμένες διατάξεις της Trans Atlantic Agreement (στο εξής: ΤΑΑ), μιας συμφωνίας στην οποία μετείχαν οι δεκαπέντε προσφεύγουσες ναυτιλιακές εταιρίες και η οποία αφορά τις τακτικές μεταφορές (στο εξής: τακτικές γραμμές μεταφοράς) εμπορευματοκιβωτίων μέσω του Ατλαντικού, μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών, καθώς και τη χερσαία μεταφορά αρχικής και τελικής διακινήσεως των εμπορευματοκιβωτίων, συνιστούσαν παραβάσεις του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Η Επιτροπή αρνήθηκε να αναγνωρίσει υπέρ των διατάξεων αυτών το ευεργέτημα της εξαιρέσεως βάσει του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Η Επιτροπή δεν επέβαλε πρόστιμα για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις.

13 Τα μη αμφισβητούμενα πραγματικά περιστατικά, όπως προκύπτουν από την απόφαση ΤΑΑ και τα δικόγραφα των διαδίκων, μπορούν να συνοψιστούν ως εξής.

14 Οι υπερατλαντικές μεταφορές αποτελούν την τρίτη κατηγορία των παγκόσμιων μεταφορών, μετά τις μεταφορές μέσω Ειρηνικού και μεταξύ Ευρώπης-Άπω Ανατολής. Το 1984, οι εννέα ναυτιλιακές διασκέψεις που μέχρι τότε δραστηριοποιούνταν στις υπερατλαντικές διαδρομές παραχώρησαν τη θέση τους σε δύο διασκέψεις: τη North Europe-USA Rate Agreement (Neusara) για τα δρομολόγια με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες και τη USA-North Europe Rate Agreement (Usanera) για τα δρομολόγια προς Ευρώπη. Το 1992, οι επτά ναυτιλιακές εταιρίες που ανήκαν σε εκάστη των διασκέψεων αυτών (η Atlantic Container Line, η Compagnie générale maritime, η Hapag Lloyd, η Maersk, η Nedlloyd, η P & O και η Sea-Land) κατείχαν από κοινού το 52,9 %, στο δρομολόγιο προς δυσμάς (Westbound), και το 55,7 % στο δρομολόγιο προς ανατολάς (Eastbound), της αγοράς των υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων. Οι κύριοι ανταγωνιστές τους ήσαν, την περίοδο εκείνη, η Orient Overseas Container Line (στο εξής: OOCL), η Cho Yang, η

DSR-Senator Lines, η Mediterranean Shipping Company (στο εξής: MSC), η Polish Ocean Line (POL), η Atlantic Cargo Shipping, η Evergreen, η Independent Container, η Lykes και η Star Shipping. Όλες οι άλλες εταιρίες που ήσαν ανεξάρτητες από τις ναυτιλιακές διασκέψεις κατείχαν μερίδια αγοράς κάτω του 1 %.

15 Τις διασκέψεις Neusara και Usanera διείπαν πανομοιότυπες αρχές λειτουργίας. Οι τιμές των υπηρεσιών μεταφοράς που προσφέρονταν καθορίζονταν βάσει δημοσιευομένου καταλόγου, ισχύοντος για έκαστο των μελών της διασκέψεως. Για ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο, η προβλεπόμενη στον τιμοκατάλογο τιμή μεταφοράς ήταν ανάλογη με τη φύση του μεταφερομένου εμπορεύματος. Έτσι, για το ίδιο δρομολόγιο, η τιμή μπορούσε να κυμαίνεται από 1 έως 5 ανάλογα με το μεταφερόμενο εμπόρευμα. Οι φορτωτές μπορούσαν να αναθέσουν τη μεταφορά των εμπορευμάτων τους σε οποιοδήποτε μέλος της διασκέψεως, καταβάλλοντας την τιμή που αναφερόταν στον τιμοκατάλογο της διασκέψεως.

16 Οι φορτωτές, για να τύχουν μειώσεως των τιμών σε σχέση με τον τιμοκατάλογο της διασκέψεως, είχαν δύο δυνατότητες. Αφενός, μπορούσαν να επιτύχουν μείωση των ναύλων εκ μέρους ενός των μελών της διασκέψεως μέσω μιας «ανεξάρτητης ενέργειας επί των ναύλων». Η έκφραση αυτή αναφέρεται στον μηχανισμό που προβλέπουν ορισμένες διατάξεις της σχετικής νομοθεσίας των Ηνωμένων Πολιτειών, ήτοι του US Shipping Act 1984, προκειμένου να διασφαλίσουν σε όλα τα μέλη μιας διασκέψεως που χρησιμοποιούν τους λιμένες αυτής της χώρας τη δυνατότητα να παρέχουν μονομερώς μείωση τιμών σε σχέση με τον τιμοκατάλογο της διασκέψεως. Στις διασκέψεις Usanera και Neusara, μια ναυτιλιακή εταιρία που αποφάσιζε να προχωρήσει σε ανεξάρτητη ενέργεια επί των ναύλων ήταν υποχρεωμένη να πληροφορήσει σχετικώς τα λοιπά μέλη.

17 Αφετέρου, οι φορτωτές είχαν την ευχέρεια να συνάψουν «σύμβαση υπηρεσιών» με την διάσκεψη. Στο πλαίσιο μιας τέτοιας συμβάσεως, ο φορτωτής αναλάμβανε την υποχρέωση να αναθέσει στην διάσκεψη τη μεταφορά μιας κατώτατης ποσότητας εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια ορισμένης περιόδου. Ως αντιπαροχή για τη δέσμευση αυτή, η διάσκεψη παρείχε στους φορτωτές έκπτωση σε σχέση με τον τιμοκατάλογό της. Καμία διάσκεψη δεν επέτρεπε στα μέλη να συνάπτουν συμβάσεις υπηρεσιών ατομικώς.

18 Οι αγορές των υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων υπόκεινται γενικώς σε οικονομικές συνθήκες που διαφέρουν ανάλογα με την κατεύθυνση του δρομολογίου. Έτσι, στην υπερατλαντική γραμμή υφίσταται σημαντική ανισορροπία μεταξύ της ζητήσεως υπηρεσιών με προορισμό την Ευρώπη και εκείνης με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες. Το 1987 και το 1988, ο όγκος των μεταφορών με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες υπερέβαινε σε μεγάλο βαθμό εκείνον που είχε προορισμό την Ευρώπη. Ωστόσο, από το 1991, η κατάσταση αντιστράφηκε, καθόσον ο όγκος των μεταφορών με προορισμό την Ευρώπη υπερέβη ελαφρώς εκείνον με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο συντελεστής χρησιμοποιήσεως των πλοίων — η σχέση μεταξύ του όγκου της ζητήσεως και του διαθέσιμου μεταφορικού δυναμικού — υπολογιζόταν, το 1992, στο 72,4 % για τις μεταφορές με προορισμό την Ευρώπη και στο 62,6 % για τις μεταφορές προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Τέλος, κατά το έτος 1993, οι μεταφορές με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες αυξήθηκαν σημαντικά, ενώ οι μεταφορές προς την Ευρώπη υπέστησαν σημαντική κάμψη.

19 Η τιμή των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, δηλαδή ο ναύλος, στην υπερατλαντική γραμμή μειώθηκε σημαντικά μεταξύ 1980 και 1992. Έτσι, μεταξύ 1988 και 1992, η μείωση του όγκου των μεταφορών προς τις Ηνωμένες Πολιτείες ακολουθήθηκε από μια συνεχή μείωση των ναύλων. Από το 1988 έως το 1991, ο ναύλος για την κατεύθυνση προς δυσμάς μειώθηκε κατά 23 % και πλέον, ενώ, προς την Ευρώπη, αυξήθηκε κατά 10 έως 13 %.

20 Στο οικονομικό αυτό πλαίσιο, οι εφοπλιστές υπέστησαν σημαντικές χρηματοοικονομικές ζημίες.

21 Ήδη από το 1985, έχοντας αντιμετωπίσει την επιδείνωση των συνθηκών της αγοράς, τα μέλη των διασκέψεων και ορισμένες ανεξάρτητες εταιρίες (η Evergreen, η POL, η MSC, η OOCL και η Lykes) συνήψαν συμφωνίες «συζητήσεως», βάσει των οποίων μπορούσαν να προβάλλουν, μεταξύ άλλων, τις τιμές τους, τους τιμοκαταλόγους τους και τις συνθήκες μεταφοράς. Οι συμφωνίες αυτές, που ονομάζονταν Eurocorde και Gulfway, προέβλεπαν μηχανισμούς λήψεως δεσμευτικών αποφάσεων. Από το 1990, ορισμένοι εφοπλιστές, θεωρώντας ότι οι συμφωνίες Eurocorde και Gulfway δεν παρείχαν τη δυνατότητα επιβολής αυξήσεων των ναύλων που θα μπορούσαν να

ικανοποιήσουν τόσο τα μέλη των διασκέψεων όσο και τις ανεξάρτητες εταιρίες, διατύπωσαν την επιθυμία να υιοθετήσουν ένα νέο πλαίσιο συνεργασίας το οποίο να υπερβαίνει τις συμφωνίες συζητήσεως και τις παραδοσιακές δομές των ναυτιλιακών διασκέψεων.

22 Μεταξύ των εφοπλιστών άρχισαν διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμφωνίας αγνώστου ακόμα είδους στο πλαίσιο των υπερατλαντικών μεταφορών, προκειμένου να καταπολεμηθεί η πτώση των ναύλων. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, οι εφοπλιστές θεωρούσαν ότι ήταν επιτακτικό να αποκτήσουν ένα πλαίσιο συνεργασίας που να διέπει τόσο τον καθορισμό των ναύλων όσο και τον περιορισμό των προσφερομένων μεταφορικών ικανοτήτων.

23 Σύμφωνα με τις εξηγήσεις που παρέσχον οι προσφεύγουσες, μια τέτοια συμφωνία δεν μπορούσε να επιτύχει την αναχαίτιση της αστάθειας της αγοράς παρά μόνον αν συγκέντρωνε επαρκή αριθμό ναυτιλιακών εταιριών. Οι εφοπλιστές, για να επιτύχουν ένα επίπεδο ναύλου που να διασφαλίζει επαρκή αποδοτικότητα, θεωρούσαν ότι ήταν αναγκαίο να συγκεντρώσουν, στο πλαίσιο μιας ενιαίας οργανώσεως, τόσο τα μέλη των διασκέψεων Usanera και Neusara όσο και τις ανεξάρτητες εταιρίες. Ωστόσο, η επίτευξη ενός τέτοιου σκοπού προσέκρουε σε ένα μείζον εμπόδιο. Οι ανεξάρτητοι εφοπλιστές αρνούνταν να προσχωρήσουν σε διασκέψεις οι οποίες, όπως και οι Usanera και Neusara, λειτουργούσαν βάσει ενιαίου τιμοκαταλόγου, καθόσον δεν μπορούσαν να επιβάλουν στους πελάτες τους ναύλους τόσο υψηλούς όσο αυτοί τους οποίους εφάρμοζαν οι διασκέψεις αυτές.

24 Στις 6 Μαΐου 1992, οι εταιρίες μέλη των διασκέψεων Usanera και Neusara, αφενός, και πέντε ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρίες (η DSR-Senator Lines, η Cho Yang, η OOCL, η POL και η MSC), αφετέρου, συνήψαν την TAA.

25 Μετά τη σύναψη της TAA, τέσσερις άλλες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρίες προσεχώρησαν στη συμφωνία αυτή, ήτοι η Nyppon Yusen Kaisha (NYK), η Neptune Orient Lines (NOL), η Transportación Marítima Mexicana και η Tecomar. Η

Compagnie générale maritime, αφού σταμάτησε τις δραστηριότητές της στις υπερατλαντικές γραμμές, αποσύρθηκε από την ΤΑΑ, οπότε ο αριθμός των μελών της ΤΑΑ ανήλθε σε δεκαπέντε.

26 Η ΤΑΑ ρύθμιζε πολλές πτυχές των τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταξύ των οποίων τη «ναύλωση θέσεων εμπορευματοκιβωτίων ή χώρων» και την ανταλλαγή εξοπλισμού, τον καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών μεταφοράς και φορτοεκφόρτωσης στον λιμένα, καθώς και την κοινή διαχείριση της θαλάσσιας μεταφορικής ικανότητας. Για την εξέταση της παρούσας προσφυγής, οι σχετικές διατάξεις της ΤΑΑ είναι εκείνες που αφορούν τον καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών μεταφοράς και το πρόγραμμα διαχειρίσεως των μεταφορικών ικανοτήτων.

27 Όσον αφορά τις τιμές, η ΤΑΑ προέβλεπε τον από κοινού καθορισμό των τιμοκαταλόγων που εφαρμόζονταν στη θαλάσσια μεταφορά και στη συνδυασμένη μεταφορά. Η τελευταία αυτή, που αποκαλείται επίσης από τους διαδίκους «μεικτή» ή «από αρχής μέχρι τέλους», περιλαμβάνει, πέραν της θαλάσσιας μεταφοράς, και τη χερσαία μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων θαλάσσιας μεταφοράς, από ή προς τις ακτές, με προορισμό ή με προέλευση ένα σημείο στο εσωτερικό της ξηράς. Η τιμή μιας υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς αποτελείται από δύο στοιχεία, από τα οποία το ένα αφορά τη θαλάσσια και το άλλο τη χερσαία υπηρεσία. Έτσι, η ΤΑΑ θέσπιζε, πέραν ενός θαλάσσιου τιμοκαταλόγου, ένα τιμοκατάλογο για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς που πραγματοποιούνται στο έδαφος της Κοινότητας στο πλαίσιο μιας συνδυασμένης μεταφοράς.

28 Οι διατάξεις της ΤΑΑ που αφορούν τις συμφωνίες περί των τιμών των υπηρεσιών θαλάσσιας και χερσαίας μεταφοράς υπενθυμίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 15 της αποφάσεως ΤΑΑ οι οποίες έχουν ως εξής:

«(11) Τα μέλη της ΤΑΑ καθορίζουν τους ναύλους, τόσο για το θαλάσσιο σκέλος όσο και για το χερσαίο και, μαζί, δημοσιεύουν αυτές τις δύο κατηγορίες τιμών. Κάθε ανεξάρτητη ενέργεια ενός από τα μέλη (προσφορά χαμηλότερης τιμής από τις επί-

σημες) [...] πρέπει να επισημαίνεται δέκα ημέρες νωρίτερα στη γραμματεία της ΤΑΑ, η οποία ενημερώνει τα άλλα μέλη (άρθρο 13 της συμφωνίας, όπως τροποποιήθηκε).

(12) Μία μόνιμη "επιτροπή ναύλων" μεριμνά για την εφαρμογή των στόχων της συμφωνίας ως προς τους ναύλους (άρθρο 13 της συμφωνίας). Αποτελείται από παλαιά μέλη των ναυτιλιακών διασκέψεων που είχαν συγκληθεί για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ (ήτοι [Atlantic Container Line], Hapag Lloyd, P& O, Nedlloyd, Sealand, Maersk) εκτός από την OOCL και την NYK. Η εφαρμογή αυτών των συμφωνιών των διασκέψεων ανεστάλη κατόπιν της ενάρξεως ισχύος της ΤΑΑ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 117 και επόμενες).

[...] Συμβάσεις υπηρεσιών

(13) Οι συμβάσεις υπηρεσιών που συνήφθησαν από τα μέλη της ΤΑΑ πρέπει να τηρούν ορισμένους κανόνες, οι κυριότεροι από τους οποίους είναι οι ακόλουθοι:

— η διάρκεια των συμβάσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει το ένα έτος 7 όλες οι συμβάσεις πρέπει να λήγουν στις 31 Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους,

— καμία σύμβαση δεν μπορεί να υπογραφεί για ετήσιο όγκο μικρότερο των 250 εμπορευματοκιβωτίων EVP (Equivalents de Vingt Pieds) ή TEU (Twenty Foot Equivelant Units) (12). Στις 16 Σεπτεμβρίου 1993, η Επιτροπή ενημερώθηκε από τα μέρη ότι είχαν καταθέσει στην Ομοπονδιακή Επιτροπή Ναυτιλιακών Υποθέσεων (Federal Maritime Commission) τροποποίηση της συμφωνίας με στόχο να μειώσουν αυτό το όριο σε 200 TEU από 1ης Ιανουαρίου 1994.

(14) Μία μόνιμη "επιτροπή συμβάσεων", που απαρτίζεται από τα ίδια μέλη με την επιτροπή ναύλων, δηλαδή κυρίως από παλαιά μέλη των διασκέψεων, μεριμνά για τη θέση σε εφαρμογή της ΤΑΑ όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών (άρθρο 14 της συμφωνίας).

(15) Τα μέλη της επιτροπής συμβάσεων μπορούν να διαπραγματεύονται και να υπογράφουν από κοινού συλλογικές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, αλλά δεν έχουν δικαίωμα να συνάπτουν ατομικές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Οι εφοπλιστές μη μέλη αυτής της επιτροπής μπορούν να διαπραγματεύονται και να υπογράφουν ατομικές συμβάσεις ή και από κοινού μεταξύ τους χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση. Αυτοί οι τελευταίοι εφοπλιστές δεν μπορούν να συμμετέχουν σε συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της επιτροπής συμβάσεων παρά μόνο κατά περίπτωση, και με την επιφύλαξη της ισχύος αμοιβαίας συμφωνίας.»

29 Όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα, το άρθρο 18 της ΤΑΑ όριζε ένα πρόγραμμα διαχείρισης της ικανότητας αυτής [Capacity Management Program (στο εξής: CMP)]. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, ο σκοπός της ΤΑΑ δεν μπορούσε να επιτευχθεί αν τα μέλη της δεν επεξέτειναν την συνεργασία τους στη διαχείριση της προσφοράς τους μεταφορικής ικανότητας. Προς τούτο, οι εφοπλιστές συμφωνούσαν να μη χρησιμοποιήσουν σημαντικό τμήμα (μέχρι το 25 %) της διαθέσιμης μεταφορικής τους ικανότητας. Τα μέλη της ΤΑΑ είχαν καθορίσει για μια διετία, ανά τρίμηνα, αφενός, τη μεταφορική ικανότητα που είχε πράγματι στη διάθεσή του κάθε μέλος και, αφετέρου, τις ποσότητες φορτίου που κάθε μέλος επιτρεπόταν να μεταφέρει. Ο εφοπλιστής που υπερέβαινε κατά τη διάρκεια του τριμήνου την επιτρεπόμενη ποσόστωση φορτώσεως υποχρεούταν να καταβάλει πρόστιμο 500 δολλαρίων ΗΠΑ (USD) ανά εμπορευματοκιβώτιο των 20 ποδών. Μπορούσε ωστόσο να μισθώσει χώρους φορτώσεως από άλλα μέλη της ΤΑΑ αν αυτά δεν είχαν εξαντλήσει τις ποσοστώσεις τους. Οι ποσότητες που όριζε το πρόγραμμα μπορούσαν να αναθεωρηθούν. Όλα τα μέλη της ΤΑΑ μετείχαν στο CMP. Κατά την ημερομηνία εκδόσεως της αποφάσεως ΤΑΑ, το CMP είχε τεθεί σε εφαρμογή μόνο στο πλαίσιο των δρομολογίων με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες.

30 Στις 28 Αυγούστου 1992, η ΤΑΑ κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή. Τα μέλη της ζήτησαν, βάσει του άρθρου 12, παράγραφος 1, του κανονισμού 4056/86, την έκδοση αποφάσεως εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

31 Με έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 1992, η Επιτροπή πληροφόρησε τις ναυτιλιακές εταιρίες μέλη της ΤΑΑ ότι θα εξέταζε επίσης τη συμφωνία με γνώμονα τις διατάξεις του κανονισμού 1017/68.

32 Μεταξύ της 13ης Οκτωβρίου 1992 και της 19ης Ιουλίου 1993, υποβλήθηκαν στην Επιτροπή 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 με δραστηριότητα κατευθυνόμενη προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, από τις διοικήσεις πολλών ευρωπαϊκών λιμένων, καθώς και από πράκτορες διαμετακόμισης και από ενώσεις πρακτόρων διαμετακόμισης. Με τις καταγγελίες αυτές διατυπώθηκαν διάφορες κατηγορίες για παράβαση των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης σε σχέση με τις άδικες συμβατικές προϋποθέσεις που επιβάλλουν τα μέλη της ΤΑΑ και τον τεχνητό περιορισμό της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας.

33 Με έγγραφο της 10ης Δεκεμβρίου 1993, η Επιτροπή κοινοποίησε στις προσφεύγουσες ανακοίνωση αιτιάσεων. Οι επιχειρήσεις που ήσαν αποδέκτες της ανακοινώσεως αυτής κατέθεσαν γραπτές παρατηρήσεις και, επιπλέον, ανέπτυξαν προφορικά τις απόψεις τους στις 28 και στις 29 Απριλίου 1994.

34 Κατόπιν των συζητήσεων που διεξήχθησαν κατά τη διάρκεια της προ της ασκήσεως προσφυγής διαδικασίας, οι προσφεύγουσες κοινοποίησαν στην Επιτροπή, στις 5 Ιουλίου 1994, μια νέα συμφωνία, την Trans Atlantic Conference Agreement (στο εξής: TACA), η οποία παρουσιάστηκε ως τροποποιημένη μορφή της ΤΑΑ. Μετά την εισαγωγή διαφόρων τροπολογιών, η νέα αυτή συμφωνία τέθηκε σε ισχύ στις 24 Οκτωβρίου 1994, αντικαθιστώντας την ΤΑΑ.

35 Υπό τις περιστάσεις αυτές, στις 19 Οκτωβρίου 1994, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση ΤΑΑ, αφού έλαβε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στον τομέα των χερσαίων και θαλασσίων μεταφορών. Η προσβαλλόμενη απόφαση διαιρείται σε τέσσερα μέρη. Η Επιτροπή, στο πρώτο

μέρος, εξέθεσε τις κύριες διατάξεις της ΤΑΑ. Το δεύτερο μέρος αφορά την ανάλυση της αγοράς και του οικονομικού πλαισίου των υπηρεσιών υπερατλαντικών μεταφορών. Στο τρίτο τμήμα, που αφορά τον ρόλο της ΤΑΑ, η Επιτροπή εξετάζει διαδοχικά την προέλευση της συμφωνίας αυτής, την οικονομική ισχύ της διαρθρώσεως που εγκαθιδρύει, την επίδραση της συμφωνίας στην αγορά και τις καταγγελίες που υποβλήθηκαν σχετικά με τη συμφωνία αυτή. Το τέταρτο και τελευταίο μέρος περιέχει τη νομική ανάλυση των διατάξεων της ΤΑΑ που αφορούν το CMP και τον καθορισμό των τιμών των υπηρεσιών θαλάσσιας και χερσαίας μεταφοράς.

36 Έχοντας περατώσει την ανάλυσή της, η Επιτροπή αποφάσισε τα ακόλουθα:

«*Άρθρο 1*

Οι διατάξεις της ΤΑΑ περί ναύλων και μεταφορικής ικανότητας, συνιστούν παραβάσεις του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 2

Η εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68, επί των διατάξεων της ΤΑΑ που αναφέρεται στο άρθρο 1 της παρούσας απόφασης δεν γίνεται αποδεκτή.

Άρθρο 3

Οι παραλήπτριες της παρούσας απόφασης επιχειρήσεις οφείλουν να παύσουν πάραυτα τις παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1.

Άρθρο 4

Οι παραλήπτριες της παρούσας απόφασης επιχειρήσεις οφείλουν να απέχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική που μπορει να έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα ταυτόσημο ή παρόμοιο με εκείνο των συμφωνιών και πρακτικών που αναφέρονται στο άρθρο 1.

Άρθρο 5

Οι παραλήπτριες της παρούσας απόφασης επιχειρήσεις οφείλουν, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, να ενημερώσουν τους πελάτες με τους οποίους έχουν συνάψει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και άλλες συμβατικές σχέσεις στο πλαίσιο της TAA, ως προς το ότι οι εν λόγω πελάτες δικαιούνται, εφόσον το επιθυμούν, να επαναδιαπραγματευτούν τους όρους των συμβάσεων ή να τερματίσουν αυτές πάραυτα.»

37 Στις 21 Δεκεμβρίου 1994, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 94/985/ΕΚ, σχετικά με τη διαδικασία δυνάμει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (ΕΕ L 378, σ. 17, στο εξής: απόφαση FEFC). Στις 16 Μαρτίου 1995, οι εταιρίες που ήσαν αποδέκτες της αποφάσεως αυτής κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 173 της Συνθήκης ΕΚ (νυν, κατόπιν τροποποιήσεως, άρθρου 230 ΕΚ), προσφυγή με την οποία ζήτησαν την ακύρωση της αποφάσεως FEFC (υπόθεση Τ-86/95).

38 Στις 27 Ιανουαρίου 1997, τα μέρη της συμφωνίας TACA κατέθεσαν, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 173 της Συνθήκης, προσφυγή στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου με την οποία ζήτησαν την ακύρωση της αποφάσεως C(96) 3414 τελικό της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 1996, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης (υπόθεση IV/35.134 — Trans Atlantic Conference Agreement), με την οποία αποφασίστηκε η άρση του ευεργετήματος της ασυλίας όσον αφορά τα πρόστιμα η οποία ενδεχομένως προέκυπτε από την κοινοποίηση της TACA (υπόθεση T-18/97).

39 Στις 16 Σεπτεμβρίου 1998, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 1999/243/ΕΚ, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης ΕΚ (υπόθεση IV/35.134 — Trans Atlantic Conference Agreement) (ΕΕ 1999, L 95, σ. 1, στο εξής: απόφαση TACA). Με δικόγραφα που κατέθεσαν στις 7, στις 29 και στις 30 Δεκεμβρίου 1998, τα μέρη της TACA άσκησαν προσφυγές ακυρώσεως κατά της αποφάσεως TACA, οι οποίες πρωτοκολλήθηκαν υπό τους αριθμούς T-191/98, T-212/98, T-213/98 και T-214/98.

Διαδικασία

40 Στις 23 Δεκεμβρίου 1994, οι προσφεύγουσες κατέθεσαν, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 173 της Συνθήκης, προσφυγή στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου με την οποία ζήτησαν την ακύρωση της αποφάσεως ΤΑΑ. Με χωριστό δικόγραφο, ζήτησαν επίσης, βάσει των άρθρων 185 και 186 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρων 242 ΕΚ και 243 ΕΚ), την αναστολή εκτελέσεως της αποφάσεως ΤΑΑ.

41 Με διάταξη του Προέδρου του Πρωτοδικείου της 10ης Μαρτίου 1985, T-395/94 R, Atlantic Container Line κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1995, σ. II-595), ανεστάλη η εκτέλεση των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως ΤΑΑ, μέχρι την έκδοση της περατώνουσας την κύρια δίκη αποφάσεως του Πρωτοδικείου, στον βαθμό που τα άρθρα αυτά απαγορεύουν στις προσφεύγουσες να ασκούν από κοινού την εξουσία καθορισμού των τιμών που ισχύουν για τα χερσαία τμήματα, στο έδαφος της Κοι-

νότητας, στο πλαίσιο των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς. Η αναίρεση που άσκησε η Επιτροπή κατά της διατάξεως αυτής απορρίφθηκε με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 19ης Ιουλίου 1995, C-149/95 P(R), Επιτροπή κατά Atlantic Container Line κ.λπ. (Συλλογή 1995, σ. I-2165).

42 Με διάταξη της 8ης Ιουνίου 1995, ο Πρόεδρος του τετάρτου πενταμελούς τμήματος του Πρωτοδικείου επέτρεψε τις παρεμβάσεις των The Japanese Shipowners' Association (στο εξής: JSA) και The European Community Shipowners' Associations ASBL (στο εξής: ECSA), προς υποστήριξη των αιτημάτων των προσφευγουσών, καθώς και της The Freight Transport Association Ltd (στο εξής: FTA) συμπεριλαμβανομένου του The British Shipping Council, της Association des utilisateurs de transport de fret (στο εξής: AUTF), συμπεριλαμβανομένου του Conseil des chargeurs français, και της The European Council of Transport Users ASBL (στο εξής: ECTU), συμπεριλαμβανομένου του The European Shippers Council, προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής.

43 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 3 Οκτωβρίου 1995, οι προσφεύγουσες υπέβαλαν δεύτερη αίτηση προσωρινών μέτρων, βάσει του άρθρου 186 της Συνθήκης, ζητώντας από τον Πρόεδρο του Πρωτοδικείου να διατάξει ότι «η Επιτροπή δεν [μπορεί], ενδεχομένως, να θέσει σε ισχύ απόφαση περί άρσεως του ευεργετήματός [τους] εξαιρέσεως [...] από το πρόστιμο, όσον αφορά την εξουσία καθορισμού των ναύλων για τις υπηρεσίες συνδυασμένης μεταφοράς στην Ευρώπη, παρά μόνον αφού το Πρωτοδικείο αποφανθεί οριστικώς επί προσφυγής ακυρώσεως κατά της αποφάσεως αυτής, στηριζομένης στα άρθρα 173 και 174 της Συνθήκης ΕΚ, την οποία οι αιτούσες θα ασκήσουν επειγόντως». Με διάταξη της 22ας Νοεμβρίου 1995, T-395/94 R II, Atlantic Container Line κ.λπ. κατά Επιτροπής (Συλλογή 1995, σ. II-2893), ο Πρόεδρος του Πρωτοδικείου απέρριψε την αίτηση αυτή ως απαράδεκτη.

44 Στις 30 Οκτωβρίου 1995, το High Court of Justice (England & Wales) υπέβαλε, βάσει του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), στο Δικαστήριο διάφορα προδικαστικά ερωτήματα αφορώντα, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή του άρθρου 85 της Συνθήκης και την ερμηνεία των κανονισμών 4056/86 και 1017/68 όσον αφορά τις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές (υπόθεση C-339/95, Compagnia di Navigazione

Marittima κ.λπ., ΕΕ 1995, C 351, σ. 4). Με διάταξη της 26ης Ιουνίου 1996, το Πρωτοδικείο αποφάσισε την αναστολή της διαδικασίας στην υπόθεση T-395/94 μέχρι την έκδοση της αποφάσεως στην υπόθεση C-339/95, σύμφωνα με το άρθρο 47, τρίτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου και τα άρθρα 77, στοιχείο α', και 78 του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου. Ακριβώς πριν από την ημερομηνία που προβλέφθηκε για την εκ μέρους του γενικού εισαγγελέα κατάθεση των προτάσεών του στην υπόθεση C-339/95, το Δικαστήριο πληροφορήθηκε ότι είχε συναφθεί συμφωνία μεταξύ των διαδίκων και ότι η υπόθεση θα διαγραφόταν από το πρωτόκολλο του εθνικού δικαστηρίου, το οποίο κατά συνέπεια πληροφόρησε το Δικαστήριο ότι θα απέσυρε την αίτησή του για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως. Κατά συνέπεια, με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 11ης Μαρτίου 1998, η υπόθεση C-339/95 διαγράφηκε και η διαδικασία στην υπόθεση T-395/94 συνεχίστηκε χωρίς να μπορέσει το Δικαστήριο να δώσει καμία απάντηση στα διάφορα προδικαστικά ερωτήματα που του είχαν υποβληθεί.

45 Λαμβανομένου υπόψη, αφενός, του ιδιαίτερα ογκώδους χαρακτήρα των δικογράφων που κατατέθηκαν στις τέσσερις προσφυγές κατά της αποφάσεως TACA και, αφετέρου, της συνάφειας που παρουσιάζουν τα ουσιαστικά ζητήματα που εγέρθηκαν με τις προσφυγές αυτές προς την παρούσα υπόθεση, καθώς και προς την υπόθεση T-86/95 και προς την υπόθεση T-18/97, διοργανώθηκε άτυπη συνάντηση στις 18ης Ιανουαρίου 1999 με τους διαδίκους για να εξεταστούν τα μέτρα που θα μπορούσαν να ληφθούν ώστε να διασφαλιστεί ο αποτελεσματικός χειρισμός των υποθέσεων. Ωστόσο, δεν κατέστη δυνατό να ομαδοποιηθούν οι υποθέσεις που αφορούν τις αποφάσεις TAA και TACA ούτε να προσκομίσουν οι προσφεύγουσες σύνοψη των δικογράφων τους στις υποθέσεις που αφορούν την απόφαση TACA.

46 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (τρίτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία και, στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας, κάλεσε τους διαδίκους να προσκομίσουν ορισμένα έγγραφα και να απαντήσουν σε γραπτές ερωτήσεις. Οι διάδικοι ανταποκρίθηκαν εμπρόθεσμα στα αιτήματα αυτά.

47 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις προφορικές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 8ης Ιουνίου 2000.

Αιτήματα των διαδίκων

48 Οι προσφεύγουσες, υποστηριζόμενες από τις παρεμβαίνουσες, JSA και ECSA, ζητούν από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει την απόφαση ΤΑΑ·

— επικουρικώς,

— να ακυρώσει τα άρθρα 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως ΤΑΑ, στον βαθμό που έχουν ως αποτέλεσμα να τους απαγορεύεται ο καθορισμός των τιμών που ισχύουν στη χερσαία μεταφορά, καθόσον αποτελεί τμήμα της συνδυασμένης μεταφοράς στο πλαίσιο κάθε συμφωνίας συνεργασίας αφορώσας την παροχή υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων γραμμών μεταφοράς,

— να ακυρώσει το άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ,

— να ακυρώσει τα άρθρα 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως ΤΑΑ, στον βαθμό που έχουν ως αποτέλεσμα να τους απαγορεύουν την από κοινού σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών, συμφωνιών βάσει των οποίων απέχουν, αφενός, από την ατομική σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών και, αφετέρου, από την άσκηση ανεξάρτητης δράσης αφορώσας τις από κοινού συναπτόμενες συμβάσεις υπηρεσιών·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

49 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από την FTA, την AUTF και την ECTU, παρεμβαίνουσες, ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή·

— να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

Ως προς το αν παρέλκει η έκδοση αποφάσεως

50 Οι παρεμβαίνουσες FTA, AUTF και ECTU διερωτήθηκαν μήπως παρείλκε η έκδοση αποφάσεως στον βαθμό που η απόφαση ΤΑΑ αφορά μια συμφωνία που δεν είναι πλέον σε ισχύ.

51 Σύμφωνα με το άρθρο 113 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Πρωτοδικείο μπορεί οποτεδήποτε να εξετάσει αυτεπαγγέλτως το απαράδεκτο για λόγους δημοσίας τάξεως ή να διαπιστώσει ότι η δίκη πρέπει να καταργηθεί. Παρέλκει η έκδοση αποφάσεως επί προσφυγής ακυρώσεως στρεφομένης κατά αποφάσεως η οποία δεν είχε ούτε δύναται πλέον να έχει επιβλαβείς επιπτώσεις για τις προσφεύγουσες και κατ' αυτόν τον τρόπο κατέστη άνευ αντικειμένου (απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Φεβρουαρίου 1982, 74/81, Flender κ.λπ., Συλλογή 1982, σ. 395, σκέψη 9).

52 Το Πρωτοδικείο τονίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση παράγει έννομα αποτελέσματα έναντι των προσφευγουσών. Κατ' αρχάς, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι διατάξεις της ΤΑΑ που αφορούν τον καθορισμό των τιμών των μεταφορικών υπηρεσιών και την κοινή διαχείριση της θαλάσσιας μεταφορικής ικανότητας συνι-

στούσαν παραβάσεις του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, κατόπιν δε κάλεσε τις προσφεύγουσες να παύσουν τις παραβάσεις αυτές και να απέχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική που μπορεί να έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα παρεμφερές ή πανομοιότυπο με τις διατάξεις αυτές και, τέλος, απαίτησε από τις προσφεύγουσες να πληροφορούν τους πελάτες με τους οποίους έχουν συνάψει συμβάσεις υπηρεσιών ή άλλες συμβάσεις στο πλαίσιο της ΤΑΑ ότι μπορούν, αν το επιθυμούν, να επαναδιαπραγματευθούν τις ρήτρες των συμβάσεων αυτών ή να προβούν στην άμεση λύση τους.

53 Τα αποτελέσματα αυτά δεν εξαφανίστηκαν αναγκαστικά λόγω της λύσεως της ΤΑΑ, η οποία, τελικώς, επήλθε λόγω του ότι η Επιτροπή εκτίμησε αρνητικά την ΤΑΑ σε σχέση με τους κανόνες ανταγωνισμού της Συνθήκης. Επιπλέον, η ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως θα μπορούσε να αντιταχθεί στην εκ μέρους της Επιτροπής μετέπειτα εκτίμηση ότι συνιστούν παράβαση διατάξεις παρόμοιες ή πανομοιότυπες με τις επικρινόμενες στην απόφαση ΤΑΑ.

54 Επομένως, παρά τη λύση της ΤΑΑ, η προσβαλλόμενη απόφαση εξακολουθεί να είναι επιβλαβής για τις προσφεύγουσες και παράγει δεσμευτικά έννομα αποτελέσματα ικανά να επηρεάσουν τα συμφέροντά τους, οπότε οι προσφεύγουσες διατηρούν έννομο συμφέρον να ζητήσουν την ακύρωσή της. Συνεπώς, δεν πληρούνται εν προκειμένω οι προϋποθέσεις που θα δικαιολογούσαν την κατάργηση της δίκης.

Επί της ουσίας

55 Προς στήριξη του κύριου αιτήματος περί ακυρώσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι προσφεύγουσες προβάλλουν, κυρίως, κατ' ουσίαν, τρεις λόγους ακυρώσεως. Ο πρώτος λόγος αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Ο δεύτερος λόγος αφορά παράβαση του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86, λόγω του ότι δεν εφαρμόστηκε στην ΤΑΑ η εξαίρεση κατά κατηγορία. Ο τρίτος λόγος αφορά την άρνηση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως. Οι παρεμβαίνουσες υπέρ των προσφευγουσών προβάλλουν παράβαση της συμφωνίας για τον

Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (στο εξής: Σύμφωνία ΕΟΧ). Επικουρικώς, οι προσφεύγουσες προβάλλουν τρία αιτήματα μερικής ακυρώσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως. Πρώτον, ζητούν την ακύρωση των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της εν λόγω αποφάσεως, στον βαθμό που απαγορεύουν τον καθορισμό των τιμών της συνδυασμένης μεταφοράς. Δεύτερον, ζητούν την ακύρωση του άρθρου 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Τρίτον, ζητούν ακύρωση των άρθρων 1, 2, 3, και 4 της εν λόγω αποφάσεως, στον βαθμό που απαγορεύουν τις κοινές συμβάσεις υπηρεσιών.

Επί του κυρίου αιτήματος περί ακυρώσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως

I — *Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης*

A — *Επιχειρήματα των διαδίκων*

56 έως 68 [...]

B — *Εκτίμηση του Πρωτοδικείου*

69 Η ΤΑΑ, καθόσον περιλάμβανε συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών που αφορούν τόσο τη θαλάσσια όσο και τη χερσαία μεταφορά και συμφωνίες περί μη χρησιμοποιήσεως της θαλάσσιας μεταφορικής ικανότητας, συνιστούσε,

όπως εκτίθεται στην προσβαλλόμενη απόφαση αντιστοίχως στις αιτιολογικές σκέψεις 286, 298 και 306, συμφωνία περιορίζουσα προδήλως τον ανταγωνισμό. Πρόκειται για περιορισμούς του ανταγωνισμού που ρητώς διαλαμβάνονται στο άρθρο 85, παράγραφος 1, στοιχεία α' και β', της Συνθήκης.

70 Οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν εξάλλου τον περιοριστικό του ανταγωνισμού χαρακτήρα των επικρινομένων διατάξεων της ΤΑΑ, αλλά υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε, μολονότι είχε εν προκειμένω ειδική προς τούτο υποχρέωση, καθόσον επρόκειτο για συμφωνία αφορώσα το διεθνές εμπόριο, ότι υπήρξε σημαντικός περιορισμός του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς, καθώς και αισθητός επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών.

71 Εκ προοιμίου, πρέπει να τονιστεί ότι η επιχειρηματολογία αυτή δεν μπορεί να γίνει δεκτή, δεδομένου του γράμματος του κανονισμού 4056/86. Συγκεκριμένα, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και κυρίως εκείνες προς τρίτες χώρες φαίνεται ότι είναι αυτές που πρωτίστως αφορά ο εν λόγω κανονισμός. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86, αυτός «εφαρμόζεται αποκλειστικά στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους κοινοτικούς λιμένες» και διευκρινίζεται στην έκτη αιτιολογική σκέψη ότι «το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών μπορεί να επηρεαστεί όταν συμπράξεις ή καταχρηστικές πρακτικές ισχύουν για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, περιλαμβανομένων και των ενδοκοινοτικών μεταφορών, από ή προς λιμένες της Κοινότητας». Ομοίως, η δεκάτη πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86 προβλέπει ότι «πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε ορισμένες συμπράξεις ή πρακτικές είναι δυνατό να οδηγήσει σε συγκρούσεις με τις νομοθεσίες και ρυθμίσεις ορισμένων τρίτων χωρών». Τέλος και κυρίως, δεν θα είχε νόημα να προβλεφθεί μια εξαίρεση κατά κατηγορία υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων, οι οποίες σχεδόν όλες αφορούν μόνο γραμμές μεταφοράς προς τρίτες χώρες, αν οι εν λόγω διασκέψεις δεν μπορούσαν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

72 Όσον αφορά, πρώτον, τις γενικές αιτιάσεις σχετικά με το ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε την ύπαρξη περιορισμών του ανταγωνισμού στο εσωτερικό της κοινής αγοράς, πρέπει να τονιστεί ότι η ΤΑΑ αφορούσε υπηρεσίες θαλάσσιας και χερσαίας μετα-

φοράς μεταξύ της Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών. Όπως έχει ήδη κρίνει το Πρωτοδικείο, οι επίμαχες αγορές που επηρεάζονταν άμεσα ήσαν οι αγορές των υπηρεσιών μεταφοράς και όχι η αγορά των εξαγωγών εμπορευμάτων προς τις Ηνωμένες Πολιτείες (βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 8ης Οκτωβρίου 1996, Τ-24/93 έως Τ-26/93 και Τ-28/93, Compagnie maritime belge de transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1201, σκέψη 205). Οι υποθέσεις επί των οποίων εκδόθηκαν οι προπαρατεθείσες αποφάσεις Bulk Oil και Junghans δεν είναι συνεπώς λυσιτελείς στην υπό κρίση περίπτωση, καθόσον αφορούσαν περιορισμούς των εξαγωγών εμπορευμάτων από την Κοινότητα και όχι την πώληση υπηρεσιών στο εσωτερικό της Κοινότητας. Εν προκειμένω, οι περιορισμοί του ανταγωνισμού προέκυψαν εντός της κοινής αγοράς, καθόσον εντός αυτής οι ναυτιλιακές εταιρίες μέλη της ΤΑΑ, πολλές από τις οποίες είναι εγκατεστημένες εντός της Κοινότητας τελούσαν σε ανταγωνισμό για την πώληση των υπηρεσιών τους στους πελάτες, ήτοι στους εγκατεστημένους εντός της Κοινότητας φορτωτές. Το γεγονός ότι ορισμένες από τις εταιρίες μέλη της ΤΑΑ δεν είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα δεν μπορεί, εξάλλου, να αναιρέσει το συμπέρασμα αυτό. Συναφώς, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, οσάκις οι παραγωγοί που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Κοινότητας πραγματοποιούν πωλήσεις απ' ευθείας σε αγοραστές που κατοικούν εντός αυτής και οσάκις επιδίδονται σε ανταγωνισμό όσον αφορά τις τιμές για να λάβουν τις παραγγελίες των πελατών αυτών, υφίσταται ανταγωνισμός εντός της κοινής αγοράς, οπότε μια σύμπραξη μεταξύ των παραγωγών αυτών σχετικά με τις τιμές που θα συμφωνήσουν με τους πελάτες τους που είναι εγκατεστημένοι εντός της Κοινότητας έχει ως σκοπό και ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς υπό την έννοια του άρθρου 85 της Συνθήκης (απόφαση του Δικαστηρίου της 27ης Σεπτεμβρίου 1988, 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 και 125/85 έως 129/85, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής, αποκαλούμενη «Χαρτοπολτός», Συλλογή 1988, σ. 5193, σκέψεις 12 και 13).

73 Η προσβαλλόμενη απόφαση είναι συναφώς επαρκώς αιτιολογημένη, καθόσον εξηγείται, μεταξύ άλλων, στην αιτιολογική σκέψη 289, ότι «η ΤΑΑ περιλαμβάνει εν ενεργεία ναυτιλιακές εταιρίες τακτικών μεταφορών διαφόρων κρατών μελών και περιορίζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των εν λόγω [εταιριών] όσον αφορά τις υπηρεσίες και τις τιμές που προσφέρει κάθε μία από αυτές [...] Επίσης, η εξάλειψη ή ο περιορισμός του ανταγωνισμού όσον αφορά τις υπηρεσίες ή τις τιμές των εταιρειών αυτών μπορεί να μειώσει αισθητά τα σχετικά πλεονεκτήματα που οι αποτελεσματικότερες εφοπλιστικές εταιρείες θα μπορούσαν να αποκομίσουν. Τούτο μπορεί με τη σειρά του να επηρεάσει τις συνήθεις αυξομειώσεις των μεριδίων της αγοράς που θα συντελούντο έαν δεν υπήρχε η ΤΑΑ». Η Επιτροπή εξέθεσε επίσης, στην αιτιολογική σκέψη 67 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η γεωγραφική αγορά, εντός της οποίας οι υπηρεσίες της θαλάσσιας μεταφοράς της ΤΑΑ, ήτοι οι υπηρεσίες

τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών, μέσω των θαλασσίων οδών μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και εκείνων των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά, προσφέρονταν στο εμπόριο, απαρτιζόταν από τις ζώνες έλξης των λιμένων αυτών της Βόρειας Ευρώπης. Στην αιτιολογική σκέψη 68 της αποφάσεως ΤΑΑ, η Επιτροπή διευκρίνισε τα ακόλουθα: «Οι εν λόγω ζώνες έλξης εξαρτώνται συγχρόνως από την απόσταση από τους λιμένες και από το κόστος χερσαίας μεταφοράς. Εν προκειμένω, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι ζώνες έλξης των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης καλύπτουν ειδικότερα την Ιρλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Δανία, τις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, το μεγαλύτερο μέρος της Γερμανίας καθώς και της βόρειας και κεντρικής Γαλλίας». Επομένως, στην προσβαλλόμενη απόφαση εκτέθηκε επαρκώς κατά νόμο ότι η ΤΑΑ περιελάμβανε περιορισμούς του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές και τις ικανότητες των υπηρεσιών μεταφοράς που διέθεταν στο εμπόριο εντός της Κοινότητας οι εταιρίες μέλη της ΤΑΑ.

74 Επιπλέον, η Επιτροπή τόνισε με την προσβαλλόμενη απόφαση ότι η ΤΑΑ δημιουργούσε και από άλλες απόψεις περιορισμούς του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς. Όπως διαλαμβάνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 290 έως 293, 301 και 305 της εν λόγω αποφάσεως, οι συμφωνίες σχετικά με τις τιμές και τη μεταφορική ικανότητα ασκούσαν επίσης επιρροή στον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων των διαφόρων κρατών μελών, διευρύνοντας ή περιορίζοντας τεχνητά την αντίστοιχη ζώνη έλξης τους. Πρέπει να τονιστεί συναφώς ότι, στην έκτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86, αναφέρεται ότι οι «συμπράξεις ή καταχρηστικές πρακτικές είναι δυνατό να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό τόσο μεταξύ των λιμένων διαφόρων κρατών μελών, τροποποιώντας τις [ζώνες έλξης] των λιμένων αυτών, όσο και μεταξύ των δραστηριοτήτων που εκτελούνται τις εν λόγω [ζώνες έλξης], αλλά και να διαταράξουν τα ρεύματα των συναλλαγών στο εσωτερικό της κοινής αγοράς».

75 Επιβάλλεται, εν συνεχεία, η διαπίστωση ότι ο αισθητός χαρακτήρας των περιορισμών αυτών αποδείχθηκε επαρκώς κατά νόμο με την προσβαλλόμενη απόφαση. Αφενός, η Επιτροπή τόνισε τη σοβαρότητα των επίμαχων περιορισμών του ανταγωνισμού και κατέδειξε, στις αιτιολογικές σκέψεις 189 έως 263 της εν λόγω αποφάσεως, την επίδραση της ΤΑΑ στη διάρθρωση και στο επίπεδο των τιμών, καθώς και τα αποτελέσματά της στην αγορά. Αφετέρου, η Επιτροπή τόνισε, χωρίς να αντικρουστεί, τη μεγάλη οικονομική σημασία των υπηρεσιών τις οποίες αφορούσε

η ΤΑΑ. Έτσι, η καθής τόνισε στις αιτιολογικές σκέψεις 83, 84 και 438 ότι οι υπεραντλαντικές εμπορευματικές μεταφορές κατέχουν την τρίτη θέση στο σύνολο των παγκόσμιων μεταφορών, ότι ένα σημαντικό τμήμα των εμπορικών ανταλλαγών μεταξύ Ευρώπης και Ηνωμένων Πολιτειών, που ανέρχονται σε περίπου 80 δισεκατομμύρια ευρώ προς κάθε κατεύθυνση, πραγματοποιείται με τακτικές γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς και ότι τα μέλη της ΤΑΑ διέθεταν στην αγορά μερίδιο της τάξεως του 75 % το 1991 και το 1992, ή, τουλάχιστον, της τάξεως του 50 % σύμφωνα με τη δική τους αντίληψη της αγοράς.

76 Εν πάση περιπτώσει, στον βαθμό που μπορεί να θεωρηθεί ότι οι αιτιάσεις των προσφευγουσών απαιτούν την απόδειξη πραγματικών αντίθετων προς τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων, ενώ το αντίθετο προς τον ανταγωνισμό αντικείμενο των επικρινομένων διατάξεων έχει προδήλως αποδειχθεί, οι αιτίες αυτές δεν μπορούν να γίνουν δεκτές. Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία, κατά την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, η εξέταση των συγκεκριμένων αποτελεσμάτων συμφωνίας παρέλκει, αν προκύπτει ότι αυτή αποσκοπεί στον περιορισμό, την κατάργηση ή τη νόθευση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό της κοινής αγοράς (απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 1966, 56/64 και 58/64, Consten και Grundig κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1965-1968, σ. 365· βλ., επίσης, στο πνεύμα αυτό, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Ιουλίου 1997, C-219/95 P, Ferriere Nord κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. I-4411, σκέψεις 14 και 15, και της 8ης Ιουλίου 1999, C-235/92 P, Montecatini κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-4539, σκέψη 122).

77 Τέλος, στον βαθμό που η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών αποσκοπεί στην αμφισβήτηση του περιοριστικού του ανταγωνισμού χαρακτήρα του CMP, αρκεί να διαπιστωθεί ότι αυτό έχει σαφώς ως σκοπό και ως αντικείμενο τον περιορισμό της προσφοράς των μελών της ΤΑΑ όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα, προκειμένου να αυξηθούν ή, τουλάχιστον, να διατηρηθούν οι ναύλοι. Επιπλέον, ο ισχυρισμός των προσφευγουσών ότι η προσφορά ήταν πάντοτε μεγαλύτερη από τη ζήτηση στα υπερατλαντικά δρομολόγια ισχύει μόνο για τη συνολική προσφορά στην αγορά και όχι για την προσφορά, εκφραζόμενη με όρους μεταφορικής ικανότητας, κάθε εταιρίας μέλους της ΤΑΑ, προσφορά στον περιορισμό της οποίας αποσκοπεί ακριβώς το CMP. Δεν μπορεί συνεπώς να αμφισβητείται ότι το CMP συνιστούσε περιορισμό του ανταγωνισμού, υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, στοιχείο β', της Συνθήκης. Περαιτέρω, αυτός ο περιορισμός του ανταγωνισμού ήταν αισθητός και επηρέαζε το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, για τους ίδιους λόγους που ίσχυαν στην περίπτωση των διατάξεων της ΤΑΑ περί καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών της θαλάσσιας μεταφοράς.

78 Επομένως, η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς κατά νόμο με την προσβαλλομένη απόφαση ότι η ΤΑΑ περιόριζε τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό της κοινής αγοράς υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης.

79 Όσον αφορά, δεύτερον, τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών, πρέπει να υπενθυμιστεί, κατ' αρχάς, ότι, κατά πάγια νομολογία, μια συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων, για να μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών πρέπει, βάσει ενός συνόλου νομικών ή πραγματικών στοιχείων, να επιτρέπει να συναχθεί με αρκετή βεβαιότητα ότι μπορεί να ασκήσει επιρροή, άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική, επί των εμπορικών ρευμάτων μεταξύ κρατών μελών, κατά τρόπο που θα μπορούσε να βλάψει την επίτευξη των στόχων μιας ενιαίας αγοράς μεταξύ κρατών μελών (απόφαση του Δικαστηρίου της 31ης Μαρτίου 1993, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 και C-125/85 έως C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής, αποκαλούμενη «Χαρτοπολτός ΙΙ», Συλλογή 1993, σ. I-1307, σκέψη 143). Ειδικότερα, δεν απαιτείται η επικρινόμενη συμπεριφορά να επηρεάζει πράγματι αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, αρκεί να αποδεικνύεται ότι η συμπεριφορά αυτή είναι ικανή να έχει τέτοιο αποτέλεσμα (βλ., για το άρθρο 85 της Συνθήκης, απόφαση του Πρωτοδικείου της 21ης Φεβρουαρίου 1995, T-29/92, SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-289, σκέψη 235, και, για το άρθρο 86 της Συνθήκης, απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Απριλίου 1995, C-241/91 P και C-242/91 P, RTE και ITP κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. I-743, σκέψη 69).

80 Επιβάλλεται εν συνεχεία η διαπίστωση ότι η ΤΑΑ αποτελούσε μια συμφωνία συναφθείσα μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών, πολλές από τις οποίες είναι εγκατεστημένες εντός της Κοινότητας, η οποία αφορούσε τους όρους πωλήσεως υπηρεσιών θαλάσσιας και χερσαίας μεταφοράς σε φορτωτές εγκατεστημένους εντός διαφόρων κρατών μελών στην Κοινότητα. Μια τέτοια συμφωνία μπορούσε να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Δεδομένου ότι η προϋπόθεση του επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών έχει, εξάλλου, ως σκοπό τον καθορισμό του τομέα του κοινοτικού δικαίου σε σχέση με εκείνον του τομέα του δικαίου των κρατών μελών (προπαρατεθείσες αποφάσεις Consten και Grundig κατά Επιτροπής, και SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 227), δεν μπορεί να αμφισβητείται ότι η ΤΑΑ, που επέβαλλε τους όρους πωλήσεως των υπηρεσιών μεταφοράς σε μεγάλο τμήμα των φορτωτών της Κοινότητας, εμπίπτει στο κοινοτικό δίκαιο του ανταγωνισμού.

81 Επιπλέον, η ΤΑΑ μπορούσε να μεταβάλει τα ρεύματα των εμπορευμάτων που διακινούνταν μέσω των λιμένων τους οποίους χρησιμοποιούσαν οι ναυτιλιακές εταιρίες μέλη της ΤΑΑ. Ως εκ τούτου, πρέπει να θεωρηθεί ότι το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών είχε επηρεαστεί από την ΤΑΑ σε βαθμό που υπερέβαινε το συνιστάμενο στις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εμπόριο και μόνο, καθόσον είχαν επίσης επηρεαστεί οι λιμενικές και επικουρικές υπηρεσίες που συνδέονται με τις μεταφορές εμπορευμάτων.

82 Τέλος, αν και κατά πιο έμμεσο τρόπο, η ΤΑΑ παρήγαγε, ή, τουλάχιστον, μπορούσε να παραγάγει, αποτελέσματα στο εμπόριο προϊόντων μεταξύ κρατών μελών, στον βαθμό που οι καθοριζόμενες από την ΤΑΑ τιμές της μεταφοράς αντιπροσώπευαν ένα τμήμα της τελικής τιμής πωλήσεως των μεταφερομένων εμπορευμάτων. Από την ένταση του ανταγωνισμού στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς φαίνεται εξάλλου να προκύπτει ότι η τιμή της μεταφοράς αυτής αποτελεί ένα στοιχείο του κόστους των διακινουμένων εμπορευμάτων, το οποίο μπορεί να έχει επίπτωση στην πώλησή τους.

83 Όσον αφορά, τρίτον, τις αιτιάσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες σε σχέση με την εκ μέρους της Επιτροπής ανάλυση των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, πρέπει να υπενθυμιστεί κατ' αρχάς ότι, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης, η επίμαχη αγορά πρέπει να ορίζεται για να μπορεί να καθοριστεί αν η επίμαχη συμφωνία μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και αν έχει ως σκοπό ή ως αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση των όρων του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς. Για τον λόγο αυτό, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης, οι αιτιάσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες κατά του εκ μέρους της Επιτροπής ορισμού της αγοράς δεν μπορούν να θεωρηθούν αυτοτελείς σε σχέση με εκείνες που αφορούν τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών και την προσβολή του ανταγωνισμού (αποφάσεις του Πρωτοδικείου SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψεις 74 και 75, και της 15ης Μαρτίου 2000, Τ-25/95, Τ-26/95, Τ-30/95 έως Τ-32/95, Τ-34/95 έως Τ-39/95, Τ-42/95 έως Τ-46/95, Τ-48/95, Τ-50/95 έως Τ-65/95, Τ-68/95 έως Τ-71/95, Τ-87/95, Τ-88/95, Τ-103/95 και Τ-104/95, Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-491, σκέψη 1093).

84 Πρέπει να τονιστεί, εν συνεχεία, ότι, στις αιτιολογικές σκέψεις 71 και 72 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή προσδιόρισε σαφώς τις σχετικές υπηρεσίες

χερσαίας μεταφοράς. Ορθώς θεώρησε ότι οι σχετικές υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς ήσαν εκείνες της αρχικής και της τελικής μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων που προσφέρονταν στους φορτωτές, μεταξύ λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και εσωτερικών σημείων στην Ευρώπη, στο πλαίσιο συνδυασμένης υπερατλαντικής μεταφοράς (βλ. την απόφαση Τ-86/95, Compagnie générale maritime κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-1011, σκέψεις 117 έως 130, εκδοθείσα από το Πρωτοδικείο αυθημερόν).

85 Επομένως, πρέπει να απορριφθούν οι αιτιάσεις των προσφευγουσών που αφορούν έλλειψη ή πλάνη όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς.

86 Κατά τα λοιπά, η θέση των προσφευγουσών ότι η σχετική αγορά θα έπρεπε να περιλαμβάνει όλες τις χερσαίες μεταφορές ανάλογου ή αντικαταστάσιμου είδους σε σχέση με τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ΤΑΑ είναι παντελώς αβάσιμη. Συγκεκριμένα, όπως τόνισαν εξάλλου οι ίδιες οι προσφεύγουσες, στο πλαίσιο ενός άλλου λόγου ακυρώσεως: «Το πρόβλημα που τίθεται εδώ δεν αφορά τη χερσαία μεταφορά καθεαυτήν, αλλά τη χερσαία μεταφορά ως στοιχείο της υπηρεσίας συνδυασμένης μεταφοράς [...] Ο τιμοκατάλογος της χερσαίας μεταφοράς που καθορίζεται στο πλαίσιο της ΤΑΑ προορίζεται για να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά στο πλαίσιο των υπερατλαντικών υπηρεσιών συνδυασμένης θαλάσσιας μεταφοράς και δεν έχει επίπτωση σε καμία άλλη αγορά (για παράδειγμα στην αγορά των αμιγώς χερσαίων μεταφορών)». (Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1991, Τ-30/89, Hilti κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-1439, επιβεβαιωθείσα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Μαρτίου 1994, C-53/92, Συλλογή 1994, σ. I-667). Η σχετική χερσαία μεταφορά δεν περιελάμβανε παρά τη χερσαία αρχική ή τελική διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων που συνδεόταν με τις υπηρεσίες υπερατλαντικής θαλάσσιας μεταφοράς.

87 Όσον αφορά την αιτίαση ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς συνιστούσαν περιορισμό του ανταγωνισμού στο εσωτερικό της κοινής αγοράς και επηρέαζαν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, αρκεί να υπενθυμιστεί ότι διαπιστώθηκε ανωτέρω ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες μέλη της ΤΑΑ τελούσαν σε ανταγωνισμό μεταξύ τους για την πώληση των μεταφορικών υπηρεσιών τους στο εσωτερικό της κοινής αγοράς. Τούτο ίσχυε και για τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς αρχικής ή τελικής διακινήσεως που παρέχοταν

μαζί με άλλες υπηρεσίες, μεταξύ των οποίων η κυρίως ειπείν θαλάσσια μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς. Οι τιμές αυτών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς αντιπροσώπευαν σημαντικό τμήμα της τιμής της συνδυασμένης μεταφοράς που πωλούσαν τα μέλη της TAA. Οι συμφωνίες καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς μείωναν συνεπώς αισθητά τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιριών αυτών και επηρέαζαν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, όπως το επηρέαζαν οι συμφωνίες που αφορούσαν τη θαλάσσια μεταφορά. Όσον αφορά τις υπηρεσίες της χερσαίας μεταφοράς, ο επηρεασμός του διακρατικού εμπορίου και ο εντοπισμός στο εσωτερικό της κοινής αγοράς του περιορισμού του ανταγωνισμού δεν μπορούν να αμφισβητηθούν, καθόσον ένα τμήμα των εν λόγω υπηρεσιών μεταφοράς πραγματοποιούνται ακριβώς στο έδαφος των διαφόρων κρατών μελών. Ο περιεχόμενος στην αιτιολογική σκέψη 306 της προσβαλλομένης αποφάσεως ισχυρισμός ότι οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών και των όρων των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, συνιστούσαν περιορισμό του ανταγωνισμού υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης δεν μπορεί συνεπώς να αμφισβητηθεί εγκύρως.

88 Επιπλέον, όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 309 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς επηρέαζαν τις σχέσεις μεταξύ εφοπλιστών και εταιριών χερσαίων μεταφορών, πράγμα που μπορούσε να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών στον τομέα των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς. Συγκεκριμένα, ο καθορισμός της τιμής πωλήσεως των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς μπορούσε, μεταξύ άλλων, να επηρεάσει την απόφαση των φορτωτών να αναθέσουν τη χερσαία διακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων τους στα μέλη της TAA ή σε μια εταιρία χερσαίων μεταφορών, νοθεύοντας έτσι τον ανταγωνισμό που υφίσταται στο χερσαίο τμήμα μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών μελών της TAA και των εταιριών χερσαίων μεταφορών που δραστηριοποιούνται εντός διαφόρων κρατών μελών.

89 Ομοίως, η Επιτροπή ορθώς διαπίστωσε περαιτέρω στην αιτιολογική σκέψη 310 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι ο από κοινού καθορισμός των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς μετέβαλλε τις ζώνες φυσικής έλξης των λιμένων που βρίσκονται εντός των διαφόρων κρατών μελών. Συγκεκριμένα, ο καθορισμός των εν λόγω τιμών με βάση μια πλασματική μεταφορά μεταξύ ενός σημείου στο εσωτερικό της ξηράς και του πλησιέστερου από τους λιμένες που χρησιμοποιεί ένα οποιοδήποτε από τα μέλη της TAA, και συνεπώς ανεξάρτητα από το ποιοι λιμένες χρησιμοποι-

ούνται πράγματι από τις διάφορες εταιρίες μέλη της ΤΑΑ, εξουδετέρωνε το οικονομικό πλεονέκτημα που μπορούσε να αποτελεί μια μικρότερη απόσταση σε σχέση με ένα συγκεκριμένα λιμένα. Οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν εξάλλου την ύπαρξη μιας τέτοιας εκτροπής της ροής των φορτίων, προκύπτουσα από την εφαρμογή του τιμοκαταλόγου σχετικά με τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, αλλά περιορίστηκαν να σχετικοποιήσουν τη σημασία της. Το γεγονός, που τελικώς δεν αποδείχθηκε, ότι, ακόμη και ελλείψει της ΤΑΑ, οι ναυτιλιακές εταιρίες θα αναλάμβαναν τα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η διακίνηση των εμπορευμάτων προς ένα μακρύτερα κείμενο λιμένα δεν εξαλείφει το γεγονός ότι ο σκοπός ή τουλάχιστον το αποτέλεσμα της πρακτικής που αποκαλείται «εξίσωση μεταξύ λιμένων» ήταν η συγκέντρωση των εμπορευμάτων σε λιμένες οι οποίοι, άλλως, δεν θα δέχονταν τα εμπορεύματα αυτά και ότι η μεταβολή αυτή των ρευμάτων των εμπορευμάτων ήταν συνέπεια των συμφωνιών καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς.

90 Εν πάση περιπτώσει, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι κατά πάγια νομολογία η προϋπόθεση σχετικά με τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών πληρούται οσάκις, βάσει ενός συνόλου νομικών και πραγματικών στοιχείων, η επίμαχη συμφωνία καθιστά δυνατό να πιθανολογηθεί επαρκώς ότι η συμφωνία αυτή μπορεί να ασκήσει άμεση ή έμμεση, πραγματική ή δυνητική, επίδραση στα εμπορικά ρεύματα μεταξύ κρατών μελών (βλ., στο πνεύμα αυτό, μεταξύ άλλων, απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιουλίου 1980, 99/79, Lancôme και Coparfrance, Συλλογή τόμος 1980/ΙΙ, σ. 617, σκέψη 23· απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Δεκεμβρίου 1999, Τ-22/97, Kesko κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. ΙΙ-3775, σκέψη 103). Επομένως, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να αποδείξει ότι υφίσταται πράγματι η επίδραση αυτή (προπαρατεθείσα απόφαση Ferriere Nord κατά Επιτροπής, σκέψεις 19 και 20), πράγμα το οποίο, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, είναι εξάλλου δύσκολο να αποδειχθεί επαρκώς κατά νόμο, αλλ' απαιτείται να αποδειχθεί ότι η συμφωνία αυτή μπορούσε να έχει ένα τέτοιο αποτέλεσμα (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 1ης Φεβρουαρίου 1978, 19/77, Miller κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1978, σ. 47, σκέψη 15, και Ferriere Nord κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 19). Έτσι, πρέπει να απορριφθούν οι αιτιάσεις των προσφευγουσών, καθόσον μπορούν να θεωρηθούν ότι απαιτούν από την Επιτροπή να αποδείξει ότι όντως υφίσταται επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, σε κάθε αγορά ή επί μέρους αγορά που θεωρούν σχετική.

91 Τέλος, όσον αφορά τον αισθητό χαρακτήρα των περιορισμών του ανταγωνισμού που προκύπτουν από τη συμφωνία καθορισμού της τιμής των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, πρέπει να υπενθυμιστεί, αφενός, ότι, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 146 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η οποία δεν αντικρούστηκε από τις προσφεύγουσες, τα μέλη της ΤΑΑ μετέφεραν κατά το 1992 περισσότερα από 1,5 εκα-

τομμύριο εμπορευματοκιβώτια 20 ποδών επί συνόλου 2 περίπου εκατομμυρίων που μεταφέρθηκαν στο πλαίσιο των υπερατλαντικών μεταφορών και, αφετέρου, ότι, σύμφωνα με τις απαντήσεις που έδωσαν οι προσφεύγουσες στις γραπτές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου, ποσοστό μεταξύ 40 και 50 % των εμπορευματοκιβωτίων που μετέφεραν τα μέλη της ΤΑΑ διακινήθηκε προς τους λιμένες ή προς σημεία στο εσωτερικό της ξηράς στο πλαίσιο συμβάσεων συνδυασμένης μεταφοράς. Κατά συνέπεια, οι συμφωνίες καθορισμού της τιμής των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς αφορούσαν τουλάχιστον 600 000 εμπορευματοκιβώτια, ήτοι το 30 % των μεταφερθέντων μεταξύ Ευρώπης και Ηνωμένων Πολιτειών εμπορευματοκιβωτίων.

92 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει, αφενός, ότι η ΤΑΑ, λόγω του αντίθετου προς τον ανταγωνισμό αντικειμένου της και λαμβανομένης υπόψη της οικονομικής ισχύος των μελών της, μπορούσε να επηρεάσει αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και τροποποιούσε σε μεγάλο βαθμό τις συνθήκες του ανταγωνισμού στο έδαφος πολλών κρατών μελών και, αφετέρου, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση περιέχει προσήκουσα αιτιολογία της εκτιμήσεως αυτής.

93 Επομένως, ο πρώτος λόγος ακυρώσεως που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης πρέπει να απορριφθεί.

II — *Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, που αφορά τη μη εφαρμογή στην ΤΑΑ της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86*

94 Η Επιτροπή αποφάσισε ότι η ΤΑΑ δεν καλυπτόταν από την εξαίρεση κατά κατηγορία που παρέχεται στις ναυτιλιακές διασκέψεις βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86, πρώτον, καθόσον δεν αποτελούσε ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την έννοια του εν λόγω κανονισμού, στον βαθμό που καθόριζε τουλάχιστον δύο επίπεδα τιμών, και, δεύτερον, καθόσον, ακόμη και αν η ΤΑΑ εθεωρείτο ναυτιλιακή διάσκεψη, το CMP δεν αποτελούσε δράση την οποία αφορούσε η εξαίρεση του προπαρατεθέντος άρθρου 3. Η Επιτροπή θεώρησε επίσης, με την απόφαση ΤΑΑ, ότι, ανεξάρτητα από την ερμηνεία της εννοίας της ναυτιλιακής διασκέψεως που θα γινόταν δεκτή, ο κανονισμός 4056/86 δεν μπορούσε, εν πάση περιπτώσει, να εφαρ-

μοστεί στις συμφωνίες περί καθορισμού της τιμής των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς, στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς.

Α — *Επιχειρήματα των προσφευγουσών*

95 [...]

1. Επί της εσφαλμένης εκτιμήσεως των οικονομικών χαρακτηριστικών των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς

α) Επί του εν μέρει απαραδέκτου του υπομνήματος αντικρούσεως της Επιτροπής

96 [...]

β) Οικονομικά χαρακτηριστικά της αγοράς των τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς

97 έως 105 [...]

γ) Σταθεροποιητικά αποτελέσματα της ΤΑΑ στις υπερατλαντικές γραμμές

106 έως 109 [...]

δ) Αναγνώριση εκ μέρους του κοινοτικού δικαίου της ενδογενούς αστάθειας της αγοράς των τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς

110 έως 121 [...]

2. Επί του ορισμού της ναυτιλιακής διασκέψεως υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86 και επί της δυαδικής δομής του τιμοκαταλόγου της TAA

122 έως 127 [...]

Β — *Επιχειρήματα της ECSA και της JSA*

128 έως 129 [...]

Γ — *Επιχειρήματα της Επιτροπής*

130 [...]

Δ — *Επιχειρήματα της FTA, της AUFT και της ECTU*

131 έως 133 [...]

Ε — *Εκτίμηση του Πρωτοδικείου*

134 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή, λόγω του ότι εξέλαβε υπερβολικά περιοριστικά την έννοια της σταθερότητας, θεώρησε εσφαλμένα, στην προσβαλλόμενη απόφαση, ότι η ΤΑΑ δεν καλυπτόταν από την εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, καθόσον η εν λόγω απόφαση στηρίζεται στο γεγονός, πρώτον, ότι η ΤΑΑ δεν αποτελούσε ναυτιλιακή διάσκεψη, καθόσον τα μέλη της δεν εφάρμοζαν ενιαίους ή κοινούς ναύλους, δεύτερον, ότι η εξαίρεση κατά κατηγορία δεν αφορούσε το CMP και, τρίτον, ότι οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών για τη χερσαία μεταφορά, στο πλαίσιο των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς, δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 4056/86.

135 Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 319 της προσβαλλομένης αποφάσεως:

«Η ΤΑΑ δεν είναι συμφωνία ναυτιλιακής διάσκεψης που τυγχάνει απαλλαγής βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4056/86, κυρίως επειδή:

— αφενός, καθορίζει δύο τουλάχιστον επίπεδα ναύλων και,

— αφετέρου, προβλέπει τη μη χρησιμοποίηση μεταφορικής ικανότητας.»

136 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, σύμφωνα με την προσβαλλόμενη απόφαση, η δυαδική δομή του τιμοκαταλόγου εμποδίζει την ΤΑΑ να θεωρηθεί ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86, ενώ το CMP θεωρείται δράση η οποία δεν

μπορούσε να εξαιρεθεί από το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 359 της προσβαλλομένης αποφάσεως, «ακόμη και αν η TAA συνιστούσε συμφωνία διάσκεψης κατά την έννοια του άρθρου 1, του κανονισμού [...] 4056/86, το πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας που εκπόνησαν τα μέρη της TAA δεν [εξαιρείται] από το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού».

137 Από τις αιτιολογικές σκέψεις 320 έως 358 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει επίσης, τούτο δε επιβεβαιώθηκε από την Επιτροπή με το υπόμνημα αντικρούσεως και με το υπόμνημα ανταπαντήσεως, καθώς και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι η άρνηση να θεωρηθεί ότι η TAA καλυπτόταν από την ομαδική εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 στηρίζεται, κατ' αρχάς, στο ότι η TAA δεν αποτελούσε ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού 4056/86, καθόσον δεν προέβλεπε ενιαίους ή κοινούς ναύλους.

138 Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, εξαιρούνται από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης «οι συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές του συνόλου ή μέρους των μελών μιας ή περισσοτέρων ναυτιλιακών διασκέψεων που επιδιώκουν τον καθορισμό των ναύλων και όρων μεταφοράς».

139 Η ομαδική εξαίρεση, που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, αφορά συνεπώς τις συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών που προβλέπονται στο πλαίσιο των ναυτιλιακών διασκέψεων. Όπως προκύπτει από την όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86, αυτή η ομαδική εξαίρεση προβλέπεται υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων για τον λόγο ότι ασκούν ένα σταθεροποιητικό ρόλο ικανό να διασφαλίζει αξιόπιστες υπηρεσίες στους φορτωτές και για τον λόγο ότι συντελούν γενικώς στη διασφάλιση μιας προσφοράς τακτικών, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, λαμβάνοντας συγχρόνως υπόψη τα συμφέροντα των χρηστών σε σημαντικό βαθμό. Διευκρινίζεται επίσης στην όγδοη αιτιολογική σκέψη ότι τα αποτελέσματα αυτά «δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν χωρίς τη συνεργασία την οποία αναπτύσσουν οι ναυτιλιακές εταιρίες που μετέχουν στις εν λόγω διασκέψεις στον τομέα των ναύλων».

140 Επομένως, μια συμφωνία δεν μπορεί να τύχει της εξαιρέσεως που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, παρά μόνον αν πρόκειται για συμφωνία μιας ναυτιλιακής διασκέψεως.

141 Πρέπει συνεπώς, κατ' αρχάς, να οριστεί η έννοια της ναυτιλιακής διασκέψεως, κατά τον κανονισμό 4056/86, και, εν συνεχεία, να εξεταστεί αν η ΤΑΑ μπορούσε ή όχι να θεωρηθεί ναυτιλιακή διάσκεψη.

1. Επί του ορισμού της ναυτιλιακής διασκέψεως υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86

142 Σύμφωνα με το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4056/86, συνιστά ναυτιλιακή διάσκεψη μια «ομάδα δύο τουλάχιστον μεταφορέων-εφοπλιστών που εκτελεί διεθνείς τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή συγκεκριμένες γραμμές μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχει συνάψει οποιασδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό, στα πλαίσια του οποίου τα μέλη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους τους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών υπηρεσιών».

143 Για την ύπαρξη συνεπώς ναυτιλιακής διασκέψεως υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86 απαιτείται η εφαρμογή «κοινών ή [ομοιόμορφων] ναύλων» από τα μέλης της.

144 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή θεώρησε εσφαλμένα, με την απόφαση ΤΑΑ, ότι η έκφραση «κοινοί ή [ομοιόμορφοι] ναύλοι» σημαίνει ότι οι ναύλοι αυτοί πρέπει να είναι πανομοιότυποι για όλα τα μέλη της διασκέψεως όσον αφορά το ίδιο προϊόν. Κατά τις προσφεύγουσες, μια ομάδα ναυτιλιακών εταιριών μπορεί να συνιστά ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86, και συνεπώς να τυγχάνει της εξαιρέσεως κατά κατηγορία, αν οι ναύλοι καθορίζονται

από κοινού από τα μέλη της ομάδας, έστω και αν ποικίλλουν από μέλος σε μέλος. Ο όρος «ομοιόμορφος» αφορά μόνο την ομοιομορφία των ναύλων έναντι των φορτωτών, αλλ' όχι μεταξύ των εφοπλιστών.

145 Προκειμένου να καθοριστεί η έννοια της εκφράσεως «κοινοί ή [ομοιόμορφοι] ναύλοι», πρέπει να ληφθούν υπόψη όχι μόνον οι λέξεις που χρησιμοιήθηκαν, αλλά και ο μηχανισμός της εξαιρέσεως κατά κατηγορία, το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται ο κανονισμός 4056/86 και οι σκοποί τους οποίους επιδιώκει.

146 Πρώτον, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, πρώτον, κατά πάγια νομολογία, εν όψει της γενικής αρχής περί απαγορεύσεως των συμπράξεων που περιορίζουν τον ανταγωνισμό, την οποία θεσπίζει το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, οι παρεκκλίνουσες διατάξεις που περιέχονται σε κανονισμό περί εξαιρέσεως κατά κατηγορία πρέπει, λόγω της φύσεώς τους, να ερμηνεύονται στενά (προπαρατεθείσα απόφαση Compagnie maritime belge de transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 48· απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Απριλίου 1993, T-9/92, Peugeot κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-493, σκέψη 37). Το συμπέρασμα αυτό επιβάλλεται, κατά μείζονα λόγο, όσον αφορά τις διατάξεις του κανονισμού 4056/86, λόγω του ότι η ισχύς του δεν είναι περιορισμένου χρόνου, καθώς και λόγω του εξαιρετικού χαρακτήρα των επιτρεπομένων περιορισμών του ανταγωνισμού (οριζόντια συμφωνία αποβλέπουσα στον καθορισμό των τιμών). Επομένως, η προβλεπόμενη στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 εξαίρεση κατά κατηγορία δεν μπορεί να ερμηνευθεί κατά τρόπο ευρύ και εξελικτικό για να καλύψει όλες τις συμφωνίες που οι ναυτιλιακές εταιρίες θεωρούν ότι είναι χρήσιμο ή αναγκαίο να συνάψουν για να προσαρμοστούν στις συνθήκες της αγοράς. Η εξαίρεση δεν μπορεί να αφορά παρά μόνο τα είδη συμφωνιών που το Συμβούλιο, κατά την έκδοση του κανονισμού 4056/86, θεώρησε, με βάση την κτηθείσα εμπειρία, ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Πέραν της ευχερείας που διαθέτει το Συμβούλιο, αν υπάρξει ανάγκη, να τροποποιήσει τον κανονισμό 4056/86, οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις έχουν, περαιτέρω, πάντοτε τη δυνατότητα να υποβάλουν αίτηση ατομικής εξαιρέσεως για να αντισταθμίσουν τα ενδεχόμενα μειονεκτήματα των περιορισμών που ενέχει η εξαίρεση κατά κατηγορία.

147 Δεύτερον, δεν αμφισβητείται ότι ο ορισμός της «ναυτιλιακής διασκέψεως» που αναφέρεται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4056/86, περιελήφθη κατά γράμμα στη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τον

κώδικα συμπεριφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων, που συνήφθη στις 6 Απριλίου 1974 και τέθηκε σε ισχύ στις 6 Οκτωβρίου 1983. Ο σύνδεσμος μεταξύ του κανονισμού 4056/86 και του κώδικα συμπεριφοράς προκύπτει επίσης από την τρίτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, σύμφωνα με την οποία «ο κανονισμός για την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, που προβλέπεται από την τελευταία [αιτιολογική σκέψη] του κανονισμού (ΕΟΚ) 954/79, θα πρέπει να λάβει υπόψη την έκδοση του κώδικα [συμπεριφοράς]· [και], όσον αφορά κυρίως τις διασκέψεις που υπάγονται στο κώδικα συμπεριφοράς, ο κανονισμός θα πρέπει, ενδεχομένως, να τον συμπληρώσει ή να τον αποσαφηνίσει». Ο κώδικας συμπεριφοράς συνιστά συνεπώς σημαντικό στοιχείο αναφοράς για την ερμηνεία της εννοίας της ναυτιλιακής διασκέψεως που περιλαμβάνεται στον κανονισμό 4056/86.

148 Όπως όμως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από τις διάφορες θεωρητικές παραπομπές που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 321 και 322 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ο κώδικας συμπεριφοράς αναφέρεται στις παραδοσιακές ναυτιλιακές διασκέψεις, των οποίων το ουσιώδες χαρακτηριστικό είναι ότι όλα τα μέλη τους συμφωνούν να εφαρμόσουν τον ίδιο ναύλο για τη θαλάσσια μεταφορά του ιδίου προϊόντος στο πλαίσιο τακτικής υπηρεσίας. Επιβάλλεται εξάλλου η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες δεν επικαλέστηκαν την παραμικρή δημοσίευση και δεν παρέπεμψαν με στοιχεία σε καμία θεωρητική θέση που να μπορεί να αντικρούσει τον ισχυρισμό αυτό. Το πολύ διευκρίνισαν, ορθώς, χωρίς όμως τούτο να ασκεί την παραμικρή επιρροή, στο παράρτημα 6 της προσφυγής τους, το ακριβές περιεχόμενο ενός παραθέματος στο οποίο παραπέμπει η αιτιολογική σκέψη 324 της αποφάσεως ΤΑΑ. Επιπλέον, οι προσφεύγουσες δεν ισχυρίστηκαν καν ότι η λειτουργία των παραδοσιακών ναυτιλιακών διασκέψεων δεν στηρίζεται στην εφαρμογή ομοιόμορφων ναύλων, αλλά περιορίστηκαν να αναφέρουν, ασαφώς, σε ένα τμήμα της προσφυγής τους διαφορετικό από εκείνο που περιέχει την έκθεση του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ότι «από την ιστορία των ναυτιλιακών διασκέψεων καταδεικνύεται ότι τρία είδη συμφωνιών περί των τιμών χαρακτήρισαν τη συνεργασία μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών».

149 Η απαίτηση περί ομοιομορφίας των τιμών για όλα τα μέλη μιας παραδοσιακής ναυτιλιακής διασκέψεως, που διαλαμβάνεται στον κώδικα συμπεριφοράς, προκύπτει επίσης από το άρθρο 13, παράγραφος 2, του εν λόγω κώδικα το οποίο, στα γαλλικά, καθώς και στην πλειονότητα των λοιπών γλωσσικών αποδόσεων με εξαίρεση την αγγλική, προβλέπει ότι οι τιμοκατάλογοι των διασκέψεων πρέπει να καθορίζουν ένα ναύλο για κάθε προϊόν.

150 Περαιτέρω, ναι μεν η ερμηνεία μιας διατάξεως του κοινοτικού δικαίου πρέπει να πραγματοποιείται με γνώμονα το εν λόγω δίκαιο και δεν μπορεί προφανώς να εξαρτάται από το δίκαιο τρίτου κράτους, πλην όμως μπορεί, στον βαθμό που ο κανονισμός 4056/86 αναφέρεται στις ναυτιλιακές διασκέψεις που εμπίπτουν στον κώδικα συμπεριφοράς, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 346 της αποφάσεως TAA, να τονιστεί ότι η ανάλυση του Department of Justice των Ηνωμένων Πολιτειών επιβεβαιώνει επίσης ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις στηρίζονται σε ομοιόμορφους ναύλους για όλα τα μέλη της διασκέψεως και διακρίνονται ως εκ τούτου από μια συμφωνία του είδους της TAA, γνωστή με την ονομασία «rate agreement», που προβλέπει τιμές διαφορετικές ανάλογα με τα μέλη. Συγκεκριμένα, κατά το Department of Justice: «το γεγονός ότι κάποιες διασκέψεις προσχωρούν στις συμφωνίες αυτές που αφορούν τον καθορισμό των τιμών τους επιτρέπει να έρχονται σε επαφή με όλες τις μεγαλύτερες "ανεξάρτητες" εταιρίες για τον καθορισμό των ναύλων. Έτσι, η μονοπωλιακή εξουσία των διασκέψεων μπορεί να επεκταθεί, με συμφωνίες που αφορούν τους ναύλους, στην πλειονότητα των εταιριών που δεν μετέχουν στις διασκέψεις. [...] Δεν είναι ανάγκη μια τέτοια συμφωνία να προβλέπει ομοιόμορφους ναύλους: τα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν ότι οι ναύλοι θα διαφέρουν ανάλογα με τους μεταφορείς, αντικατοπτρίζοντας έτσι τις διαφορές που υφίστανται στην παρεχόμενη υπηρεσία καθώς και σε άλλους παράγοντες. [...] Οι συμφωνίες περί των ναύλων προβλέπουν συνήθως ένα δικαίωμα των μελών της συμφωνίας να λαμβάνουν ανεξάρτητα μέτρα. Οσάκις οι διασκέψεις μετέχουν σε συμφωνία περί των ναύλων, οι εταιρίες συμφωνούν γενικώς να προβλέπουν διαφορετικούς ναύλους για τις διασκέψεις και διαφορετικούς για τις εταιρίες που δεν μετέχουν σε διασκέψεις, αντί να προβλέπουν ομοιόμορφους ναύλους όπως συμβαίνει στο πλαίσιο των διασκέψεων» («The regulated ocean shipping industry», έκθεση του US Department of Justice, Ιανουάριος 1977, σ. 69, 70 και 142).

151 Τρίτον, από τα προπαρασκευαστικά της θεσπίσεως του κώδικα συμπεριφοράς έγγραφα, που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 327 της προσβαλλομένης αποφάσεως, όπως είναι η προπαρασκευαστική έκθεση του κώδικα συμπεριφοράς που κατήρτισε η γραμματεία της διασκέψεως των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη (Cnuced), που χρονολογείται από το 1970 και τιτλοφορείται «Το σύστημα των ναυτιλιακών διασκέψεων (1970)» («The liner conference system»), προκύπτει επίσης ότι ο καθορισμός ομοιόμορφων ναύλων για το ίδιο εμπόρευμα και για όλα τα μέλη της διασκέψεως αποτελεί ουσιώδες χαρακτηριστικό των ναυτιλιακών διασκέψεων. Έτσι, στο σημείο 156 της εκθέσεως αυτής, τονίζεται ότι, «σε κάθε διάσκεψη, η βασική συμφωνία μεταξύ των μελών συνίσταται στην πρόβλεψη *ομοιόμορφων ναύλων*» (η υπογράμμιση του Πρωτοδικείου). Ομοίως, οι διασκέψεις περιγράφονται ως «σύνολα εταιριών που δραστηριοποιούνται σε μεταφορικές γραμμές και έχουν συνάψει βασικές συμφωνίες για την εφαρμογή ομοιόμορφων ναύλων» (σημείο 8). Τονίζεται ότι «ο ανταγωνισμός μεταξύ των μελών της δια-

σκέψεως ελέγχεται από όλα τα μέλη που δέχονται να εφαρμόζουν ομοιόμορφους ναύλους» (σημείο 14). Μεταξύ των πλεονεκτημάτων που παρέχουν οι διασκέψεις, η έκθεση αναφέρει ότι «έχουν ως αποτέλεσμα ότι όλες οι εταιρίες που μετέχουν στη διάσκεψη εφαρμόζουν ομοιόμορφους ναύλους χωρίς να διακρίνουν μεταξύ των φορτωτών ανάλογα με την οικονομική ισχύ τους ή το μέγεθος του φορτίου τους. Ένας φορτωτής που προσφεύγει σε μια διάσκεψη είναι βέβαιος ότι οι ανταγωνιστές του δεν θα μπορούν να επιτύχουν χαμηλότερο ναύλο, ψάχνοντας αλλού» (σημείο 27)· «οι διασκέψεις προβάλλουν επίσης ότι προτείνουν εύλογα σταθερούς ναύλους» (σημείο 28). Στο κεφάλαιο VI που αφορά τη σταθερότητα των τιμών, σημειώνονται τα εξής: «Μία από τις σημαντικές διεκδικήσεις των διασκέψεων είναι να διασφαλίζουν στους εισαγωγείς και στους εξαγωγείς τη σταθερότητα των ναύλων που θα τους επιτρέπει να καταρτίζουν μακροπρόθεσμα προγράμματα για τις μελλοντικές εμπορικές πράξεις» (σημείο 225) και ότι «η ικανοποίηση αυτής της γενικευμένης επιθυμίας των φορτωτών αποτελεί έναν από τους κύριους λόγους για τους οποίους οι εταιρίες που μεταφέρουν φορτία συγκεντρώνονται και απαρτίζουν μια διάσκεψη συμφωνώντας για την εφαρμογή ναύλων και όρων πανομοιότυπων σε όλους τους φορτωτές για παρόμοια φορτία» (σημείο 226)· «συνεπώς, η σταθερότητα των ναύλων δεν φαίνεται να είναι δυνατή παρά μόνον αν οι εταιρίες συνάπτουν συμφωνία ή σύμπραξη με σκοπό την εφαρμογή ομοιόμορφων ναύλων» (σημείο 227). Ομοίως, στην παράγραφο 6 της προπαρασκευαστικής εκθέσεως της γραμματείας της Cnuced, που χρονολογείται από το 1972 και τιτλοφορείται «Η ρύθμιση των ναυτιλιακών διασκέψεων (κώδικας συμπεριφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων)», αναφέρεται ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις είναι «ομάδες ναυτιλιακών εταιριών που δραστηριοποιούνται σε ορισμένες μεταφορικές γραμμές και έχουν συνάψει βασικές συμφωνίες για την εφαρμογή ομοιόμορφων ναύλων».

152 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι, αντίθετα προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το ιστορικό της συντάξεως του κώδικα συμπεριφοράς καταδεικνύει ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις έχουν ως ουσιώδες χαρακτηριστικό τον καθορισμό ομοιόμορφων ναύλων, που εφαρμόζονται από όλα τα μέλη της διασκέψεως για τη μεταφορά ενός συγκεκριμένου προϊόντος.

153 Επομένως, είναι αλυσιτελές το γεγονός που προβάλλουν οι προσφεύγουσες ότι, προτού γίνει δεκτή η έκφραση «κοινοί ή [ομοιόμορφοι] ναύλοι», είχαν διαδοχικά προταθεί εκφράσεις περιλαμβάνουσες μόνον τον όρο «ομοιόμορφοι» ή μόνον την έκφραση «καθορισθέντες από κοινού», ή τους όρους «ομοιόμορφοι ή από κοινού καθορισθέντες». Οι διαδοχικές αυτές προτάσεις απλώς καταδεικνύουν τη σημασιολογική δυσκολία που υφίσταται στις διεθνείς συζητήσεις να μεταφραστεί μία κοινή έννοια που προσδιορίζεται από πολλαπλές εκφράσεις στα διάφορα κράτη ή στις διάφορες γλώσσες.

154 Σε τελική ανάλυση, η προβαλλόμενη διαφορά σημασίας μεταξύ των λέξεων «ομοιόμορφοι» και «κοινοί» δεν ασκεί καμία επιρροή, καθόσον οι δύο όροι φαίνεται να είναι συνώνυμοι. Συγκεκριμένα, οσάκις οι ναυτιλιακές εταιρίες εφαρμόζουν ναύλους που χαρακτηρίζονται «ομοιόμορφοι» ή «κοινοί», ο πελάτης πληρώνει την ίδια τιμή, ανεξάρτητα από την εταιρία που πραγματοποιεί τη μεταφορά του εμπορεύματος.

155 Τέλος, πρέπει να παρατηρηθεί ότι η συνδυασμένη χρήση των όρων «ομοιόμορφοι» και «κοινοί» εξηγείται από την ανάγκη να διασφαλιστεί ότι ο ορισμός του κώδικα συμπεριφοράς καλύπτει τόσο την πρακτική των ναύλων με έκπτωση (τους οποίους αφορά το άρθρο 15 του κώδικα συμπεριφοράς) όσο και την πρακτική των ειδικών τιμών που προκύπτουν από διακανονισμούς πίστεως «τους οποίους αφορά το άρθρο 7 του κώδικα συμπεριφοράς». Σε αμφότερες τις περιπτώσεις αυτές, οι ναύλοι είναι παράγματι «κοινοί», στον βαθμό που είναι πανομοιότυποι για όλα τα μέλη και έναντι όλων των φορτωτών, αλλά δεν είναι «ομοιόμορφοι», στον βαθμό που για τη μεταφορά ενός και του αυτού εμπορεύματος θα εφαρμοστεί διαφορετική τιμή ανάλογα με το αν αυτή εμπίπτει στο γενικό τιμοκατάλογο ή, αντιθέτως, στον τιμοκατάλογο που ισχύει για τις τιμές προσφορών ή για τους διακανονισμούς πίστεως.

156 Τέταρτον, το Πρωτοδικείο έχει κρίνει ότι μια ναυτιλιακή διάσκεψη, «όπως προκύπτει από το άρθρο 1, του κανονισμού 4056/86, [...] έχει, λόγω της φύσεώς της, ως αντικείμενο τον καθορισμό και την εφαρμογή ομοιόμορφων ναύλων και άλλων κοινών όρων μεταφοράς» (προπαρατεθείσα απόφαση Compagnie maritime belge de transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 65).

157 Ομοίως, το Δικαστήριο έχει επιβεβαιώσει ότι, «εκ της φύσεώς της και ενόψει των στόχων της, μια ναυτιλιακή διάσκεψη, όπως ορίζεται από το Συμβούλιο η τυγχάνουσα της εξαιρέσεως κατά κατηγορίες που προβλέπεται από τον κανονισμό 4056/86, μπορεί να χαρακτηρισθεί ως συλλογική οντότητα εμφανιζόμενη ως τοιαύτη στην αγορά έναντι τόσο των καταναλωτών όσο και των ανταγωνιστών» (απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαρτίου 2000, C-395/96 P και C-396/96 P, Compagnie maritime belge de transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-1365, σκέψη 48). Η διάσκεψη εμφανίζεται ως μια χωριστή οντότητα στην αγορά, στον βαθμό που καθορίζει ομοιόμορφους ναύλους για όλα τα μέλη της, υπό την έννοια ότι η ίδια τιμή εφαρμόζεται για τη μεταφορά του ίδιου εμπορεύματος από το σημείο Α στο σημείο Β, ανεξάρτητα από τον εφοπλιστή, μέλος της διασκέψεως, που θα πραγματοποιήσει τη μεταφορά.

158 Πέμπτον, όπως προκύπτει, μεταξύ άλλων, από την όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86, οι ναυτιλιακές διασκέψεις τυγχάνουν ομαδικής εξαιρέσεως λόγω του σταθεροποιητικού ρόλου που διαδραματίζουν. Η σταθερότητα αυτή όμως διασφαλίζεται καλύτερα αν όλα τα μέλη της διασκέψεως υιοθετούν ομοιόμορφους ναύλους αντί να υπάρχουν διάφορες τιμές, ανάλογα με τα μέλη. Ένα ομοιόμορφο επίπεδο ναύλων στο πλαίσιο της διασκέψεως επιτρέπει εξάλλου στους χρήστες, από τη συνεκτίμηση των συμφερόντων των οποίων εξαρτάται επίσης η εξαίρεση, να διασφαλίζουν ότι μπορεί να τους παρασχεθεί η μεταφορική υπηρεσία στην ίδια τιμή ανεξάρτητα από τον μεταφορέα μέλος της διασκέψεως στον οποίο απευθύνονται. Το συμφέρον αυτό των φορτωτών να διαθέτουν μια τιμή αναφοράς για δεδομένο εμπόρευμα μειώνεται αισθητά αν τα μέλη της διασκέψεως δεν εφαρμόζουν μία, αλλά δύο ή περισσότερες τιμές, για το ίδιο προϊόν.

159 Αντίθετα πρός όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η ερμηνεία αυτή της εννοίας της ναυτιλιακής διασκέψεως δεν αναιρείται από τη δυνατότητα, την οποία δέχεται η Επιτροπή, ενός μέλους της διασκέψεως να ασκεί ανεξάρτητη δράση. Η εν λόγω δράση διακρίνεται θεμελιωδώς από το σύστημα των διαφορετικών τιμών. Συγκεκριμένα, η άσκηση μιας ανεξάρτητης δράσεως, που παρέχει τη δυνατότητα σε ένα μέλος μιας διασκέψεως να προσφέρει, για ένα συγκεκριμένο προϊόν, μέσω προειδοποιήσεως διαρκείας γενικώς δέκα ημερών, χαμηλότερο ναύλο απ' ό,τι αυτός που περιλαμβάνεται στον τιμοκατάλογο της διασκέψεως, δεν δημιουργεί ένα άλλο επίπεδο τιμών που προορίζεται για γενική εφαρμογή, καθόσον η εν λόγω δράση αφορά μόνο μια συγκεκριμένη και ειδική συναλλαγή. Το σταθεροποιητικό αποτέλεσμα που προκύπτει από την ύπαρξη ομοιόμορφων ή κοινών ναύλων για όλα τα μέλη της διασκέψεως εξακολουθεί συνεπώς να υφίσταται σε περίπτωση ασκήσεως ανεξάρτητης δράσεως, ενώ το αποτέλεσμα αυτό εξαλείφεται οσάκις ο τιμοκατάλογος της διασκέψεως, που αναφέρεται στο σύνολο των εφαρμοστέων ναύλων, αντικαθίσταται από ένα σύστημα διαφορετικών ανάλογα με τα μέλη τιμών. Επιπλέον, μια ανεξάρτητη δράση, εξ ορισμού, αποφασίζεται και ασκείται από μια εταιρία μεταφορών σύμφωνα με την αρχή του δικαίου του ανταγωνισμού, σύμφωνα με την οποία κάθε επιχειρηματίας καθορίζει, με πλήρη ανεξαρτησία, την πολιτική που προτίθεται να ακολουθήσει στην αγορά, ενώ, αντιθέτως, ένα σύστημα διαφορετικών τιμών συνεπάγεται σύμπραξη περιοριστική του ανταγωνισμού που προστίθεται σε εκείνη την οποία αντιπροσωπεύει η ναυτιλιακή διάσκεψη, στον βαθμό που το σύστημα αυτό προσομοιάζει στην πραγματικότητα με συμφωνία μεταξύ μιας διασκέψεως και ανεξάρτητων εταιριών.

160 Ομοίως, η ερμηνεία της εκφράσεως «ομοιόμορφοι ή κοινοί ναύλοι» που γίνεται δεκτή στην προσβαλλόμενη απόφαση, σύμφωνα με την οποία η έκφραση αυτή σημαίνει ότι

οι εν λόγω ναύλοι πρέπει να είναι πανομοιότυποι για όλα τα μέλη της διασκέψεως δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έρχεται σε αντίφαση με το γεγονός ότι οι διακανονισμοί πίστεως, όπως ορίζονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86, εξαιρούνται από το άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού. Συγκεκριμένα, οι διακανονισμοί πίστεως, βάσει των οποίων χορηγούνται μειώσεις των προβλεπομένων στον τιμοκατάλογο ναύλων στους φορτωτές που δεσμεύονται να είναι πιστοί στη διάσκεψη, δεν βλάπτουν το σταθεροποιητικό αποτέλεσμα της διασκέψεως, στον βαθμό που οι εκπτώσεις αυτές χορηγούνται ανεξάρτητα από το ποιο είναι το μέλος της διασκέψεως που πραγματοποιεί τη μεταφορά και εφαρμόζονται κατά τρόπο ενιαίο σε όλους τους μετέχοντες στους εν λόγω διακανονισμούς φορτωτές που αποστέλλουν τα ίδια εμπορεύματα.

161 Έκτον, μια εξαίρεση δεν μπορεί, σύμφωνα με το άρθρο 85, παράγραφος 3, στοιχείο β', της Συνθήκης, να χορηγείται σε συμφωνία που εξαλείφει τον ανταγωνισμό. Πρέπει να υπενθυμιστεί, συναφώς, ότι το Δικαστήριο έχει τονίσει ότι, «προβλέποντας την εγκαθίδρυση καθεστώτος που εξασφαλίζει ανόθευτο ανταγωνισμό εντός της κοινής αγοράς, το άρθρο [3, στοιχείο ζ',] απαιτεί, κατά μείζονα λόγο, τη μη κατάργηση του ανταγωνισμού· αυτή η απαίτηση είναι τόσο ουσιώδης, ώστε χωρίς αυτή, πολυάριθμες διατάξεις της Συνθήκης δεν θα είχαν αντικείμενο» (απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Φεβρουαρίου 1973, 6/72, Europemballage και Continental Can κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1972-1973, σκέψη 24). Ομοίως, από τη νομολογία προκύπτει ότι ο σχετικός με τις τιμές ανταγωνισμός είναι τόσο σημαντικός που ουδέποτε μπορεί να εξαλειφθεί (απόφαση του Δικαστηρίου της 25ης Οκτωβρίου 1977, 26/76, Metro κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1977, σ. 567, σκέψη 21).

162 Στον κανονισμό 4056/86, το Συμβούλιο δεν θέλησε, και εξάλλου δεν θα μπορούσε, να παρεκκλίνει από τη διάταξη αυτή της Συνθήκης. Αντιθέτως, το Συμβούλιο υπενθυμίζει, επανειλημμένως, ιδίως δε στη δεκάτη τρίτη αιτιολογική σκέψη και στο άρθρο 7 του κανονισμού 4056/86, την ανάγκη να διασφαλιστεί ότι η εξαίρεση κατά κατηγορία δεν θα καλύπτει πρακτικές ασύμβατες προς τις διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Όσον αφορά την εξαίρεση οριζόντιας συμφωνίας περί καθορισμού των τιμών, που έχει ως αντικείμενο και ως αποτέλεσμα την εξάλειψη, σε μεγάλο βαθμό τουλάχιστον, του εσωτερικού ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της διασκέψεως, η ύπαρξη εξωτερικού ανταγωνισμού, ασκουμένου από τις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρίες, ήτοι από εκείνες που αναπτύσσουν τη δραστηριότητά τους εκτός της διασκέψεως, συνιστά την κύρια εγγύηση της διατηρήσεως ενός αποτελεσματικού ανταγωνισμού σε περίπτωση που υφίσταται εξαίρεση κατά

κατηγορία. Η θέσπιση όμως ή η πρακτική διαφορετικών τιμών επιτρέπει την προσέλκυση σε μια ομάδα των ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιριών οι οποίες, άλλως, θα συνέχιζαν να ανταγωνίζονται τα μέλη της διασκέψεως. Βεβαίως, κάθε συμφωνία μεταξύ εταιριών θαλάσσιας μεταφοράς που αφορά καθορισμό δύο ή περισσότερων επιπέδων τιμών δεν συνεπάγεται αυτόματα την εξάλειψη του εξωτερικού ανταγωνισμού. Έτσι, μια συμφωνία περί καθορισμού διαφόρων επιπέδων τιμών, όπως αυτή που περιέχεται στην TAA, θα μπορούσε να συγκεντρώνει μόνο μεταφορικές εταιρίες αντιπροσωπεύουσες, συλλογικά, ένα αρκετά μικρό μερίδιο αγοράς και συνεπώς να μη συνεπάγεται την εξάλειψη του εξωτερικού ανταγωνισμού. Ωστόσο, οι καταστάσεις αυτές είναι σε μεγάλο βαθμό θεωρητικές και, γενικώς, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η δυνατότητα καθορισμού διαφορετικών επιπέδων τιμών επιτρέπει την προσέλκυση στην ομάδα εταιριών οι οποίες, χωρίς την ευχέρεια αυτή, θα παρέμεναν ανεξάρτητες και ότι η κατάσταση αυτή μπορεί να καταλήξει στην εξάλειψη του εξωτερικού ανταγωνισμού, ενώ η υποχρέωση καθορισμού ομοιόμορφων ναύλων για όλα τα μέλη της διασκέψεως δεν μπορεί να ευνοήσει την προσχώρηση όλων των επιχειρηματιών στη διάσκεψη, πράγμα το οποίο διασφαλίζει την ύπαρξη εξωτερικού ανταγωνισμού.

163 Επιβάλλεται εξάλλου η διαπίστωση ότι η ανάλυση αυτή επιρρωννύεται από την υπό κρίση περίπτωση. Συγκεκριμένα, στην αιτιολογική σκέψη 341 της προσβαλλομένης αποφάσεως αναφέρεται ότι «ο πραγματικός στόχος της θέσπισης διαφορετικών ναύλων σε μία περίπτωση όπως η TAA είναι να ενταχθούν στη συμφωνία ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες, χωρίς την ευχέρεια να εφαρμόζουν χαμηλότερους ναύλους που τους αναγνωρίζεται σε σχέση με τα παλαιά μέρη των διασκέψεων, θα παρέμεναν [ανεξάρτητες] εκτός συναγωνισμού και θα εξακολουθούσαν να ανταγωνίζονται τη διάσκεψη ιδίως όσον αφορά τις τιμές». Από τα πρακτικά μιας συσκέψεως στην οποία μετείχαν τα μέλλοντα μέλη της TAA, η οποία διεξήχθη στη Γενεύη (Ελβετία) στις 13 Ιανουαρίου 1992, μπορεί να συναχθεί το βάσιμο της θέσεως αυτής. Στο έγγραφο αυτό διευκρινίζονται τα ακόλουθα: «Όλες οι ανεξάρτητες εταιρίες γνωστοποίησαν ότι δεν θα καθίσταντο μέλη αν τούτο σήμαινε απλώς τη δημιουργία μιας νέας διασκέψεως Usanera/Neusara υπό διαφορετικό όνομα. Μετά από μακρές συζητήσεις, όλες οι εταιρίες συμφώνησαν στο ότι η νέα συμφωνία θα τους παρείχε επαρκή εμπορική ελευθερία για να διατηρήσει εκάστη τη δική της φιλοσοφία όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών και την εμπορία». Οι ίδιες οι προσφεύγουσες εξέθεσαν στο σημείο 2.14 της προσφυγής τα ακόλουθα: «Η TAA δεν μπορούσε να επιτύχει εκείνο στο οποίο απέτυχαν προηγουμένες συμφωνίες, παρά μόνο συγκεντρώνοντας επαρκή αριθμό εταιριών δραστηριοποιουμένων στον τομέα αυτό, για να ανατραπεί η τάση προς καταστροφικό ανταγωνισμό [...] Οι διαφορές που σημειώνονταν στους ναύλους που εφάρμοζαν οι εταιρίες που είχαν

προσχωρήσει στην ΤΑΑ αντικατόπτριζαν αυτή την πραγματικότητα της αγοράς και, χωρίς αυτή, δεν θα ήταν δυνατό να επιτευχθεί αυτό το σταθεροποιητικό αποτέλεσμα της ΤΑΑ». Έτσι, η περίπτωση της ΤΑΑ αναδεικνύει το γεγονός ότι η πρακτική διαφορετικών τιμών επιτρέπει την προσέλκυση σε μια διάσκεψη εταιριών οι οποίες, χωρίς αυτή την τιμολογιακή ευχέρεια, θα παρέμεναν ανεξάρτητες. Αυτό το είδος συμφωνίας, που μπορεί να συνεπάγεται την εξάλειψη του εξωτερικού ανταγωνισμού, δεν μπορεί συνεπώς να θεωρηθεί ότι πληροί, a priori, τις προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Επομένως, το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86, σύμφωνα με το οποίο εξαιρούνται από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης οι συμφωνίες των μελών των ναυτιλιακών διασκέψεων που έχουν ως αντικείμενο τον καθορισμό των ναύλων και των όρων μεταφοράς, δεν μπορεί συνεπώς να εφαρμοστεί στις συναπτόμενες μεταξύ εφοπλιστών συμφωνίες οι οποίες προβλέπουν δύο ή περισσότερα επίπεδα τιμών, τούτο δε καθόσον η ύπαρξη του εξωτερικού ανταγωνισμού συνιστά την ουσιώδη προϋπόθεση της χορηγήσεως της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπεται υπέρ των συμφωνιών που συνάπτουν τα μέλη των ναυτιλιακών διασκέψεων, στον βαθμό που διασφαλίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού.

164 Έβδομον, το να θεωρηθεί, όπως προτείνουν οι προσφεύγουσες, ότι η έκφραση «κοινοί ή ομοιόμορφοι ναύλοι» σημαίνει απλώς ότι οι εν λόγω ναύλοι πρέπει να έχουν «καθοριστεί από κοινού» θα συνεπαγόταν ότι κάθε συμφωνία περί των τιμών συναπτόμενη μεταξύ εταιριών θαλάσσιας μεταφοράς που παρέχουν τακτικές υπηρεσίες θα καλυπτόταν από την εξαίρεση του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86. Όπως ορθώς τόνισε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 349 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μια τέτοια ερμηνεία θα καθιστούσε το προπαρατεθέν άρθρο 3 ασύμβατο προς το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, στον βαθμό που θα χορηγούνταν αυτόματα, βάσει του άρθρου 3, του κανονισμού 4056/86, σε κάθε οριζόντια συμφωνία περί των τιμών συναπτόμενη μεταξύ εφοπλιστών παρεχόντων τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, συμφωνία η οποία συνιστά ακριβώς έναν από τους σοβαρότερους περιορισμούς του ανταγωνισμού που υπάρχουν, παρέκκλιση από την απαγόρευση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, χωρίς εγγύηση επωφελών αποτελεσμάτων.

165 Όγδοον, όσον αφορά την οικονομική ανάλυση που προβάλλουν οι προσφεύγουσες, πρέπει να υπενθυμιστεί, κατ' αρχάς, ότι το περιοριστικό του ανταγωνισμού αποτέλεσμα που χαρακτηρίζει μια συμφωνία περί καθορισμού των τιμών δεν μπορεί να εξαλειφθεί λόγω του οικονομικού πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η συμφωνία αυτή (προπαρατεθείσα απόφαση Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 1088). Ομοίως, μια οικονομική ανάλυση δεν παρέχει τη δυνατότητα, μόνον αυτή, να

καθοριστεί το πεδίο εφαρμογής ενός κανονισμού προβλέποντος εξαίρεση κατά κατηγορία. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι ο κανονισμός αυτός πρέπει να ερμηνεύεται στενά, πρέπει να εξετάζεται αποκλειστικά αν η συμφωνία την οποία αφορά το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης τυγχάνει, βάσει του οικείου κανονισμού, της προβλεπομένης στον κανονισμό αυτό εξαιρέσεως. Συναφώς, η θέση που υποστήριξαν οι προσφεύγουσες κατά τη διοικητική διαδικασία, σύμφωνα με την οποία «υπό τις περιστάσεις αυτές, κατά τα μέλη της ΤΑΑ, η εκτίμηση πρέπει να επικεντρωθεί στο γεγονός ότι ο τρόπος που οργανώνονται οι σχετικές ενέργειες συνάδει προς τους πολιτικούς σκοπούς του Συμβουλίου, όπως τους έχουν κατανοήσει τα μέλη της ΤΑΑ, και όχι στην ύπαρξη της τυπικής συμφωνίας προς το γράμμα του κανονισμού 4056/86» (σημείο 252 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων, που κάνει αναφορά στην απάντηση της ΤΑΑ στην ανακοίνωση των αιτιάσεων της 24ης Μαΐου 1993, σ. 68, 2-26), δεν μπορεί να γίνει δεκτή.

166 Πρέπει, εν συνεχεία, να τονιστεί ότι οι προσφεύγουσες δεν διευκρίνισαν ούτε, κατά μείζονα λόγο, απέδειξαν κατά ποιο τρόπο η οικονομική ανάλυση που προβάλλουν, ακόμη και αν υποτεθεί ότι είναι βάσιμη, θα μπορούσε να επηρεάσει τον ορισμό της ναυτιλιακής διασκέψεως υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86. Σε τελική ανάλυση, τα μόνα επιχειρήματα που οι προσφεύγουσες φαίνεται να θέλουν να συναγάγουν από την ανάλυση αυτή και να προβάλουν προς στήριξη του δευτέρου λόγου ακυρώσεως ελήφθησαν υπόψη και απορρίφθηκαν στις προηγούμενες σκέψεις. Έτσι, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η έννοια της σταθερότητας πρέπει να νοηθεί κατά τρόπο ευρύτερο από αυτόν της Επιτροπής και ότι μια συμφωνία μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών μπορεί να έχει σταθεροποιητικό αποτέλεσμα λόγω της εφαρμογής ναύλων που δεν είναι πανομοιότυποι για όλες τις εταιρίες, δεν συνεπάγεται, για τον λόγο αυτό, ότι η εν λόγω συμφωνία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εξαιρέσεως κατά κατηγορία. Όπως όμως εκτέθηκε ανωτέρω, η εξαίρεση κατά κατηγορία δεν μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις συμφωνίες οι οποίες, κατά την άποψη των μερών που μετέχουν στις συμφωνίες αυτές, έχουν οποιοδήποτε σταθεροποιητικό αποτέλεσμα, αλλά αποκλειστικά και μόνο στις συμφωνίες οι οποίες, στον βαθμό που αντιστοιχούν στο είδος συμφωνίας που διαλαμβάνεται στις διατάξεις του προβλέποντος την εξαίρεση κανονισμού, θεωρούνται ότι παράγουν τα θετικά αποτελέσματα που διαλαμβάνονται στην όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86 και πληρούν το σύνολο των προϋποθέσεων που επιβάλλει το άρθρο 85, παράγραφος 3, για τη χορήγηση εξαιρέσεως.

167 Από έκαστον από τους οκτώ προεκτεθέντες λόγους και, εν πάση περιπτώσει, από τον συνδυασμό των λόγων αυτών, προκύπτει ότι η εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 μπορεί να εφαρμόζεται μόνον υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων των οποίων τα μέλη εφαρμόζουν ομοιόμορφους ή κοινούς ναύλους, δηλαδή εφαρμόζουν ένα τιμοκατάλογο που προβλέπει πανο-

μοιότυπους ναύλους για όλα τα μέλη της διασκέψεως για το ίδιο προϊόν. Αντιθέτως, δεν μπορεί να θεωρηθεί ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86 μια συμφωνία μεταξύ εταιριών θαλάσσιας μεταφοράς που προβλέπει διαφορετικό καθεστώς τιμών ανάλογα με τα μέλη.

168 Το συμπέρασμα αυτό δεν μπορεί να αναιρεθεί από την αιτιολογική σκέψη 354 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με την οποία στην απόφαση αυτή «δεν λαμβάνεται υπόψη σε ποιο βαθμό άλλες συμφωνίες μεταξύ εφοπλιστών για δύο επίπεδα τιμών είναι δυνατό να απαλλαγούν με βάση το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) 4056/86». Χωρίς να είναι αναγκαίο να εξεταστεί η ακριβής σημασία του αποσπάσματος αυτού της εν λόγω αποφάσεως, αρκεί να διαπιστωθεί ότι πρόκειται απλώς για ένα obiter dictum και ότι, εν πάση περιπτώσει, η άποψη και μόνον της Επιτροπής δεν εγγυάται την ακριβή ερμηνεία μιας διατάξεως ενός κανονισμού του Συμβουλίου.

169 Επιβάλλεται εξάλλου η διαπίστωση ότι μία από τις προσφεύγουσες θεώρησε ότι μια συμφωνία του είδους της TAA, προβλέπουσα διαφορετικό σύστημα τιμών ανάλογα με τα μέλη, αποτελούσε συμφωνία νέου τύπου που δεν μπορούσε να θεωρηθεί ναυτιλιακή διάσκεψη.

170 Πρέπει συγκεκριμένα να υπενθυμιστεί ότι ο Karl-Heinz Sager, πρόεδρος της DSR-Senator Lines, μιας ανεξάρτητης εταιρίας που κατέστη μέλος της TAA, προέβαλλε διαρκώς την ανάγκη μιας νέας διαρθρώσεως στον τομέα των τακτικών θαλάσσιων γραμμών μεταφοράς, στην οποία οι εφοπλιστές των διασκέψεων και οι ανεξάρτητες εταιρίες θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν (βλ., μεταξύ άλλων, τους λόγους που εκφωνήθηκαν στις 11 Απριλίου 1990 ενώπιον ενός συνεδρίου Eurofreight στις Βρυξέλλες και στις 12 Νοεμβρίου 1991 στο RAI International Exhibition Centre, υποσημείωση 69, που αντιστοιχεί στην αιτιολογική σκέψη 123 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ομοίως, σε μια ομιλία του στο «Propeller Club» στο Τόκιο, ο Karl-Heinz Sager δήλωσε ότι «οι διασκέψεις θα έπρεπε να αντικατασταθούν από απλές συμφωνίες εμπορικών γραμμών. Αντίθετα προς τα συμβαίνοντα στις διασκέψεις, τα μέλη δεν θα έπρεπε πλέον να προσπαθούν να εφαρμόσουν ίδιους τιμοκαταλόγους και ίσες τιμές, αλλά θα έπρεπε να οργανωθούν κατά τρόπο ώστε να μπορούν να συσκέπτονται, να συζητούν και να λαμβάνουν αποφάσεις επί ζητημά-

των όπως είναι η γενική ανάπτυξη των αγορών, οι ανάγκες της μεταφορικής ικανότητας, η διαχείρισή της, η βέλτιστη αξιοποίηση των εξοπλισμών και, ίσως, η εισαγωγή κατωτάτων τιμών (άμεσα κόστη) για μόνη τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων από λιμένα σε λιμένα. [...] Οι εταιρίες μεταφορών δημιούργησαν τώρα μια απολύτως νέα διάρθρωση, την [TAA]».

171 Την άποψη αυτή όσον αφορά την πραγματική φύση της TAA την συμμερίζονται επίσης οι παρατηρητές του τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς. Έτσι, στην έκθεση Drewry του 1992, «Container Market Profitability του 1991», αναφέρεται ότι η TAA αποτελούσε «μια ριζικά νέα προσέγγιση των συμφωνιών μεταξύ εφοπλιστών» και ότι η συμφωνία αυτή «θα αποτελούσε πρότυπο για τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο άλλων θαλασσίων οδών, οι οποίες θα μπορούσαν να την υιοθετήσουν ως νέο σύστημα συνεργασίας μεταξύ εταιριών μεταφορών».

2. Επί του χαρακτηρισμού της TAA

172 Πρέπει, εν συνεχεία, να εξεταστεί αν ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η TAA δεν αποτελούσε ναυτιλιακή διάσκεψη, καθόσον τα μέλη της δεν εφάρμοζαν ομοιόμορφους ή κοινούς ναύλους.

173 Πρέπει να υπενθυμιστεί, συναφώς, ότι, τόσο κατά τη διοικητική διαδικασία όσο και στο πλαίσιο της προσφυγής, οι προσφεύγουσες αμφισβήτησαν την ανάγκη της εφαρμογής ομοιόμορφων ναύλων για να μπορούν να τύχουν εξαιρέσεως βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86. Οι προσφεύγουσες υποστήριξαν μόνον ότι η δυαδική διάρθρωση του τιμοκαταλόγου της TAA δεν έπρεπε να τις στερήσει από το ευεργέτημα της εξαιρέσεως. Ουδέποτε, τέλος, αμφισβήτησαν ότι η TAA προέβλεπε πράγματι μια δυαδική διάρθρωση τιμοκαταλόγου και ότι δεν εφάρμοζαν ομοιόμορφους ναύλους. Επομένως, στον βαθμό που με τη θέση που αναπτύσσουν οι προσφεύγουσες στο υπόμνημα απαντήσεως επιχειρούν να προβάλουν ότι τα μέλη της TAA εφάρμοζαν ομοιόμορφους ναύλους, από τους οποίους μπορούσαν να

αποστούν ασκώντας ανεξάρτητη δράση, προβάλλουν ένα νέο ισχυρισμό υπό την έννοια του άρθρου 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου. Ο ισχυρισμός αυτός, εφόσον δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι στηρίζεται σε νομικά ή πραγματικά στοιχεία που ανέκυψαν κατά τη διαδικασία, είναι απαράδεκτος.

174 Πρέπει να τονιστεί ότι, εν πάση περιπτώσει, ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η TAA δεν προέβλεπε τιμοκατάλογο περιλαμβάνοντα ομοιόμορφους ναύλους οι οποίοι έπρεπε να εφαρμόζονται απ' όλα τα μέλη της.

175 Πρέπει να υπενθυμιστεί, συναφώς, ότι στην απόφαση TAA εκτίθεται ότι στις πρώην ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρίες παρασχέθηκε μεγαλύτερη ελευθερία απ' ό,τι στα παλαιά μέλη των διασκέψεων, όσον αφορά τους ναύλους, τα κόμιστρα και τις συμβάσεις υπηρεσιών (αιτιολογική σκέψη 135). Σύμφωνα με έγγραφα που αφορούν την TAA, όλα τα παλαιά μέλη των διασκέψεων προσδιορίζονταν ως τα «μέλη εντός διαρθρώσεως», ενώ σχεδόν όλες οι πρώην ανεξάρτητες εταιρίες θεωρούνταν «μέλη εκτός διαρθρώσεως». Τα μέλη εντός διαρθρώσεως ήσαν εκείνα που μετείχαν στην «επιτροπή ναύλων» και στην «επιτροπή συμβάσεων» (αιτιολογική σκέψη 136 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα ακόλουθα αποδεικτικά στοιχεία για να καταλήξει ότι η TAA πρόβλεπε δύο είδη μελών και διαφορετικά επίπεδα τιμών. Πρώτον, τα έγγραφα της TAA καταδείκνυαν ότι: α) στα εκτός διαρθρώσεως μέλη είχε άμεσα επιτραπεί να προσφέρουν χαμηλότερες τιμές από εκείνες των μερών εντός διαρθρώσεως κατά 100 USD ανά εμπορευματοκιβώτιο (επιτροπή ναύλων, 1η Οκτωβρίου 1992)· β) όλα τα μέλη της TAA είχαν συμφωνήσει ότι τα εκτός διαρθρώσεως μέλη θα χρησιμοποιούσαν, εάν ήταν αναγκαίο, τις ανεξάρτητες δράσεις για να αποκαταστήσουν τις διαφορές των τιμών (αιτιολογική σκέψη 140 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Το τελευταίο αυτό σημείο προκύπτει εξάλλου από μια τηλεομοιοτυπία της 1ης Δεκεμβρίου 1992 που αφορούσε «τα σημαντικά σημεία της συσκέψεως των διευθυντικών στελεχών της TAA στο Λονδίνο, στις 23ης Νοεμβρίου 1992» και στην οποία διευκρινίζονται τα ακόλουθα: «[...] δόθηκε συνέχεια στην καταγγελία της ΓΔ IV ότι η εκ μέρους των ναυτιλιακών εταιριών που δεν μετέχουν στην επιτροπή ναύλων (των εκτός διαρθρώσεως μελών) εφαρμογή ναύλων χαμηλότερων από τους προβλεπόμενους στον τιμοκατάλογο συνιστά παράβαση των κοινοτικών κανόνων του ανταγωνισμού. Οι εταιρίες συμφώνησαν εν συνεχεία με τον νομικό σύμβουλο να καταθέσουν ομοιόμορφους και κοινούς ναύλους για όλα τα μέλη, οι δε εταιρίες που δεν μετέχουν στην επιτροπή ναύλων μπορούν, εφόσον είναι αναγκαίο, να χρησιμοποιήσουν διαφορετικούς ναύλους μέσω ανεξάρτητων δράσεων». Δεύτερον, τα εντός

διαρθρώσεως μέλη δεν μπορούσαν να συνάψουν ατομικές συμβάσεις υπηρεσιών, ενώ τα εκτός διαρθρώσεως μέλη μπορούσαν να το πράξουν. Τρίτον, τα εκτός διαρθρώσεως μέλη μπορούσαν να μετάσχουν σε συμβάσεις υπηρεσιών τις οποίες διαπραγματευόταν η επιτροπή συμβάσεων, ενώ τα εντός διαρθρώσεως μέλη δεν μπορούσαν να μετάσχουν στις συμβάσεις υπηρεσιών που διαπραγματεύονταν τα εκτός διαρθρώσεως μέλη. Τέταρτον, οι τιμές μεταφοράς ήσαν ενίοτε διαφορετικές και για τις δύο κατηγορίες μελών στο πλαίσιο της ίδιας συμβάσεως υπηρεσιών.

176 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν κανένα από τα πραγματικά αυτά στοιχεία, τα οποία εξάλλου προκύπτουν άμεσα από το κείμενο της ΤΑΑ, και ότι, ενόψει των στοιχείων αυτών, ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η ΤΑΑ δεν συνιστούσε ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του κανονισμού 4056/86, για τον λόγο ότι η συμφωνία αυτή προέβλεπε διαφορετικό καθεστώς τιμών για τις δύο κατηγορίες μελών και όχι ομοιόμορφους ή κοινούς ναύλους εφαρμοστέους από όλα τα μέλη.

3. Συμπεράσματα σχετικά με την εξαίρεση κατά κατηγορία

177 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει, αφενός, ότι η εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπει το άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 μπορεί να εφαρμόζεται μόνο στις ναυτιλιακές διασκέψεις που διαλαμβάνονται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β', του εν λόγω κανονισμού και, αφετέρου, ότι η ΤΑΑ δεν μπορεί να θεωρηθεί ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την έννοια του εν λόγω κανονισμού.

178 Επομένως, ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως, που αφορά παράβαση του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86, πρέπει να απορριφθεί, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί αν ορθώς η Επιτροπή αποφάσισε, επιπλέον, ότι το CMP και οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς, στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, δεν μπορούσαν να τύχουν της εξαιρέσεως κατά κατηγορία. Από τις αιτιολογικές

σκέψεις 359 και 372 αντίστοιχα της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει εξάλλου ότι το CMP και οι προαναφερθείσες συμφωνίες εξετάστηκαν από την άποψη του άρθρου 3 του κανονισμού 4056/86 μόνο για την περίπτωση κατά την οποία η ΤΑΑ θα εθεωρείτο ναυτιλιακή διάσκεψη υπό την έννοια του άρθρου 1 του εν λόγω κανονισμού.

III — *Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά την άρνηση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως*

A — *Απόφαση ΤΑΑ*

179 Η Επιτροπή εξέτασε, διαδοχικά, τις συμφωνίες σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά, κατόπιν εκείνες που έχουν ως αντικείμενο τον καθορισμό των τιμών της χερσαίας μεταφοράς, οι οποίες περιέχονται στην ΤΑΑ, τούτο δε με γνώμονα τις τέσσερις προϋποθέσεις από τις οποίες εξαρτάται η εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

1. Επί των συμφωνιών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά

α) Πρώτη προϋπόθεση: βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου

180 Η Επιτροπή αμφισβήτησε τον ισχυρισμό που διατύπωσαν τα μέλη της ΤΑΑ κατά τη διοικητική διαδικασία, σύμφωνα με τον οποίο το κύριο πλεονέκτημα, το οποίο αναγνωρίζεται από τον κανονισμό 4056/86 και το οποίο παρέχει η συμφωνία αυτή, έγκειται στο σταθεροποιητικό αποτέλεσμά της. Η σταθερότητα που παρέχει η ΤΑΑ διαφέρει από εκείνη που διαλαμβάνεται στον κανονισμό 4056/86, τόσο όσον αφορά τους επιδιωκόμενους σκοπούς όσο και τα χρησιμοποιούμενα μέσα.

181 Όσον αφορά τον επιδιωκόμενο από την ΤΑΑ σκοπό, η Επιτροπή θεώρησε συγκεκριμένα ότι επρόκειτο «για σταθερότητα που αποτελεί εγγύηση της διατήρησης των μεταφορών όλων των μελών της ΤΑΑ, ακόμη και των λιγότερο αποτελεσματικών [...] πολύ πέραν των όσων προβλέπει η όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86».

182 Όσον αφορά τα εφαρμοζόμενα μέσα, στην απόφαση ΤΑΑ αναφέρεται ότι η επιδιωκόμενη από την ΤΑΑ σταθερότητα «[συνεπαγόταν] εντονότατο περιορισμό του ουσιαστικού και πραγματικού ανταγωνισμού λόγω της ένταξης των περισσότερων ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιριών στην ΤΑΑ και της μη χρησιμοποίησης σημαντικού μέρους της μεταφορικής ικανότητας». Όσον αφορά ειδικότερα το CMP, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η οικονομική ανάλυση ερχόταν σε αντίφαση με τον εξαγγελθέντα σκοπό που συνίστατο στον εξορθολογισμό των μεταφορών και στη ρύθμιση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας που συνδέεται με τις ανισορροπίες μεταξύ των τμημάτων προς ανατολάς και προς δυσμάς, τις εποχιακές διακυμάνσεις της ζητήσεως και ένα φαινόμενο κυκλικών διακυμάνσεων που διαπιστώθηκε με βάση την παρατήρηση της προσφοράς και της ζητήσεως επί πολλά έτη. Ειδικότερα, η Επιτροπή παρατήρησε ότι το CMP δεν ήταν απαραίτητο για τη ρύθμιση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας που συνδέεται με τις εποχιακές διακυμάνσεις της ζητήσεως ή με το φαινόμενο των κυκλικών διακυμάνσεων που σημειώνεται σ' αυτόν τον τομέα δραστηριότητας. Πρόβλημα πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας υπήρχε μόνο στο τμήμα προς ανατολάς, ενώ το CMP αφορούσε το πάγωμα της μεταφορικής ικανότητας μόνο στο τμήμα προς δυσμάς.

183 Η Επιτροπή κατέληξε ότι δεν πληρούνταν η πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης για τον λόγο ότι:

— η σταθερότητα στην οποία στόχευε η ΤΑΑ επέτρεπε στους λιγότερο αποτελεσματικούς επιχειρηματίες να παραμένουν στην αγορά με τεχνητό τρόπο, πράγμα που συνεπαγόταν ότι οι τιμές ήσαν υπερβολικά υψηλές,

— η ΤΑΑ δεν συνεπαγόταν κανένα επιπλέον πλεονέκτημα απ' ό,τι μια ναυτιλιακή διάσκεψη, τόσο σε επίπεδο ποιότητας όσο και σε επίπεδο καταλληλότητας των υπηρεσιών,

— η ένταξη των ανεξαρτήτων εταιριών στην TAA είχε υπερβολικά περιορίσει τον ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, χωρίς να αποφέρει κανένα πρόσθετο πλεονέκτημα απ' ό,τι μια ναυτιλιακή διάσκεψη,

— το CMP δεν μείωνε το κόστος ούτε εξορθολόγιζε την προσφορά των υπηρεσιών.

184 Κατά τα λοιπά, η Επιτροπή τόνισε ότι τη συμφωνία αυτή, απαγορεύοντας τις άμεσες και μεμονωμένες διαπραγματεύσεις μεταξύ των εντός της διαρθρώσεως μελών και των φορτωτών και υποχρεώνοντας τους πελάτες να διαπραγματευθούν τις τιμές μεταφοράς με τη γραμματεία της TAA, περιόριζε τις δυνατότητες άμεσης συνεργασίας μεταξύ εφοπλιστών και πελατών.

β) Δεύτερη προϋπόθεση: εξασφάλιση στους χρήστες δίκαιου τμήματος από το όφελος

185 Κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, η TAA δεν πληρούσε την προϋπόθεση αυτή. Δεν εξασφάλιζε για τους πελάτες της, τους φορτωτές και τους πράκτορες διαμετακόμισης, δίκαιο τμήμα του οφέλους, υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης. Η Επιτροπή στηρίχθηκε στα ακόλουθα στοιχεία:

— η TAA επέτρεψε στα μέλη της να αυξήσουν σημαντικά τις τιμές,

— οι αυξήσεις αυτές είναι αντίθετες προς τα συμφέροντα των φορτωτών, οι οποίοι, μαζί με τους πράκτορες διαμετακόμισης, υπέβαλαν καταγγελίες σχετικά με τα αποτελέσματα της TAA,

— μακροπρόθεσμα η ΤΑΑ εμπόδιζε τη χρησιμοποίηση ενός τμήματος των υφισταμένων μεταφορικών ικανοτήτων χωρίς να τις καταργεί και μετακύλιε στους πελάτες τις επιβαρύνσεις της μη χρησιμοποιούμενης μεταφορικής ικανότητας.

γ) Τρίτη προϋπόθεση: μη επιβολή στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμών μη απαραίτητων για την επίτευξη των επιδιωκομένων στόχων

186 Τα μέλη της ΤΑΑ δεν απέδειξαν γιατί μια συμφωνία ναυτιλιακής διασκέψεως, υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86, δεν ήταν επαρκής για να επιτευχθεί ο κατ' αυτές επιδιωκόμενος στόχος της σταθερότητας. Η Επιτροπή αμφισβήτησε κατηγορηματικά το γεγονός ότι το CMP μπορούσε να θεωρηθεί απαραίτητο. Κατέληξε ότι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού υπερέβαιναν σε μεγάλο βαθμό αυτό που ήταν απολύτως αναγκαίο και απαραίτητο για την επίτευξη του προβαλλομένου στόχου της σταθερότητας.

δ) Τέταρτη προϋπόθεση: μη παροχή στις οικείες επιχειρήσεις της δυνατότητας καταργήσεως του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων

187 Κατά την απόφαση ΤΑΑ, η προϋπόθεση αυτή δεν πληρούνταν, καθόσον η ΤΑΑ παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα καταργήσεως του ανταγωνισμού στις απ' ευθείας υπερατλαντικές μεταφορές, για σημαντικό μέρος των επίμαχων υπηρεσιών.

188 Η Επιτροπή ανάλυσε διαδοχικά:

— τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού στο πλαίσιο της ΤΑΑ (εσωτερικός ανταγωνισμός),

— αν μια τέτοια δυνατότητα αφορούσε σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών,

— αν ο εξωτερικός ανταγωνισμός μπορούσε να εμποδίσει τα μέλη της TAA να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών.

189 Πρώτον, η Επιτροπή θεώρησε ότι η TAA επέτρεπε στα μέλη της να εξαλείψουν κάθε εξωτερικό ανταγωνισμό, βάσει των ακόλουθων στοιχείων:

— τα μέλη όριζαν από κοινού τις προσφερόμενες μεταφορικές ικανότητες και καθόριζαν τις τιμές,

— κάθε ανεξάρτητη δράση έπρεπε να κοινοποιείται στα λοιπά μέλη δέκα τουλάχιστον μέρες εκ των προτέρων, πράγμα που επέτρεπε είτε την παρακολούθηση των λοιπών μελών είτε την απόσυρση της ανεξάρτητης δράσης,

— οι συμβάσεις υπηρεσιών μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο κοινών διαπραγματεύσεων για όλα τα μέλη και έπρεπε να αποτελέσουν αντικείμενο κοινών διαπραγματεύσεων για την πλειονότητα των μελών,

— η ευελιξία ως προς τους ναύλους, που παρεχόταν στα εκτός διαρθρώσεως μέλη, δεν αντιστοιχούσε στην άσκηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού, καθόσον η ευελιξία αυτή αποτελούσε αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ όλων των μελών, η σημασία της καθοριζόταν από τα μέρη της συμφωνίας και η TAA περιόριζε σε μεγάλο βαθμό την ανταγωνιστική συμπεριφορά των εκτός διαρθρώσεως μελών,

— η δραστηριότητα της γραμματείας της ΤΑΑ συντελούσε στην εμπορική αφομοίωση των μελών,

— ο ανταγωνισμός στην αγορά των υπηρεσιών τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ασκούνταν ουσιαστικά μέσω των τιμών, ενώ θεωρούνταν δευτερεύουσα η ποιότητα της υπηρεσίας,

— η ανταγωνιστική επίδραση της ποιότητας των υπηρεσιών είχε περιοριστεί από το CMP, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τον περιορισμό της προσφοράς,

— στο πλαίσιο της ΤΑΑ, τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς των εφοπλιστών δεν είχαν αλλάξει σε μεγάλο βαθμό, παρά τις σημαντικές εξελίξεις των τιμών και των μεταφορικών ικανοτήτων.

190 Δεύτερον, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η ΤΑΑ αντιπροσώπευε, το 1993, μεταξύ 65 και 70 % της σχετικής αγοράς, έναντι περίπου 75 % το 1992. Κατέληξε ότι η ΤΑΑ αντιπροσώπευε το 1992 και το 1993 σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς.

191 Τρίτον, η Επιτροπή θεώρησε ότι ο εξωτερικός ανταγωνισμός δεν μπορούσε να εμποδίσει τα μέλη της ΤΑΑ να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό. Στηρίχθηκε σε διαπιστώσεις σχετικά με τον ανταγωνισμό που ασκούνταν, αφενός, από τις ναυτιλιακές εταιρίες που παρέμειναν εκτός της ΤΑΑ και, αφετέρου, από τη θαλάσσια οδό μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Καναδά. Όσον αφορά τις λοιπές πηγές του ανταγωνισμού, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη, δεδομένης της αμελητέας σημασίας τους, τον ανταγωνισμό που ασκούνταν από τις μεταφορές μέσω Μεσογείου και από τις μη τακτικές

υπηρεσίες της θαλάσσιας μεταφοράς, που αποκαλούνται κοινώς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία. Τέλος, η Επιτροπή, παραπέμποντας στις αιτιολογικές σκέψεις του τρίτου μέρους της αποφάσεως ΤΑΑ, που αφορούν τον δυνητικό ανταγωνισμό, υπενθύμισε ότι η επίδραση του ανταγωνισμού αυτού ήταν περιορισμένη, δεδομένων των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των υπερατλαντικών μεταφορών, καθώς και των διατάξεων της ΤΑΑ και της συμμετοχής της πλειονότητας των δυνητικών ανταγωνιστών σε συμφωνίες που αφορούν άλλες θαλάσσιες οδούς, οι οποίες είχαν υπογραφεί και από τα μέλη της ΤΑΑ.

2. Επί των συμφωνιών που αφορούν τη χερσαία μεταφορά

192 Η Επιτροπή εξέτασε τις συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς, στο πλαίσιο της συνδυασμένης μεταφοράς, υπό το φως των τεσσάρων προϋποθέσεων του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, όπως διαλαμβάνονται στο άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68.

α) Πρώτη προϋπόθεση

193 Το άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68 επιβάλλει, στο πλαίσιο αυτής της πρώτης προϋποθέσεως, η επίμαχη συμφωνία να συμβάλει:

«— στη βελτίωση της ποιότητος των μεταφορικών υπηρεσιών, ή

— στην προαγωγή, στις αγορές που υφίστανται σοβαρές περιοδικές διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζητήσεως, μεγαλύτερης συνεχείας και σταθερότητος στην ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών, ή

— στην αύξηση της παραγωγικότητος των επιχειρήσεων, ή

— στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου».

194 Βάσει των κριτηρίων αυτών, η Επιτροπή κατέληξε ότι οι διατάξεις της ΤΑΑ περί του τιμοκαταλόγου της χερσαίας μεταφοράς για την Ευρώπη, αντί να συνεπάγονται οικονομική πρόοδο, μπορούσαν να αποθαρρύνουν «την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων που κανονικά αναμένονται υπό συνθήκες ανταγωνισμού». Συνεπώς, η πρώτη προϋπόθεση δεν πληρούνταν.

β) Δεύτερη προϋπόθεση

195 Δεδομένου ότι οι φορτωτές και οι πράκτορες διαμετακόμισης είχαν υποβάλει καταγγελία στρεφόμενη ακριβώς κατά των διατάξεων της ΤΑΑ περί της χερσαίας μεταφοράς, η Επιτροπή θεώρησε ότι η προϋπόθεση αυτή δεν πληρούνταν.

γ) Τρίτη προϋπόθεση

196 Η Επιτροπή θεώρησε ότι η προϋπόθεση αυτή δεν πληρούνταν, αναφερόμενη στα οικονομικά πλεονεκτήματα που αναμένονταν από την παροχή ή την βελτίωση των υπηρεσιών των συνδυασμένων μεταφορών. Απαντώντας στα επιχειρήματα των προσφευγουσών που ισχυρίζονταν ότι οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς ήσαν απαραίτητες για να επιτευχθεί η σταθερότητα των

μεταφορών και έπρεπε συνεπώς να συμπληρώσουν τις συμφωνίες περί της θαλάσσιας μεταφοράς για να διασφαλιστεί η αξιοπιστία των τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η Επιτροπή ανέφερε, στην απόφαση ΤΑΑ, τα ακόλουθα:

«[Δεδομένου ότι] η συμφωνία για τους ναύλους και τη μεταφορική ικανότητα της ΤΑΑ στη θαλάσσια διαδρομή δεν πληροί την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης [...] οι συμφωνίες της ΤΑΑ για τα κόμιστρα στο χερσαίο τμήμα της μεταφοράς έχουν στόχους που δεν πληρούν την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 85, παράγραφος 3, και δεν μπορούν να θεωρηθούν απαραίτητοι κατά την έννοια [του εν λόγω άρθρου] ή του άρθρου 5, του κανονισμού 1017/68.»

δ) Τέταρτη προϋπόθεση

197 Δεδομένου ότι καμία από τις προηγούμενες προϋποθέσεις δεν πληρούνταν, η Επιτροπή δεν θεώρησε αναγκαίο να εξετάσει την τέταρτη και τελευταία προϋπόθεση.

Β — *Επιχειρήματα των προσφευγουσών*

198 [...]

1. Σχετικά με την άρνηση χορηγήσεως της ατομικής εξαιρέσεως στις συμφωνίες περί της θαλάσσιας μεταφοράς

α) Πρώτη προϋπόθεση

199 έως 200 [...]

β) Δεύτερη προϋπόθεση

201 [...]

γ) Τρίτη προϋπόθεση

202 έως 206 [...]

δ) Τέταρτη προϋπόθεση

207 [...]

i) Σχετική αγορά

208 έως 209 [...]

Σχετικά με την αγορά των επίμαχων υπηρεσιών

210 έως 211 [...]

Σχετικά με τη σχετική γεωγραφική αγορά

212 έως 216 [...]

ii) Ανταγωνισμός

217 [...]

Σχετικά με τον εσωτερικό ανταγωνισμό

218 έως 224 [...]

Σχετικά με το μερίδιο αγοράς που κατέχουν τα μέλη της TAA και τον ανταγωνισμό που ασκούν στην επίμαχη αγορά

225 έως 227 [...]

Σχετικά με τον εξωτερικό ανταγωνισμό

— Σώρευση αποτελεσμάτων από τις διάφορες πηγές του εξωτερικού ανταγωνισμού

228 έως 233 [...]

— Δυνητικός ανταγωνισμός

234 έως 243 [...]

2. Σχετικά με την άρνηση χορηγήσεως της ατομικής εξαιρέσεως στις συμφωνίες περί της χερσαίας μεταφοράς

244 έως 245 [...]

Γ — *Επιχειρήματα της ECSA*

246 έως 247 [...]

Δ — *Επιχειρήματα της Επιτροπής*

248 [...]

Ε — *Επιχειρήματα της FTA και της ECTU*

249 έως 250 [...]

ΣΤ — *Εκτίμηση του Πρωτοδικείου σχετικά με την ατομική εξαίρεση*

1. Παραδεκτό ορισμένων στοιχείων του υπομνήματος αντικρούσεως και των παραρτημάτων του

251 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι το υπόμνημα αντικρούσεως είναι εν μέρει απαράδεκτο για τον λόγο ότι περιέχει πραγματικούς ισχυρισμούς που δεν προ-

βλήθηκαν κατ' αυτών κατά τη διοικητική διαδικασία και δεν περιλαμβάνονται στην απόφαση ΤΑΑ. Οι επικρίσεις αυτές αφορούν ειδικότερα τα χωρία του υπομνήματος αντικρούσεως σχετικά με την οικονομική ανάλυση της θαλάσσιας μεταφοράς των Levêque και Reitzes, που αναπτύχθηκαν σε δύο εκθέσεις συνημμένες στο υπόμνημα αυτό. Συναφώς, οι προσφεύγουσες προβάλλουν παράβαση του άρθρου 190 της Συνθήκης. Τονίζουν ότι το σύνολο της επιχειρηματολογίας της Επιτροπής πρέπει να περιέχεται στην προσβαλλόμενη πράξη και ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να διατυπώνει νέους ισχυρισμούς κατά των επιχειρήσεων όταν υπερασπίζεται το βάσιμο της αποφάσεώς της κατά την ένδικη διαδικασία.

252 Το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει, κατ' αρχάς, ότι στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως βάσει του άρθρου 173 της Συνθήκης η νομιμότητα μιας κοινοτικής πράξεως πρέπει να εκτιμάται με βάση τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που υφίστανται κατά τον χρόνο της εκδόσεώς της (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Φεβρουαρίου 1979, 15/76 και 16/76, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 141, σκέψη 7, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Ιανουαρίου 1997, Τ-77/95, SFEI κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1, σκέψη 74).

253 Εκτός εξαιρετικών περιστάσεων, μια απόφαση πρέπει να περιέχει αιτιολογία περιλαμβανόμενη στο σώμα της και δεν μπορεί να διασαφηνίζεται για πρώτη φορά και εκ των υστέρων ενώπιον του δικαστή (απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου 1998, Τ-374/94, Τ-375/94, Τ-384/94 και Τ-388/94, European Night Services κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. I-3141, σκέψη 95).

254 Ωστόσο, εν προκειμένω, οι εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης των Levêque και Reitzes, που είναι μεταγενέστερες της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν αποσκοπούν στο να συμπληρώσουν την ελλιπή αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως, αλλά στο να διαφωτίσουν το Πρωτοδικείο σχετικά με τις επικρίσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες με την προσφυγή τους κατά της αιτιολογίας της αποφάσεως αυτής όσον αφορά τα οικονομικά χαρακτηριστικά του τομέα των θαλασσίων μεταφορών και τα αποτελέσματα της ΤΑΑ στις υπερατλαντικές γραμμές.

255 Επομένως, το αίτημα των προσφευγουσών να κριθεί εν μέρει απαράδεκτο το υπόμνημα αντικρούσεως δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

256 Η Επιτροπή θεώρησε, με την απόφαση ΤΑΑ, αφενός, στις αιτιολογικές σκέψεις 383 έως 461, ότι οι συμφωνίες σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά δεν πληρούσαν καμία από τις τέσσερις προϋποθέσεις που επιβάλλει το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης για να μπορεί να χορηγηθεί ατομική εξαίρεση και, αφετέρου, στις αιτιολογικές σκέψεις 462 έως 491, ότι οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς δεν μπορούσαν, ούτε και αυτές, να τύχουν ατομικής εξαιρέσεως, καθόσον δεν πληρούσαν τις τρεις πρώτες προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και ότι συνεπώς δεν ήταν αναγκαίο να εξεταστεί αν ήταν δυνατό να πληρούται η τέταρτη προϋπόθεση σχετικά με τη μη εξάλειψη του ανταγωνισμού.

257 Πριν από την εξέταση των προαναφερθεισών συμφωνιών, πρέπει να υπενθυμιστεί, εκ προοιμίου, ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως ασκηθείσας βάσει του άρθρου 173 της Συνθήκης, ο ασκούμενος από το Πρωτοδικείο έλεγχος για τις περίπλοκες οικονομικής φύσεως εκτιμήσεις στις οποίες προβαίνει η Επιτροπή κατά την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως που της απονέμει το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ως προς κάθε μία από τις τέσσερις προϋποθέσεις που περιέχει περιορίζεται αναγκαστικά στην εξέταση του αν τηρήθηκαν οι κανόνες διαδικασίας και αιτιολογίας, καθώς και αν τα πραγματικά περιστατικά ήσαν ακριβή και δεν συνέτρεχε προδήλως πεπλανημένη εκτίμηση ή κατάχρηση εξουσίας (απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 1987, 142/84 και 156/84, BAT και Reynolds κατά Επιτροπής, Συλλογή 1987, σ. 4487, σκέψη 62· αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 23ης Φεβρουαρίου 1994, Τ-39/92 και Τ-40/92, CB και Europay κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-49, σκέψη 109· της 15ης Ιουλίου 1994, Τ-17/93, Matra Hachette κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-595, σκέψη 104· SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψη 288, και της 22ας Οκτωβρίου 1997, Τ-213/95 και Τ-18/96, SCK και FNK κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1739, σκέψη 190).

258 Κατά την άσκηση αυτής της εξουσίας εκτιμήσεως, η Επιτροπή υποχρεούται βεβαίως να τηρεί τον κανονισμό 4056/86 και να εφαρμόζει τους κανόνες του ανταγωνισμού στον τομέα των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς κατά τρόπο συμβατό προς τις εκτιμήσεις του Συμβουλίου σχετικά με τα χαρακτηριστικά του εν λόγω τομέα, όπως αυτά διαλαμβάνονται στον εν λόγω κανονισμό.

259 Έτσι, στην πέμπτη και στην έκτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86 αναφέρεται η ανάγκη «να αποφευχθεί η υπερβολική νομοθετική ρύθμιση του τομέα» και να καθοριστεί «το πεδίο εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιομορφίες των θαλασσίων μεταφορών».

260 Ωστόσο, ο κανονισμός 4056/86 δεν μπορεί προφανώς να παρεκκλίνει από τα άρθρα 85 και 86 της Συνθήκης, η δε πέμπτη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού διευκρινίζει εξάλλου ότι είναι αναγκαία η θέσπιση «κανόνων εφαρμογής χάριν στους οποίους η Επιτροπή θα μπορεί να αποτρέπει αποτελεσματικά τη νόθευση των συνθηκών ανταγωνισμού στην κοινή αγορά». Στη δεκάτη τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86, τονίζεται επίσης ότι «δεν είναι δυνατό να παραχωρηθεί εξαίρεση όταν δεν συντρέχουν οι όροι του άρθρου 85, παράγραφος 3, [της Συνθήκης]». Το άρθρο 14 του κανονισμού 4056/86 παρέχει στην Επιτροπή, με την επιφύλαξη του ελέγχου του Δικαστηρίου, την αποκλειστική αρμοδιότητα να εκδίδει αποφάσεις κατ' εφαρμογήν του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

261 Όσον αφορά ειδικότερα την έννοια της σταθερότητας, το Συμβούλιο θεώρησε ότι «οι [ναυτιλιακές] διασκέψεις διαδραματίζουν σταθεροποιητικό ρόλο χάριν στον οποίο εξασφαλίζονται υπηρεσίες που εμπνέουν εμπιστοσύνη στους φορτωτές» και προέβλεψε, συνεπώς, μια ομαδική εξαίρεση υπέρ αυτών. Ωστόσο, τούτο δεν σημαίνει ότι κάθε συμφωνία μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών δυνάμενη να ευνοήσει ορισμένη σταθερότητα του τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς πρέπει να τυγχάνει, ομαδικής ή ατομικής, εξαιρέσεως. Συγκεκριμένα, αφενός, το Συμβούλιο δεν ανέφερε (και δεν θα μπορούσε εξάλλου να το πράξει) ότι η έννοια της σταθερότητας είναι πιο σημαντική από το ζήτημα του ανταγωνισμού και προέβλεψε, αντιθέτως, διατάξεις, ιδίως στα άρθρα 4, 5 και 7 του κανονισμού 4056/86, που αποβλέπουν, σύμφωνα με τη διατύπωση που χρησιμοποιεί η ένατη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, στο «να προλαμβάνονται πρακτικές ασυμβίβαστες με τις διατάξεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης». Αφετέρου, το Συμβούλιο περιόρισε ρητώς τη θετική εκτίμησή του όσον αφορά τη σταθερότητα σε μόνες τις ναυτιλιακές διασκέψεις, εξαιρουμένης κάθε συμφωνίας διαφορετικού τύπου, διευκρινίζοντας ότι τα επωφελή αποτελέσματα που απορρέουν από τη σταθερότητα «δεν είναι δυνατό να επιτευχθούν χωρίς τη συνεργασία την οποία αναπτύσσουν οι ναυτιλιακές εταιρίες που μετέχουν στις εν λόγω διασκέψεις» (όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86).

262 Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι ναι μεν η σταθερότητα, στον βαθμό που συμβάλλει στη διασφάλιση αξιόπιστων υπηρεσιών στους φορτωτές, μπορεί να αποτελεί πλεονέκτημα υπό την έννοια της πρώτης προϋποθέσεως του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, πλην όμως η Επιτροπή δεν μπορεί να υποχρεούται να χορηγεί ατομική εξαίρεση σε κάθε συμφωνία η οποία, κατά τη γνώμη των μερών της συμφωνίας αυτής, θα μπορούσε να συμβάλει σε μια τέτοια σταθερότητα. Η Επιτροπή διατηρεί, εντός των ορίων που θέτει ο κανονισμός 4056/86, την εξουσία εκτιμήσεως που διαθέτει για την εφαρμογή του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

263 Συναφώς, δεν εναπόκειται στο Πρωτοδικείο να υποκαταστήσει την εκτίμησή του σε εκείνη της Επιτροπής ούτε να αποφανθεί επί των ισχυρισμών, αιτιάσεων ή επιχειρημάτων τα οποία, ακόμη και αν ήσαν βάσιμα, δεν μπορούν, εν πάση περιπτώσει, να έχουν ως συνέπεια την ακύρωση της αποφάσεως ΤΑΑ την οποία ζητούν οι προσφεύγουσες.

264 Πρέπει επίσης να υπενθυμιστεί ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι εναπόκειται κατ' αρχάς στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να υποβάλουν στην Επιτροπή τα πειστικά στοιχεία τα οποία προορίζονται να στηρίξουν την οικονομική δικαιολόγηση μιας εξαιρέσεως και, σε περίπτωση που η Επιτροπή έχει αντιρρήσεις, να της υποβάλουν εναλλακτικές λύσεις (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Ιανουαρίου 1984, 43/82 και 63/82, VBVB και VBBB κατά Επιτροπής, Συλλογή 1984, σ. 19, σκέψη 52, και της 11ης Ιουλίου 1985, 42/84, Remia κατά Επιτροπής, Συλλογή 1985, σ. 2545, σκέψη 45). Κατά τη νομολογία, οι τέσσερις προϋποθέσεις χορηγήσεως εξαιρέσεως του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης είναι σωρευτικές (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα απόφαση Consten και Grundig κατά Επιτροπής, και προπαρατεθείσα απόφαση CB και Europay κατά Επιτροπής σκέψη 110) και αρκεί συνεπώς να μην πληρούται μία μόνον από τις προϋποθέσεις αυτές για να αποκλείεται η χορήγηση εξαιρέσεως (προπαρατεθείσα απόφαση SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 267, επιβεβαιωθείσα στο πλαίσιο αναιρέσεως με διάταξη του Δικαστηρίου της 23ης Μαρτίου 1996, C-137/95 P, SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-1611, σκέψεις 34 έως 37).

2. Επί της αρνήσεως χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως στη συμφωνία σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά

265 Εν προκειμένω, πρέπει να εξεταστεί κατά προτεραιότητα η τέταρτη προϋπόθεση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης που αφορά τη μη εξάλειψη του ανταγωνισμού.

266 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή, συμπεραίνοντας ότι η ΤΑΑ παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού στις υπερατλαντικές γραμμές για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών, πλανήθηκε περί τα πραγματικά περιστατικά και το δίκαιο και προέβη σε εσφαλμένη οικονομική ανάλυση, όσον αφορά, αφενός, τον ορισμό της επίμαχης αγοράς και, αφετέρου, την εξάλειψη του ανταγωνισμού.

α) Επί του ορισμού της επίμαχης αγοράς

267 Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 27 της προσβαλλομένης αποφάσεως, «η αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών στην οποία εντάσσεται η ΤΑΑ είναι οι τακτικές γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ, μέσω των ναυτιλιακών οδών μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των λιμένων των ΗΠΑ και του Καναδά».

268 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν δύο αιτιάσεις κατά του ορισμού αυτού. Αφενός, αμφισβητούν το ότι οι υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνιστούν την επίμαχη αγορά υπηρεσιών και, αφετέρου, ισχυρίζονται ότι η αγορά περιλαμβάνει τους μεσογειακούς λιμένες της Νότιας Ευρώπης.

i) Επί της επίμαχης αγοράς των υπηρεσιών

269 Πρέπει εκ προοιμίου να τονιστεί ότι η Επιτροπή προέβη, στις αιτιολογικές σκέψεις 25 έως 58 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σε λεπτομερή και επιχειρηματολογημένη

ανάλυση της οριοθετήσεως της επίμαχης αγοράς των υπηρεσιών, εξετάζοντας διαδοχικά τους διάφορους τύπους μεταφοράς (αεροπορική ή θαλάσσια), κατόπιν, στο πλαίσιο της θαλάσσιας μεταφοράς, τις τακτικές ή όχι υπηρεσίες μεταφοράς, τη συμβατική ή με εμπορευματοκιβώτια μεταφορά και την εξειδικευμένη μεταφορά.

270 Αντιθέτως, οι προσφεύγουσες, με την προσφυγής τους, περιορίστηκαν στο σημείο αυτό να αναφέρουν ότι «αμφισβητούν τη θέση της Επιτροπής ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνιστούν την επίμαχη αγορά των υπηρεσιών». Με την απάντησή τους στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, οι προσφεύγουσες απαρίθμησαν ορισμένες άλλες πηγές ανταγωνισμού της μεταφοράς φορτίου με εμπορευματοκιβώτια, ήτοι τον ανταγωνισμό που ασκούν οι επιχειρηματίες που εκτελούν μεταφορές (τακτικές ή κατόπιν αιτήσεως) εμπορευμάτων μη τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια, τα λοιπά είδη εξειδικευμένης μεταφοράς και την αεροπορική μεταφορά. Οι προσφεύγουσες προσάπτουν επίσης στην Επιτροπή ότι δεν αξιολόγησε το σωρευτικό αποτέλεσμα αυτών των πηγών του ανταγωνισμού.

271 Όσον αφορά τη θέση των προσφευγουσών σχετικά με την ύπαρξη άλλων πηγών ανταγωνισμού, πρέπει να θεωρηθεί ότι αυτή δεν μπορεί να οδηγήσει σε επίκριση της εκτιμήσεως που διετύπωσε συναφώς η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση, στον βαθμό που οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο ικανό να αντικρούσει τους ακριβείς και ειδικούς λόγους στους οποίους στηρίζεται ο ορισμός της σχετικής αγοράς τον οποίο έλαβε υπόψη το θεσμικό αυτό όργανο.

272 Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία, η αγορά που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη περιλαμβάνει το σύνολο των προϊόντων, τα οποία, βάσει των χαρακτηριστικών τους, είναι ιδιαιτέρως ικανά να ικανοποιήσουν διαρκείς ανάγκες και δύσκολα μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα προϊόντα (απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Νοεμβρίου 1983, 322/81, Michelin κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3461, σκέψη 37). Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή απέδειξε ότι, για την πολύ μεγάλη πλειονότητα των κατηγοριών εμπορευμάτων και των πελατών των εταιριών που πραγματοποιούν τακτικές μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, οι λοιποί τρόποι θαλάσσιας μεταφοράς (οι μη τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς, οι συμβατικές και οι εξειδικευμένες μεταφορές) και η αεροπορική μεταφορά δεν συνιστούσαν εύλογη εναλλακτική λύση σε σχέση με τις τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

273 Το γεγονός ότι άλλοι τρόποι μεταφοράς, θαλάσσιας ή αεροπορικής, μπορούν, για περιορισμένο αριθμό εμπορευμάτων, να ασκήσουν περιθωριακό ανταγωνισμό στην αγορά των υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως τονίζουν οι προσφεύγουσες και όπως εξάλλου ρητώς δέχθηκε η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 50 έως 58 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν σημαίνει ότι μπορούν να θεωρηθούν ότι εμπίπτουν στην ίδια αγορά. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή απέδειξε ότι αυτό το φαινόμενο της δυνατότητας υποκαταστάσεως αφορά μικρό μόνο τμήμα της ζητήσεως, χωρίς οι προσφεύγουσες να αποδείξουν το ανακριβές της αποδείξεως αυτής.

274 Με το υπόμνημα απαντήσεως, οι προσφεύγουσες ανέφεραν δύο στοιχεία για να αποδείξουν την ύπαρξη ορισμένου ανταγωνισμού με τις αεροπορικές μεταφορές και με τις συμβατικές τακτικές γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς. Πρέπει να τονιστεί, εκ προοιμίου, ότι τα στοιχεία αυτά, που προβλήθηκαν για πρώτη φορά στο στάδιο του υπομνήματος απαντήσεως, συνιστούν επίκληση νέων αποδεικτικών μέσων, χωρίς ωστόσο να στηρίζονται σε νομικά ή πραγματικά στοιχεία τα οποία ανέκυψαν κατά τη διαδικασία. Εν πάση περιπτώσει, τα στοιχεία αυτά δεν μπορούν να αποδείξουν το βάσιμο της θέσεως των προσφευγουσών, όπως προκύπτει από την εξέταση που ακολουθεί.

Επί της αεροπορικής μεταφοράς

275 Η Επιτροπή τόνισε ότι η αεροπορική μεταφορά μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Ηνωμένων Πολιτειών «αφορά περιορισμένες μόνο ποσότητες εμπορευμάτων μεγάλης προστιθέμενης αξίας ή για τις οποίες ο χρόνος μεταφοράς αποτελεί καθοριστικό δεδομένο, λόγω του κόστους της μεταφοράς που είναι σαφώς υψηλότερο», και κατέληξε ότι η αεροπορική μεταφορά αποτελεί μέρος μιας αγοράς που είναι χωριστή από την αγορά των υπηρεσιών τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια.

276 Με την προσφυγή τους, οι προσφεύγουσες περιορίστηκαν στο να τονίσουν ότι η αεροπορική μεταφορά συνιστά πηγή ανταγωνισμού για τη μεταφορά φορτίου με εμπορευματοκιβώτια, χωρίς ωστόσο να προσκομίσουν την παραμικρή απόδειξη ούτε να αμφισβητήσουν το βάσιμο της θέσεως της Επιτροπής.

277 Με το υπόμνημα απαντήσεως, οι προσφεύγουσες ισχυρίστηκαν ότι σημαντικός αριθμός προϊόντων μεταφέρονται διά θαλάσσης και δι' αέρος και συνήψαν, ως αποδεικτικό στοιχείο, ένα έγγραφο προερχόμενο από το US Census Bureau με στοιχεία αφορώντα τις εισαγωγές των Ηνωμένων Πολιτειών, το 1993, με προέλευση τη Γερμανία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Για εκάστη των χωρών αυτών, το εν λόγω έγγραφο περιέχει στατιστικά στοιχεία που αφορούν:

— την αξία και το συνολικό βάρος των εισαγωγών,

— τη συνολική αξία και την ποσότητα των εισαγωγών ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς: θαλάσσιο και αεροπορικό,

— τον κατάλογο των 20 πλέον εισαγομένων δι' αέρος προϊόντων, με βάση το βάρος τους.

278 Το επιχείρημα των προσφευγουσών που αντλείται από το ότι, για τα 20 προαναφερθέντα προϊόντα, η αεροπορική μεταφορά αντιπροσωπεύει το 16 % το 14 % και το 19 % αντιστοίχως του συνολικού όγκου των εξαγωγών, δι' αέρος και διά θαλάσσης, προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, με προέλευση τη Γερμανία, τη Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο, δεν είναι λυσιτελές, καθόσον τα προϊόντα αυτά δεν είναι αντιπροσωπευτικά. Συγκεκριμένα, από τα στοιχεία αυτά προκύπτει επίσης ότι οι συνολικές εξαγωγές δι' αέρος από τις τρεις αυτές χώρες προς τις Ηνωμένες Πολιτείες

δεν αντιπροσωπεύουν, σε βάρος, παρά το 2 %, το 1,3 % και το 0,6 % αντιστοίχως των εξαγωγών που πραγματοποιούν οι εν λόγω χώρες με πλοία προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ με βάση την αξία τους αντιπροσωπεύουν το 47 %, το 43 % και το 100 % αντιστοίχως των εξαγωγών που πραγματοποιούνται με πλοία. Ομοίως, πρέπει να τονιστεί ότι, για τις τρεις εν λόγω χώρες, τα 20 αυτά προϊόντα αντιπροσωπεύουν το 50 % του συνολικού βάρους των εξαγωγών δι' αέρος προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ δεν αντιπροσωπεύουν, αντιθέτως, παρά το 1 % περίπου των εξαγωγών προς τις Ηνωμένες Πολιτείες που πραγματοποιούνται με πλοίο με προέλευση το Ηνωμένο Βασίλειο και, αντιστοίχως, το 5,8 % για τη Γερμανία και το 4,5 % για τη Σουηδία.

279 Τα στατιστικά αυτά στοιχεία, όχι μόνον δεν αποδεικνύουν κάποιο σφάλμα της Επιτροπής, αλλά επιβεβαιώνουν, αντιθέτως, ότι η ζήτηση αεροπορικών μεταφορών αφορά περιορισμένες ποσότητες εμπορευμάτων υψηλής προστιθέμενης αξίας και μικρού βάρους και ότι η αεροπορική μεταφορά συνιστά αγορά χωριστή από τις τακτικές γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Οι τακτικές γραμμές της συμβατικής θαλάσσιας μεταφοράς ((break-bulk)

280 Με το υπόμνημα απαντήσεως, οι προσφεύγουσες υποστήριξαν ότι, για ορισμένα ογκώδη προϊόντα μικρής αξίας, υπάρχει ανταγωνισμός στο πλαίσιο των τακτικών γραμμών μεταξύ της συμβατικής μεταφοράς και της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια. Οι προσφεύγουσες στηρίζονται σε ένα απόσπασμα της απαντήσεώς τους στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, στο οποίο εξέθεσαν ότι ένας μεγάλος αριθμός εμπορευμάτων τα οποία, πριν από την εμφάνιση της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, διακινούνταν με συμβατική μεταφορά μπορούν ακόμη σήμερα να διακινηθούν με αυτό τον τύπο μεταφοράς. Αναφέρουν ορισμένα προϊόντα (υγρά, ανεπεξέργαστη ξυλεία, χαρτοπολτό και χαρτόνια) για τα οποία οι φορτωτές χρησιμοποιούν τη μία ή την άλλη από τις υπηρεσίες αυτές.

281 Συνεπώς, οι προσφεύγουσες απλώς επαναλαμβάνουν, χωρίς να προσκομίζουν νέα στοιχεία, τα επιχειρήματα που ανέπτυξαν κατά τη διοικητική διαδικασία με την απάντησή τους στην ανακοίνωση των αιτιάσεων. Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν πράγματι τους λόγους για τους οποίους τα επι-

χειρήματα αυτά ορθώς απορρίφθηκαν από την Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 42 έως 46 και 52 της αποφάσεως ΤΑΑ. Από τις αιτιολογικές σκέψεις αυτές προκύπτει, αφενός, ότι η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια έχει αντικαταστήσει σχεδόν εξ ολοκλήρου την συμβατική μεταφορά στις υπερατλαντικές γραμμές, δεδομένης της φύσεως του μεταφερομένου φορτίου και των οικονομικών πλεονεκτημάτων που συνδέονται με την χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων, και ειδικότερα της προσαρμογής στην συνδυασμένη μεταφορά, και, αφετέρου, ότι η συμβατική μεταφορά, στις υπερατλαντικές γραμμές, δεν συνιστά ευλόγως ελκυστική εναλλακτική λύση για τους επιχειρηματίες παρά μόνο για πολύ περιορισμένο αριθμό κατηγοριών εμπορευμάτων.

282 Όσον αφορά το προβαλλόμενο σωρευτικό αποτέλεσμα των διαφόρων πηγών ανταγωνισμού, επιβάλλεται η διαπίστωση, όπως ορθώς έπραξε η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 69 και 70 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι εταιρίες θαλασσίων μεταφορών, που κάνουν διάκριση μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών εμπορευμάτων εφαρμόζοντας σημαντικά διαφοροποιημένες τιμές (η τιμή της μεταφοράς μπορεί, ανάλογα με τα εμπορεύματα, να κυμανθεί από το 1 έως το 5 για την ίδια μεταφορική υπηρεσία), μπορούν να περιορίσουν τα αποτελέσματα του περιθωριακού ανταγωνισμού για τη μεταφορά ειδικών κατηγοριών εμπορευμάτων. Επιπλέον, το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι, αν έπρεπε να αντιμετωπίσουν διαφορετική πηγή ανταγωνισμού για κάθε κατηγορία εμπορευμάτων, θα εξετίθεντο στον ανταγωνισμό για όλες τις υπηρεσίες τους δεν μπορεί να γίνει δεκτό. Όχι μόνον οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι αντιμετώπισαν τον ανταγωνισμό άλλων μεταφορικών υπηρεσιών όσον αφορά κάθε κατηγορία εμπορευμάτων και συνεπώς για όλο το φάσμα των υπηρεσιών, αλλά, επιπλέον, όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς κατά νόμο ότι, για τη μεγάλη πλειονότητα των κατηγοριών εμπορευμάτων και χρηστών, οι άλλες υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς δεν μπορούν να υποκαταστήσουν τις τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια. Επομένως, πρέπει επίσης να απορριφθεί η αιτίαση που αντλείται από το ότι δεν ελήφθη υπόψη το σωρευτικό αποτέλεσμα των διαφόρων πηγών ανταγωνισμού.

283 Επομένως, ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι οι τακτικές γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια συνιστούν χωριστή αγορά.

284 Το απόσπασμα από την όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86, που επικαλούνται οι προσφεύγουσες, σύμφωνα με το οποίο «συχνότατα οι διασκέψεις

υπόκεινται σε πραγματικό ανταγωνισμό τόσο εκ μέρους των τακτικών γραμμών [μεταφοράς που πραγματοποιούνται] εκτός διασκέψεων όσο και σε ορισμένες περιπτώσεις εκ μέρους των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και άλλων τρόπων μεταφοράς», δεν μπορεί να ανατρέψει το συμπέρασμα αυτό.

285 Επιβάλλεται κατ' αρχάς η διαπίστωση ότι, όχι μόνο η διαπίστωση που εξέφρασε το Συμβούλιο όσον αφορά τους διάφορους τρόπους μεταφοράς που μπορούν να ανταγωνιστούν τις ναυτιλιακές διασκέψεις συνιστά πολύ γενική παρατήρηση που διατυπώθηκε με πολλές επιφυλάξεις, όπως τούτο καταδεικνύεται από τη χρήση των εισαγωγικών λέξεων «συχνότατα», αλλά κυρίως αυτή αναφέρεται στην κατάσταση των ναυτιλιακών διασκέψεων και η κύρια ανταγωνιστική δραστηριότητα που εντοπίζεται είναι εκείνη που ασκείται από εταιρίες που δεν έχουν προσχωρήσει σε μια διάσκεψη και πραγματοποιούν τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς. Διαπιστώθηκε όμως ακριβώς, στο πλαίσιο της εξετάσεως της εξαιρέσεως κατά κατηγορία, ότι η TAA δεν αποτελούσε ναυτιλιακή διάσκεψη, αλλά συμφωνία η οποία, λόγω της τιμολογιακής ευλυγισίας της, επέτρεπε την προσέλκυση και τον προσεταιρισμό εταιριών οι οποίες άλλως θα παρέμεναν ανεξάρτητες και θα μπορούσαν να ασκούν πραγματική ανταγωνιστική πίεση.

286 Όσον αφορά ειδικότερα τις μη τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς (με ελεύθερα φορτηγά πλοία), πρέπει να τονιστεί, κατ' αρχάς, ότι δεν θεωρούνται από το Συμβούλιο δυνητική πηγή ανταγωνισμού παρά μόνο «σε ορισμένες περιπτώσεις». Πρέπει να παρατηρηθεί εν συνεχεία ότι οι εν λόγω υπηρεσίες αποκλείονται, βάσει του άρθρου 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 4056/86, από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, καθόσον τα τιμολόγια των υπηρεσιών αυτών είναι, σύμφωνα με την τέταρτη αιτιολογική σκέψη του ίδιου κανονισμού, ελεύθερα διαπραγματεύσιμα, κατά περίπτωση, ανάλογα με τις συνθήκες της προσφοράς και της ζήτησης. Στο άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο α', του κανονισμού 4056/86, το Συμβούλιο τονίζει επίσης τις διαφορές που αφορούν τις κατηγορίες των μεταφερομένων εμπορευμάτων, τη φύση και τις συνθήκες εκτελέσεως των υπηρεσιών αυτών (εμπορεύματα χύδην, μεταφορά κατόπιν αιτήσεως, πλοίο ναυλωμένο εν όλω ή εν μέρει από έναν ή περισσότερους φορτωτές, ταξίδια μη τακτικά ή προγραμματισμένα ή ταξίδια που δεν έχουν ανακοινωθεί, ναύλοι που αποτελούν αντικείμενο ελεύθερων διαπραγματεύσεων).

287 Αντίθετως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, οι εκτιμήσεις που διατύπωσε το Συμβούλιο στον κανονισμό 4056/86 επιβεβαιώνουν επίσης ότι οι τακτικές υπη-

ρεσίες μεταφοράς εμπίπτουν σε αγορά χωριστή από εκείνη των υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς, έστω και αν, σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορούν να ασκήσουν ορισμένο περιθωριακό, περιστασιακό και πολύ περιορισμένο ανταγωνισμό.

288 Επομένως, οι προσφεύγουσες δεν μπόρεσαν να αποδείξουν επαρκώς κατά νόμο το εσφαλμένο των εκτιμήσεων της Επιτροπής, βάσει των οποίων η Επιτροπή απέκλεισε το είδος αυτό της μεταφοράς από τον ορισμό της σχετικής αγοράς.

289 Πρέπει να τονιστεί περαιτέρω ότι η ανάλυση της Επιτροπής επιρρωννύεται από διάφορα αποσπάσματα οικονομικών βιβλίων που αφορούν την θαλάσσια μεταφορά και επισυνάπτονται στο παράρτημα ΙΙΙ της αποφάσεως ΤΑΑ.

290 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι πρέπει να απορριφθεί το σύνολο των αιτιάσεων που αφορούν τον ορισμό της επίμαχης αγοράς των υπηρεσιών.

ii) Γεωγραφική διάσταση της επίμαχης αγοράς

291 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι απέκλεισε την «μεσογειακή πύλη» από τον ορισμό που έδωσε της σχετικής αγοράς. Οι υπηρεσίες μεταφοράς που αφορούν τις υπερατλαντικές γραμμές και προσφέρονται από τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης και οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τους μεσογειακούς λιμένες μπορούν να αντικατασταθούν αμοιβαία. Οι προσφεύγουσες υπενθυμίζουν ότι εξέθεσαν, με την απάντησή τους στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, τη φύση και τον βαθμό του ανταγωνισμού που σχετίζεται με τις θαλάσσιες οδούς οι οποίες συνδέουν τη Νότια Ευρώπη και τον Καναδά. Κατόπιν των παρατηρήσεων αυτών, η Επιτροπή τροποποίησε τον ορισμό της αγοράς για να περιλάβει την «καναδική πύλη», αποκλείοντας ταυτόχρονα την «μεσογειακή πύλη».

292 Οι προσφεύγουσες καταγγέλλουν επί του σημείου αυτού τη συλλογιστική που ακολούθησε η Επιτροπή. Στην αιτιολογική σκέψη 66 της αποφάσεως ΤΑΑ, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι οι μεσογειακοί λιμένες προσφέρουν πραγματική εναλλακτική λύση σε σχέση με τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, τουλάχιστον για ορισμένους φορτωτές. Επικαλούνται τις διαπιστώσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή όσον αφορά την επίπτωση της ΤΑΑ στην αγορά, για να αποδείξουν ότι υφίσταται ορισμένος βαθμός αντικαταστασιμότητας μεταξύ των υπηρεσιών μεταφοράς που αφορούν τις υπερατλαντικές γραμμές και προσφέρονται από τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης και τους μεσογειακούς λιμένες. Αναφέρονται, ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 219 της αποφάσεως ΤΑΑ, σύμφωνα με την οποία «τα αποτελέσματα της ΤΑΑ έγιναν επίσης αισθητά στις μεταφορές μέσω της Μεσογείου», καθώς και στην αιτιολογική σκέψη 220 της εν λόγω αποφάσεως, στην οποία η Επιτροπή αναφέρει, αφού διαπίστωσε ότι οι μεταφορές προς τις Ηνωμένες Πολιτείες αυξήθηκαν περισσότερο με αφετηρία τους μεσογειακούς λιμένες απ' ό,τι με αφετηρία τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης μεταξύ 1992 και 1993, ότι «ορισμένοι φορτωτές, ιδίως εκείνοι που εδρεύουν στην περιοχή της Νότιας Γαλλίας, αποφάσισαν να μεταστρέψουν εν όλω ή εν μέρει τις δραστηριότητές τους προς λιμένες της Μεσογείου, λόγω των αυξήσεων που επέβαλε η ΤΑΑ». Οι προσφεύγουσες φρονούν ότι η σημασία της εκτροπής της κατεύθυνσης των μεταφορών από τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης προς εκείνους της Μεσογείου αποδεικνύει την ύπαρξη υψηλού βαθμού αντικαταστασιμότητας μεταξύ των σχετικών υπηρεσιών μεταφοράς.

293 Πρέπει να τονιστεί ότι οι προσφεύγουσες, με την επιχειρηματολογία τους, αμφισβητούν τη γεωγραφική συνιστώσα των υπηρεσιών μεταφοράς που αποτελούν τη σχετική αγορά. Η συνιστώσα αυτή παραπέμπει στο ζήτημα του καθορισμού των σημείων προελεύσεως και προορισμού των υπηρεσιών μεταφοράς όσον αφορά τις υπερατλαντικές γραμμές.

294 Είναι αναντίρρητο ότι υφίσταται ορισμένη αντικαταστασιμότητα μεταξύ των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ΤΑΑ και των τακτικών μεταφορών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, στις υπερατλαντικές γραμμές, που προσφέρονται από ή προς μεσογειακούς λιμένες. Ωστόσο, ο αποκλεισμός των τελευταίων αυτών υπηρεσιών από τη σχετική αγορά δεν δικαιολογείται από την πλήρη έλλειψη αντικαταστασιμότητας, αλλά από το γεγονός ότι η αντικαταστασιμότητα αυτή είναι πολύ περιορισμένη.

295 Συγκεκριμένα, στην απόφαση ΤΑΑ, η Επιτροπή θεώρησε ότι το φαινόμενο της αντικαταστασιμότητας συνδέεται ουσιαστικά με την απόσταση μεταξύ των λιμένων,

από τους οποίους οι εταιρίες πραγματοποιούν τη θαλάσσια υπερατλαντική σύνδεση, από τα σημεία στο εσωτερικό της ξηράς όπου γίνεται η παράδοση ή η φόρτωση των εμπορευμάτων και από το κόστος της χερσαίας διακίνησης των εμπορευμάτων το οποίο συνεπάγεται η απόσταση αυτή. Συνεπώς, το φαινόμενο αυτό αφορά μόνο τους επιχειρηματίες που είναι εγκατεστημένοι σε περιοχές οι οποίες ανήκουν τόσο στις ζώνες έλξης των λιμένων που χρησιμοποιούν οι εταιρίες μέλη της ΤΑΑ όσο και σε εκείνες των μεσογειακών λιμένων. Η Επιτροπή εντόπισε τους εν λόγω επιχειρηματίες «στην περιοχή της Νότιας Γαλλίας» και θεώρησε ότι οι επιχειρηματίες αυτοί, που αντιπροσωπεύουν σχετικά ελαστικό τμήμα της ζητήσεως, ασκούν μόνο «πολύ περιθωριακή» επιρροή στη συνολική ζήτηση των υπηρεσιών αυτών, το δε καθού όργανο διευκρίνισε συναφώς τα ακόλουθα:

«[Ο] ανταγωνισμός που ασκείται από τις υπηρεσίες στη Μεσόγειο είναι ακόμη περιορισμένος επειδή οι λιμένες της Μεσογείου είναι λιγότερο αποτελεσματικοί και είναι μειωμένη η συχνότητα αυτών των υπηρεσιών. Για τον λόγο αυτό, οι [προσφερόμενες] υπηρεσίες από τους λιμένες του βορρά προσελκύουν μερικές φορές μεταφορείς εγκατεστημένους στη νότια Ευρώπη (για παράδειγμα τη βόρεια Ιταλία), ενώ, αντιστρόφως, σπανιότερα βλέπει κανείς ένα μεταφορέα από τη Βόρεια Ευρώπη να χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες [εταιριών που διέρχονται] μέσω της Μεσογείου.»

296 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν κάποιο στοιχείο βάσει του οποίου να μπορεί να αποδειχθεί ότι, για τους φορτωτές της Βόρειας Ευρώπης, που αποτελεί τη ζώνη έλξης των υπηρεσιών που προσφέρουν τα μέλη της ΤΑΑ, οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι μεσογειακοί λιμένες αντιπροσωπεύουν εύλογη εναλλακτική λύση, ούτε ότι οι επιχειρηματίες που είναι εγκατεστημένοι στη Νότια Γαλλία αντιπροσωπεύουν σημαντικό ή τουλάχιστον όχι αμελητέο τμήμα των χρηστών των υπηρεσιών που παρέχουν τα μέλη της ΤΑΑ.

297 Περαιτέρω, η διαπίστωση αυξήσεως των μεταφορών με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες από τους μεσογειακούς λιμένες, που ακολούθησε τη θέση σε ισχύ της ΤΑΑ, δεν μπορεί, μόνο αυτή, να θέσει εν αμφιβόλω το κύρος των εκτιμήσεων της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, παρά τις σημαντικές αυξήσεις των ναύλων που εφαρμόζουν τα μέλη της ΤΑΑ, οι μεταφορές που διέρχονται από τη Μεσόγειο αυξήθηκαν, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 220 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μόνο κατά 14 % μεταξύ 1992 και 1993, ενώ κατά την ίδια περίοδο αυξήθηκαν κατά 9 % μέσω των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης. Πέραν του ότι η αύξηση των μεταφορών που

διέρχονται από τη Μεσόγειο δεν είναι αναγκαστικά συνώνυμη μιας μεταθέσεως των γραμμών μεταφοράς, αλλά μπορεί να προκύπτει από άλλους παράγοντες, όπως μια ανάπτυξη των εξαγωγών, προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, των περιοχών της Νότιας Ευρώπης, η περιορισμένη αύξηση των μεταφορών μέσω των μεσογειακών λιμένων απλώς επιβεβαιώνει τον περιθωριακό χαρακτήρα της αντικαταστασιμότητας των σχετικών υπηρεσιών μεταφοράς. Δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν, εξάλλου, άλλα στοιχεία βάσει των οποίων να μπορεί να ανατραπεί η ανάλυση της Επιτροπής, η επιχειρηματολογία τους πρέπει να απορριφθεί.

298 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το σύνολο των αιτιάσεων και επιχειρημάτων που διατυπώθηκαν κατά του ορισμού της επίμαχης αγοράς των υπηρεσιών, τον οποίο έλαβε υπόψη η Επιτροπή, πρέπει να απορριφθεί.

β) Επί της δυνατότητας εξαλείψεως του ανταγωνισμού για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών

299 Προκειμένου να καθοριστεί αν οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς και το CMP πληρούσαν την τέταρτη προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, η Επιτροπή εξέτασε διαδοχικά αν η TAA επέτρεπε την εξάλειψη του ανταγωνισμού μεταξύ των μερών της συμφωνίας αυτής, αν τα μέρη αυτά αντιπροσώπευαν σημαντικό τμήμα της επίμαχης αγοράς και, τέλος, αν ο εξωτερικός ανταγωνισμός μπορούσε να τις εμποδίσει να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών.

300 Πριν από την εξέταση των διαφόρων αιτιάσεων που ανέπτυξαν, σύμφωνα με το ίδιο διάγραμμα αναλύσεως, οι προσφεύγουσες κατά της θέσεως της Επιτροπής, πρέπει να τονιστεί ότι η δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών πρέπει αναγκαστικά να αποτελέσει αντικείμενο συνολικής εκτιμήσεως, λαμβανομένων, ειδικότερα, υπόψη των χαρακτηριστικών της σχετικής αγοράς, των περιορισμών του ανταγωνισμού που δημιουργεί η συμφωνία, των μεριδίων αγοράς που κατέχουν τα μέρη της συμφωνίας αυτής, της σημασίας και της

εντάσεως του πραγματικού και δυνητικού εξωτερικού ανταγωνισμού. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο αυτής της συνολικής προσεγγίσεως, τα διάφορα αυτά στοιχεία συνδέονται στενά ή μπορούν να εξισορροπηθούν. Έτσι, όσο σοβαρότεροι είναι οι περιορισμοί του εσωτερικού ανταγωνισμού μεταξύ των μερών, τόσο πιο αναγκαίο είναι να είναι έντονος και σημαντικός ο εξωτερικός ανταγωνισμός για να μπορεί η συμφωνία να τύχει της εξαιρέσεως. Ομοίως, όσο πιο μεγάλα είναι τα μερίδια της αγοράς που κατέχουν τα μέρη της συμφωνίας τόσο πιο ισχυρός πρέπει να είναι ο δυνητικός ανταγωνισμός.

i) Επί του εσωτερικού ανταγωνισμού

301 Οι προσφεύγουσες φαίνεται ότι θεωρούν, κατ' αρχάς, ότι η Επιτροπή πλανήθηκε περί το δίκαιο, συμπεραίνοντας ότι δεν πληρούνταν η τέταρτη προϋπόθεση του άρθρου 85, παράγραφος 3, στοιχείο β', της Συνθήκης, λόγω του γεγονότος και μόνον ότι η ΤΑΑ είχε εξαλείψει τον εσωτερικό ανταγωνισμό.

302 Η αιτίαση αυτή πρέπει προφανώς να απορριφθεί. Όπως υπενθυμίστηκε ανωτέρω, η εκτίμηση της προϋποθέσεως του άρθρου 85, παράγραφος 3, στοιχείο β', της Συνθήκης προϋποθέτει συνολική προσέγγιση, με συνεκτίμηση, ιδίως, του εσωτερικού και του εξωτερικού ανταγωνισμού. Από την προσβαλλόμενη απόφαση, ιδίως δε από την αιτιολογική σκέψη 437, προκύπτει όμως σαφώς ότι η διαπίστωση του ότι η ΤΑΑ παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού μεταξύ τους αποτελεί απλώς ένα από τα στοιχεία στα οποία η Επιτροπή στήριξε το συμπέρασμά της, που διατυπώνεται στην αιτιολογική σκέψη 461 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η ΤΑΑ ήταν συμφωνία που παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού για σημαντικό μέρος των επίμαχων υπηρεσιών.

303 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, εν συνεχεία, ότι δεν εξάλειψαν τον ανταγωνισμό μεταξύ τους. Ισχυρίζονται, αφενός, ότι η συνεργασία που προβλέπει η ΤΑΑ όσον αφορά τις τιμές ήταν λιγότερο περιοριστική του ανταγωνισμού απ' ό,τι η εφαρμογή ομοιόμορφων ναύλων και ότι είχαν την ελευθερία να ασκούν ανεξάρτητη δράση και,

αφετέρου, ότι τελούσαν σε ανταγωνισμό μεταξύ τους όσον αφορά τις προσφορές των υπηρεσιών. Με το υπόμνημα απαντήσεως, οι προσφεύγουσες προσκόμισαν, ως απόδειξη, κάποια στοιχεία, τα οποία είχαν υποβάλει στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία και από τα οποία προκύπτει, αφενός, ότι τα μερίδιά τους στο σύνολο του φορτίου που μετέφερε το σύνολο των μελών της TAA, μεταξύ του Σεπτεμβρίου του 1992 και του Μαρτίου του 1994, υπέστησαν διακυμάνσεις κατά 11 έως 81 % και, αφετέρου, ότι οι φορτωτές προέβησαν, στο πλαίσιο συμβάσεων υπηρεσιών, σε σημαντικές αναδιανομές του όγκου των μεταφερομένων εμπορευμάτων μεταξύ των προσφευγουσών. Τέλος, με το υπόμνημα απαντήσεως, οι προσφεύγουσες προσήψαν επίσης στην Επιτροπή ότι δεν αιτιολόγησε την άρνησή της να χορηγήσει εξαίρεση.

304 Όσον αφορά, πρώτον, τον εσωτερικό ανταγωνισμό στον τομέα των τιμών, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι τα μέλη της TAA καθόριζαν από κοινού τους τιμοκαταλόγους, των οποίων η εφαρμογή εποπτευόταν από μια «επιτροπή ναύλων» λειτουργούσα σε μόνιμη βάση. Οι συμφωνίες αυτές περί καθορισμού των τιμών της μεταφοράς είχαν προδήλως ως αποτέλεσμα την εξάλειψη του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές μεταξύ των μερών, υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, στοιχείο α', της Συνθήκης.

305 Το ζήτημα αν το δυαδικό τιμολογιακό καθεστώς της TAA ήταν ή όχι λιγότερο περιοριστικό του ανταγωνισμού απ' ό,τι μια συμφωνία ναυτιλιακής διασκέψεως καθορίζουσα ομοιόμορφους ή κοινούς ναύλους είναι αλυσιτελές. Έχει ήδη κριθεί ανωτέρω ότι η TAA δεν αποτελούσε ναυτιλιακή διάσκεψη και το μοναδικό κρίσιμο ζήτημα είναι, στο στάδιο αυτό της αποφάσεως, το αν παρείχε στα μέλη της η δυνατότητα εξαλείψεως του μεταξύ τους ανταγωνισμού.

306 Κατά τα λοιπά, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι η TAA εξάλειφε την κανονική λειτουργία του ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της όσον αφορά τις τιμές, μολονότι προέβλεπε διττό τιμολογιακό καθεστώς. Συγκεκριμένα, η τιμολογιακή ευλυγισία που παρείχετο στα εκτός διαρθρώσεως μέλη και η σταθερή διαφορά τιμών που επιτρεπόταν υπέρ αυτών των τελευταίων (100 USD τουλάχιστον ανά εμπορευματοκιβώτιο) είχαν αποφασιστεί από όλα τα μέλη της TAA.

307 Ομοίως, η παρούσα ανάλυση δεν μπορεί να μεταβληθεί από τη δυνατότητα παρεκκλίσεως, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, από την τιμολογιακή πειθαρχία που απορρέει από τις συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς, με την άσκηση ανεξάρτητων δράσεων. Πρέπει, κατ' αρχάς, να τονιστεί ότι η ευχέρεια αυτή, που επιβλήθηκε από τη νομοθεσία τρίτου κράτους, έχει εξαιρετικό χαρακτήρα σε σχέση με την αρχή του από κοινού καθορισμού των τιμών. Εν συνεχεία, από το άρθρο 13 της ΤΑΑ, όπως τροποποιήθηκε, προκύπτει ότι, παρά την ονομασία της, η ανεξάρτητη δράση εποπτευόταν και πλαισιωνόταν, υπό την έννοια ότι η γραμματεία της ΤΑΑ έπρεπε να πληροφορείται δέκα ημέρες εκ των προτέρων την εφαρμογή της, πράγμα που παρείχε τη δυνατότητα στα λοιπά μέλη να προσαρμοστούν σ' αυτή ή να πείσουν την εταιρία που ήθελε να αναλάβει τέτοια δράση να παραιτηθεί της δράσεως αυτής. Η ανεξάρτητη δράση δεν ενέπιπτε συνεπώς στην κανονική λειτουργία του ανταγωνισμού, βάσει της οποίας κάθε επιχειρηματίας πρέπει να καθορίζει αυτοτελώς την πολιτική που προτίθεται να ακολουθήσει στην αγορά, πράγμα που αντιτίθεται αυστηρώς σε κάθε άμεση ή έμμεση επαφή μεταξύ επιχειρηματιών, που έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα είτε να επηρεάσει τη συμπεριφορά στην αγορά ενός πραγματικού ή δυνητικού ανταγωνιστή είτε να αποκαλύψει σε ένα τέτοιο ανταγωνιστή τη συμπεριφορά που έχει αποφασιστεί ή που σχεδιάζεται να τηρηθεί στην αγορά (απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 1975, 40/73 έως 48/73, 50/73, 54/73 έως 56/73, 111/73, 113/73 και 114/73, Suiker Unie κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1975, σ. 507, σκέψεις 173 και 174).

308 Κατά τα λοιπά, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από τα στοιχεία που παρέσχον οι προσφεύγουσες προκύπτει ότι η χρησιμοποίηση ανεξάρτητων δράσεων παρέμεινε, στην πράξη, εξαιρετική. Έτσι, από τα εν λόγω στοιχεία προκύπτει ότι μόνον 824 ανεξάρτητες δράσεις ασκήθηκαν το 1993, πράγμα που μπορεί να χαρακτηρισθεί αμελητέο σε σχέση με περίπου 1 500 000 εμπορευματοκιβώτια μεταφερθέντα από τα μέλη της ΤΑΑ ή σε σχέση με τον αριθμό των ανεξάρτητων δράσεων που ασκήθηκαν το 1988 από τα μέρη των συμφωνιών που αποκαλούνται «του Ειρηνικού», τα οποία πραγματοποιούν μεταφορές μεταξύ των δυτικών και ανατολικών ακτών των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ασίας, ήτοι των 98 573 ανεξάρτητων δράσεων.

309 Δεν αμφισβητείται επιπλέον ότι οι ανεξάρτητες δράσεις δεν αποτέλεσαν, στην πράξη, εμπόδιο στην αύξηση των τιμών που εφαρμόζουν τα μέλη της ΤΑΑ.

310 Επομένως, ούτε η δυαδική τιμολογιακή διάρθρωση ούτε η δυνατότητα ασκήσεως ανεξάρτητων δράσεων δεν αποδεικνύουν την ύπαρξη πραγματικού ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές μεταξύ των μερών της ΤΑΑ.

311 Πρέπει επιπλέον να υπενθυμιστεί ότι η ΤΑΑ υπέβαλε επίσης τη σύναψη των συμβάσεων υπηρεσιών σε μια σειρά κανόνων, βάσει των οποίων, μεταξύ άλλων, έπρεπε να αποτελούν αντικείμενο κοινών διαπραγματεύσεων για την πλειονότητα των μελών και να αφορούν μόνο μια κατώτατη ποσότητα εμπορευματοκιβωτίων ή μια ανώτατη διάρκεια. Η Επιτροπή τόνισε επιπλέον με την προσβαλλόμενη απόφαση, χωρίς αυτό να αμφισβητηθεί με την παρούσα προσφυγή, ότι ο ρόλος της γραμματείας της ΤΑΑ μαρτυρούσε τον βαθμό της εμπορικής ενσωμάτωσης των εταιριών στο πλαίσιο της συμφωνίας αυτής.

312 Όσον αφορά, δεύτερον, τις προσφορές υπηρεσιών, επιβάλλεται, κατ' αρχάς, η διαπίστωση ότι οι προσφεύγουσες περιορίστηκαν, με την προσφυγή τους, να τονίσουν ότι τελούσαν σε ανταγωνισμό μεταξύ τους επί του σημείου αυτού και ότι οι φορτωτές δέχονταν την ύπαρξη διαφορών στην ποιότητα μεταξύ των υπηρεσιών που πρόσφεραν τα πρώην μέλη των διασκέψεων Neusara και Usanera και οι πρώην ανεξάρτητες εταιρίες, διαφορών ικανών να δικαιολογήσουν τη διαφορά των εφαρμοζόμενων τιμών. Ωστόσο, δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να μπορεί να στηρίξει το βάσιμο των ισχυρισμών αυτών, ούτε ανέφεραν σε τι συνίσταντο οι προβαλλόμενες αυτές διαφορές πέραν αυτών που αφορούν τη συχνότητα των υπηρεσιών και το είδος του χρησιμοποιημένου πλοίου, οι οποίες ελήφθησαν ήδη υπόψη από την Επιτροπή.

313 Πρέπει να τονιστεί, εν συνεχεία, ότι με το επιχείρημα αυτό απλώς επιχειρείται να δικαιολογηθεί η πρακτική των διαφορετικών τιμών ή, το πολύ, να καταδειχθεί ότι υπάρχει διαφορά μεταξύ των δύο κατηγοριών μελών της ΤΑΑ, αλλά όχι να αποδειχθεί η ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μελών της ΤΑΑ. Επομένως, το επιχείρημα αυτό είναι, εν πάση περιπτώσει, αλυσιτελές.

314 Σε τελική ανάλυση, η Επιτροπή κατέστησε προφανές ότι, όσον αφορά την αγορά των υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, όπως αυτές που

προσφέρουν τα μέλη της ΤΑΑ, η ποιότητα της υπηρεσίας αποτελούσε δευτερεύον στοιχείο σε σχέση με το επίπεδο των τιμών. Ενδεχόμενη διαφορά στην ποιότητα της υπηρεσίας δεν μπορεί συνεπώς να αντισταθμίσει την εξαφάνιση του μηχανισμού διαμορφώσεως των τιμών που προσιδιάζει στις ανταγωνιστικές αγορές, εξαφάνιση την οποία συνεπάγεται η σύναψη οριζόντας συμφωνίας περί καθορισμού των τιμών. Αυτός ο δευτερεύων χαρακτήρας οφείλεται, πρώτον, στην ομοιογένεια και στον απολύτως αντικαταστάσιμο χαρακτήρα των υπηρεσιών που προσφέρουν τα μέλη της ΤΑΑ. Η Επιτροπή τόνισε, στην αιτιολογική σκέψη 339 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι διάφορες γραμμές καλυπτόμενες από την ΤΑΑ τις εκμεταλλεύονται από κοινού μέλη που ανήκαν στις διασκέψεις Neusara και Usanera και πρώην ανεξάρτητα μέλη. Το στοιχείο αυτό, που επιβεβαιώνεται από το παράρτημα 4 της προσφυγής, στο οποίο οι προσφεύγουσες παρέθεσαν παραδείγματα τέτοιων υπηρεσιών, αποδεικνύει τον υψηλό βαθμό αντικαταστασιμότητας που υφίσταται μεταξύ των υπηρεσιών τις οποίες προσφέρει έκαστο των μελών της ΤΑΑ.

315 Δεύτερον, η Επιτροπή θεώρησε, χωρίς να αμφισβητηθεί, ότι η ανταγωνιστική επίπτωση της διαφοροποιήσεως της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρουν τα μέλη της ΤΑΑ αποδυναμώθηκε σε μεγάλο βαθμό από το CMP. Η Επιτροπή αναφέρθηκε, συναφώς, σε ένα απόσπασμα από ένα έγγραφο προερχόμενο από την ΤΑΑ, σύμφωνα με το οποίο, οσάκις ένα μέλος της ΤΑΑ συμπληρώνει τις ποσοστώσεις του στο πλαίσιο του CMP, είναι σαφώς πολύ πιθανότερο ότι θα αναθέσει υπερεργολαβικά τη μεταφορά σε άλλο μέλος της ΤΑΑ αντί να υπερβεί τις ποσοστώσεις του και να πληρώσει το αντίστοιχο πρόστιμο.

316 Όσον αφορά, τρίτον, τα μερίδια αγοράς των μερών της ΤΑΑ, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η Επιτροπή διαπίστωσε, στην αιτιολογική σκέψη 436 της προσβαλλόμενης απόφαση, ότι η έλλειψη ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της ΤΑΑ προέκυπτε επίσης από την απουσία ουσιώδους εξελίξεως των θέσεων των εταιριών στο πλαίσιο της ΤΑΑ. Δεδομένου ότι η διαπίστωση αυτή δεν αμφισβητήθηκε με την προσφυγή, ο ισχυρισμός ότι τα μερίδια αγοράς των μελών της ΤΑΑ υπέστησαν διακυμάνσεις, ο οποίος προβλήθηκε για πρώτη φορά με το υπόμνημα απαντήσεως, πρέπει να θεωρηθεί νέος ισχυρισμός υπό την έννοια του άρθρου 48, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο οποίος είναι απαράδεκτος καθόσον στηρίζεται σε πραγματικά και νομικά στοιχεία τα οποία ανέκυψαν κατά τη διαδικασία.

317 Κατά τα λοιπά, όσον αφορά τον πρώτο πίνακα που είναι συνημμένος στο παράρτημα 21 του υπομνήματος απαντήσεως και ο οποίος υποτίθεται, κατά τις προ-

σφεύγουσες, ότι δείχνει τις διακυμάνσεις των μεριδίων των μελών της TAA, τα στοιχεία που περιέχονται στον πίνακα αυτό, δεν είναι ούτε αξιόπιστα ούτε μπορούν να οδηγήσουν στη συναγωγή οριστικού συμπεράσματος. Πρέπει να τονιστεί έτσι, πρώτον, ότι ο βασικός δείκτης δεν είναι σημαντικός, καθόσον έχει καθοριστεί βάσει στοιχείων που αντιστοιχούν σε πολύ μικρή χρονική περίοδο (τρεις μήνες) η οποία δεν επιτρέπει τη συνεκτίμηση των εποχιακών διακυμάνσεων. Συναφώς, το παράδειγμα της εταιρίας MSC, που είναι η μόνη της οποίας το μερίδιο αγοράς, σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα αυτού, αυξήθηκε αισθητά, είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτικό. Συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο μέρος της αυξήσεως αυτής πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια των εννέα μηνών μετά την περίοδο των τριών μηνών που χρησίμευσαν για τον υπολογισμό του βασικού δείκτη, οπότε, αν ο δείκτης αυτός είχε υπολογιστεί όχι σε περίοδο τριών μηνών αλλά σε ολόκληρο το έτος, το μερίδιο αγοράς της οικείας εταιρίας δεν θα είχε υποστεί σημαντική εξέλιξη. Δεύτερον, η εξαφάνιση μιας εταιρίας και η προσχώρηση τριών άλλων εταιριών στην TAA, κατά την περίοδο της αναλύσεως, νοθεύουν τα αριθμητικά στοιχεία που περιέχονται στον πίνακα. Τρίτον, πέραν της εταιρίας MSC, οι διακυμάνσεις των μεριδίων αγοράς των διαφόρων μελών είναι πολύ ελάσσονες. Τέταρτον, δεν προκύπτει σαφώς ότι τα στοιχεία που περιέχονται στον πίνακα του παραρτήματος 21 του υπομνήματος απαντήσεως αντιστοιχούν στα πραγματικά μερίδια αγοράς. Συγκεκριμένα, αναφέρεται στο τέλος του πίνακα ότι τα εν λόγω στοιχεία προέρχονται από το CMP, το οποίο έχει τους δικούς του σκοπούς και δεν λαμβάνει συνεπώς υπόψη αναγκαστικά το σύνολο της δραστηριότητας των μερών της TAA. Πέμπτον, η εξέλιξη των μεριδίων αγοράς που προκύπτει από τα στοιχεία αυτά δεν επιβεβαιώνεται από τα στοιχεία που περιέχονται στον συνημμένο στο παράρτημα 22 του υπομνήματος απαντήσεως πίνακα. Έτσι, από την πρώτη γραμμή του εν λόγω πίνακα προκύπτει ότι ένα τμήμα του φορτίου που μετέφερε η P & O περιελήθη στο μερίδιο της Sea-Land και της OCCL, ενώ, σύμφωνα με τον πίνακα του παραρτήματος 21 του υπομνήματος απαντήσεως, το μερίδιο αγοράς της P & O, αντιθέτως, αυξήθηκε, ενώ το μερίδιο των δύο άλλων εταιριών μειώθηκε.

318 Ομοίως, είναι απολύτως διφορούμενος ο πίνακας που επισυνάπτεται στο παράρτημα 22 του υπομνήματος απαντήσεως, ο οποίος, κατά τις προσφεύγουσες, δείχνει τη μεταξύ των μελών της TAA μετάθεση σημαντικών όγκων φορτίου που αφορούν συμβάσεις υπηρεσιών. Έτσι, όπως τονίζει η Επιτροπή, μολονότι από τον εν λόγω πίνακα προκύπτει ότι ένα τμήμα του φορτίου που μετέφερε η P & O περιελήφθη στο μερίδιο της Sea-Land και της OCCL, πλην όμως η τελευταία αυτή εταιρία δεν εκμεταλλεύεται πλοία στον Βόρειο Αντλαντικό, αλλά συνήψε συμφωνία διαμοιρασμού των πλοίων με τις εταιρίες P & O, Sea-Land και Nedlloyd και οι τελευταίες αυτές συνήψαν επίσης συμφωνία διαμοιρασμού των πλοίων τους μεταξύ τους. Επιπλέον, και κυρίως, πρέπει να τονιστεί ότι η πλειονότητα των παρατεθέντων παραδειγμάτων αφορούν μέλη της TAA εντός διαρθρώσεως, τα οποία δεν μπορούσαν να συνάπτουν παρά μόνο συλλογικές συμβάσεις υπηρεσιών, ήτοι συμβάσεις για τις οποίες δεν υφίσταται ανταγωνισμός μεταξύ τους, καθόσον πρέπει να αποτελούν αντικείμενο από κοινού διαπραγματεύσεως.

319 Επομένως, από τους πίνακες που περιέχονται στα παραρτήματα 21 και 22 του υπομνήματος απαντήσεως δεν μπορεί να αποδειχθεί η ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ των μελών της ΤΑΑ. Οι πίνακες αυτοί είχαν εξάλλου ήδη υποβληθεί στην Επιτροπή, στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, η οποία, αφού τους εξέτασε, κατέληξε, στην αιτιολογική σκέψη 436 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στην έλλειψη ουσιαστικής εξελίξεως των αντίστοιχων θέσεων των εταιριών στο πλαίσιο της ΤΑΑ.

320 Πρέπει, περαταίρω, να υπενθυμιστεί ότι στην αιτιολογική σκέψη 428 της προσβαλλομένης αποφάσεως η Επιτροπή ανέφερε επιπλέον έναν άλλο περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των μερών της ΤΑΑ, ήτοι τον από κοινού ορισμό των μεταφορικών ικανοτήτων που προσφέρει έκαστο των μερών αυτών στην αγορά.

321 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι οι αιτιάσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες πρέπει να απορριφθούν και ότι ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η ΤΑΑ παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα εξαλείψεως του μεταξύ τους ανταγωνισμού.

ii) Επί του σημαντικού τμήματος της επίμαχης αγοράς την οποία κατέχουν τα μέλη της ΤΑΑ

322 Η Επιτροπή τόνισε, στις αιτιολογικές σκέψεις 438 έως 440 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η ΤΑΑ κάλυπτε σημαντικό τμήμα της επίμαχης αγοράς και κατέληξε, στην αιτιολογική σκέψη 441 της εν λόγω αποφάσεως, ότι η ΤΑΑ παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

323 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι πλανήθηκε περί το δίκαιο, καθόσον η ανάλυσή της καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μια ναυτιλιακή διάσκεψη κατέχουσα μερίδιο αγοράς 50 % εξαλείφει τον ανταγωνισμό υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

324 Βεβαίως, όπως τονίζουν οι προσφεύγουσες, μια ναυτιλιακή διάσκεψη περιορίζει εκ φύσεως τον ανταγωνισμό μεταξύ των μελών της και δεν μπορεί να επιτύχει τον σκοπό της σταθεροποιήσεως της αγοράς παρά μόνον αν διαθέτει όχι αμελητέο μερίδιο αγοράς. Το γεγονός ότι ο κανονισμός 4056/86 προβλέπει εξαίρεση κατά κατηγορία υπέρ των ναυτιλιακών διασκέψεων δεν επιτρέπει συνεπώς να θεωρηθεί αυτομάτως ότι κάθε ναυτιλιακή διάσκεψη κατέχουσα μερίδιο αγοράς 50 % δεν πληροί την τέταρτη προϋπόθεση του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

325 Ωστόσο, πρέπει να υπενθυμιστεί, πρώτον, ότι η TAA δεν αποτελούσε ναυτιλιακή διάσκεψη. Οι προσφεύγουσες συνεπώς δεν μπορούν να επικαλεστούν τη θετική εκτίμηση που επιφυλάσσει ο κανονισμός 4056/86 σ' αυτό το είδος των συμφωνιών. Πρέπει να προστεθεί συναφώς ότι, σύμφωνα με την όγδοη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού, τα ευεργετικά αποτελέσματα δεν μπορούν ακριβώς να επιτευχθούν χωρίς τη συνεργασία που αναπτύσσεται στο πλαίσιο των ναυτιλιακών διασκέψεων.

326 Δεύτερον, η συλλογιστική των προσφευγουσών είναι πράγματι εσφαλμένη, στον βαθμό που στηρίζεται στην ύπαρξη μεριδίου αγοράς 50 %, το οποίο προκύπτει από τον προεκτεθέντα ευρύ ορισμό της σχετικής αγοράς. Ανωτέρω όμως κρίθηκε ότι οι αιτιάσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες κατά του ορισμού της επίμαχης αγοράς δεν είναι βάσιμες. Κατά συνέπεια, η εκτίμηση της Επιτροπή δεν στηρίζεται στην παραδοχή ότι τα μέλη της TAA κατείχαν μερίδιο αγοράς 50 %, αλλά στην παραδοχή ότι, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 439 της αποφάσεως TAA, το μερίδιο αυτό ήταν της τάξεως του 75 % το 1992 και της τάξεως του 65 έως 70 % το 1993. Στις απευθείας υπερατλαντικές γραμμές που συνδέουν την Βόρεια Ευρώπη με τις Ηνωμένες Πολιτείες, εξαιρουμένων συνεπώς των λιμένων του Καναδά, τα μερίδια αγοράς που κατείχαν τα μέρη της TAA ήσαν, σύμφωνα με τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην αιτιολογική σκέψη 146 της προσβαλλομένης αποφάσεως και τα

οποία επιβεβαιώθηκαν από τις προσφεύγουσες, της τάξεως του 81 % το 1992, του 71,3 % το 1993 και του 69,6 % το 1994.

327 Τρίτον, δεν αμφιβηστείται ότι, πριν από τη σύναψη της ΤΑΑ το 1992, τα μέλη των διασκέψεων Neusara και Usanera αντιπροσώπευαν, αντιστοίχως, το 55,7 % και το 52,9 % των υπερατλαντικών μεταφορών. Εν συνεχεία, η ΤΑΑ κατέστησε δυνατή τη συγκέντρωση, στο πλαίσιο μιας ενιαίας διαρθρώσεως, των μελών των διασκέψεων Neusara και Usanera, καθώς και ορισμένων εταιριών που είχαν μέχρι τότε παραμείνει ανεξάρτητες. Η ΤΑΑ είχε συνεπώς ως αποτέλεσμα να αυξηθεί σημαντικά η συγκέντρωση της προσφοράς που ελεγχόταν από εταιρίες συνδεδεμένες με συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών.

328 Τέταρτον, έστω και αν μια δεσπόζουσα θέση δεν μπορεί να εξομοιωθεί απολύτως με την εξάλειψη του ανταγωνισμού υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, πρέπει να υπενθυμιστεί ενδεικτικώς ότι, κατά τη νομολογία, τα ιδιαιτέρως σημαντικά μερίδια αγοράς συνιστούν από μόνα τους, πλην εξαιρετικών περιστάσεων, την απόδειξη της υπάρξεως δεσπόζουσας θέσεως. Τούτο ισχύει στην περίπτωση πεδίου αγοράς 50 % (απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 1991, C-62/86, AKZO κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-3359, σκέψη 60).

329 Επομένως, η αιτίαση σχετικά με την πλάνη περί το δίκαιο της Επιτροπής δεν είναι βάσιμη και πρέπει να απορριφθεί.

330 Έχοντας φθάσει στο στάδιο αυτό της εξετάσεως, πρέπει να τονιστεί ότι, προκειμένου να καθορίσει αν μια συμφωνία παρέχει στα μέρη της τη δυνατότητα, για σημαντικό τμήμα των επίμαχων προϊόντων, εξαλείψεως του ανταγωνισμού υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, στοιχείο β', της Συνθήκης, η Επιτροπή δεν μπορεί, κατ' αρχήν, να στηρίζεται στο γεγονός και μόνον ότι η επίμαχη συμφωνία εξαλείφει τον ανταγωνισμό μεταξύ των εν λόγω μερών και ότι τα μέρη αυτά αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα της εν λόγω αγοράς. Αφενός, η μη εξάλειψη του ανταγωνισμού

αποτελεί έννοια περιοριστικότερη από εκείνη της υπάρξεως ή της αποκτήσεως δεσπόζουσας θέσεως, οπότε μια συμφωνία θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι δεν εξαλείφει τον ανταγωνισμό υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, στοιχείο β', της Συνθήκης και να τύχει συνεπώς εξαιρέσεως, έστω και αν δημιουργεί δεσπόζουσα θέση υπέρ των μελών της (βλ., στο πνεύμα αυτό, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1978, 27/76, United Brands κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1978, σ. 75, σκέψη 113· της 13ης Φεβρουαρίου 1979, 85/76, Hoffmann-la Roche κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/Ι, σ. 215, σκέψη 39· απόφαση Matra Hachette κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψεις 153 και 154). Αφετέρου, ο δυνητικός ανταγωνισμός πρέπει να λαμβάνεται υπόψη πριν από τη συναγωγή του συμπεράσματος ότι μια συμφωνία εξαλείφει τον ανταγωνισμό υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης (βλ., στο πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσα απόφαση Europemballage και Continental Can κατά Επιτροπής, σκέψη 25).

331 Πρέπει να προστεθεί ότι η συνεκτίμηση και η ανάλυση του εξωτερικού ανταγωνισμού, τόσο του πραγματικού όσο και του δυνητικού, είναι ακόμη πιο αναγκαίες οσάκις πρόκειται να εξεταστεί αν μια συμφωνία μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών μπορεί να τύχει ατομικής εξαιρέσεως σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού 4056/86. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από την όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86, η κινητικότητα των στόλων που χαρακτηρίζει τη διάρθρωση της προσφοράς στον τομέα των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ασκεί μόνιμη ανταγωνιστική πίεση στις διασκέψεις, οι οποίες δεν έχουν κανονικά τη δυνατότητα να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Επιπλέον, το γεγονός ότι το Συμβούλιο προέβλεψε στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 εξαίρεση κατά κατηγορία για συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών των ναυτιλιακών διασκέψεων, οι οποίες δεν μπορούν, κατ' αρχήν, να παραγάγουν τα ευεργετικά σταθεροποιητικά αποτελέσμα που αναγνωρίζει ο κανονισμός 4056/86 παρά μόνον αν διαθέτουν σημαντικά μερίδια αγοράς, επιβεβαιώνει το ότι η προϋπόθεση περί μη εξαλείψεως του ανταγωνισμού, που προβλέπεται στο άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, πρέπει να εξετάζεται με ιδιαίτερη φροντίδα.

332 Ωστόσο, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, ναι μεν η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 441 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατέληξε ήδη εσφαλμένα ότι από τις διαπιστώσεις σχετικά με την εξάλειψη του ανταγωνισμού στο πλαίσιο της TAA και από την εκ μέρους των μερών της συμφωνίας αυτής κατοχή σημαντικού μεριδίου αγοράς προέκυπτε ότι η TAA παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών υπό την έννοια του

άρθρου 85, παράγραφος 3, στοιχείο β', της Συνθήκης, πλην όμως εξέτασε, στις αιτιολογικές σκέψεις 442 έως 460 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αν οι δυνατότητες εξωτερικού ανταγωνισμού μπορούσαν να εμποδίσουν τα μέλη της ΤΑΑ να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών.

iii) Επί του εξωτερικού ανταγωνισμού

333 Η Επιτροπή, προτού καταλήξει ότι οι δυνατότητες εξωτερικού ανταγωνισμού δεν μπορούσαν να εμποδίσουν τα μέλη της ΤΑΑ να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για ένα σημαντικό μέρος των επίμαχων υπηρεσιών, εξέτασε διαδοχικά τον ανταγωνισμό στις απευθείας υπερατλαντικές γραμμές και τις λοιπές πηγές ανταγωνισμού (τον δυνητικό ανταγωνισμό).

334 Περαιτέρω, η Επιτροπή εξέτασε επίσης, στις αιτιολογικές σκέψεις 451 και 452 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τον ανταγωνισμό των μεταφορών μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και των καναδικών λιμένων. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες δεν διατύπωσαν καμία αιτίαση επί του σημείου αυτού, πρέπει να θεωρηθεί δεδομένη η διαπίστωση ότι οι δραστηριοποιούμενες στο πλαίσιο των μεταφορών αυτών ανεξάρτητες εταιρίες άσκησαν μόνο περιορισμένο ανταγωνισμό.

Ανταγωνισμός επί των απευθείας υπερατλαντικών γραμμών

335 Οι προσφεύγουσες περιορίστηκαν, στο σημείο αυτό, να ισχυριστούν ότι τα μερίδια αγοράς των ανεξάρτητων εταιριών που δραστηριοποιούνταν στις απευθείας υπερατλαντικές γραμμές αυξήθηκαν, όπως μαρτυρεί το γεγονός ότι το μερίδιο αγοράς των μελών της ΤΑΑ πέρασε από το 81,1 % το 1992 στο 71,3 % το 1993, κατόπιν δε στο 69,6 % το 1994 (αντιστοίχως, το μερίδιο αγοράς των ανεξάρτητων εταιριών πέρασε από το 18,9 % το 1992 στο 28,7 % το 1993 και στο 30,4 % το 1994).

336 Πρέπει να τονιστεί, πρώτον, ότι η αύξηση αυτή του μεριδίου αγοράς των ανεξάρτητων εταιριών ελήφθη υπόψη από την Επιτροπή. Συγκεκριμένα, στην αιτιολογική σκέψη 448 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι σημαντικές αυξήσεις τιμών που επέβαλαν τα μέλη της TAA την 1η Ιανουαρίου 1993 προκάλεσαν την άμεση απώλεια μέρους της αγοράς υπέρ ορισμένων ανεξάρτητων εταιριών, των οποίων τα μερίδια αγοράς αυξήθηκαν. Έτσι, για τις μεταφορές προς Ηνωμένες Πολιτείες, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας Evergreen πέρασε από το 7,7 % το 1992 στο 14,1 % το πρώτο τρίμηνο του 1993, το μερίδιο της Lykes Line από το 6,4 στο 7,1 %, το μερίδιο της ICL από το 2,1 στο 2,6 % και το μερίδιο της Atlantic Cargo από το 3,0 στο 3,9 % (ήτοι, για το σύνολο των τεσσάρων εταιριών, το μερίδιο αγοράς πέρασε από το 19,2 στο 27,7 %).

337 Δεύτερον, πρέπει να τονιστεί ότι, σύμφωνα με τα μη αμφισβητηθέντα στοιχεία που περιέχονται στην αιτιολογική σκέψη 203 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σε σημαντικό αριθμό φορτωτών επιβλήθηκαν «ιδιαίτερα σημαντικές αυξήσεις που, σε γενικές γραμμές, κυμαίνονταν μεταξύ 30 % και 100 %, και σε μια μεμονωμένη περίπτωση μέχρι 175 %». Επιπλέον, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 204 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η οποία δεν αμφισβητήθηκε, οι αυξήσεις αυτές εφαρμόστηκαν εντός πολύ σύντομων χρονικών περιθωρίων σε σχέση με τις συνήθειες του επαγγέλματος. Τέτοιες σημαντικές και αιφνίδιες αυξήσεις τιμών επρόκειτο αναπόφευκτα να έχουν ως αποτέλεσμα να αναγκαστεί ένα τμήμα των πελατών της TAA να στραφεί προς τους λοιπούς μεταφορείς στις υπερατλαντικές γραμμές. Πρέπει να διευκρινιστεί, συναφώς, ότι το επιχείρημα που αντλείται από το γεγονός ότι αυτές οι αυξήσεις τιμών δεν επέτρεψαν στους εφοπλιστές να επιτύχουν εκ νέου το επίπεδο κερδοφορίας που είχαν το 1989 δεν είναι λυσιτελές, καθόσον το τελευταίο αυτό γεγονός ουδόλως αναιρεί τον ουσιώδη χαρακτήρα των αυξήσεων που επιβλήθηκαν στους πελάτες.

338 Τρίτον, πρέπει να παρατηρηθεί ότι τα μερίδια αγοράς των ανεξάρτητων εταιριών, αφού αυξήθηκαν άμεσα το πρώτο τρίμηνο του 1993, κατόπιν της αυξήσεως των τιμών που εφάρμοζαν τα μέλη της TAA, γρήγορα σταθεροποιήθηκαν και μάλιστα μειώθηκαν. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 449 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το μερίδιο αγοράς της εταιρίας Evergreen ανερχόταν στο 13,1 %, το μερίδιο της Lykes Line στο 5,4 %, το μερίδιο της Atlantic Cargo στο 3,7 % και εκείνο της ICL στο 2,5 %, ήτοι μερίδιο αγοράς 24,7 % επί του συνόλου του έτους 1993 για τις τέσσερις εταιρίες, έναντι 27,7 % για τη σύντομη περίοδο που ακολούθησε άμεσα τις αιφνίδιες αυξήσεις των τιμών που επέβαλαν τα μέλη της TAA.

339 Τέταρτον, τα όρια της ανταγωνιστικής πιέσεως που ασκούσαν αυτές οι ανεξάρτητες εταιρίες προκύπτουν επίσης από το γεγονός ότι, κατά το έτος 1993, παρά την αύξηση των όγκων των μεταφερομένων φορτίων, οι εταιρίες αυτές δεν προσέφεραν νέες σημαντικές μεταφορικές ικανότητες στην αγορά.

340 Πέμπτον, η διαπίστωση ότι τα μέρη της ΤΑΑ αντιπροσώπευαν σημαντικό τμήμα της επίμαχης αγοράς, και συνεπώς ότι ο εξωτερικός ανταγωνισμός ήταν μικρός, στηρίζεται ιδίως στο μερίδιο αγοράς που κατείχαν οι ανεξάρτητες εταιρίες το 1993 και συνεπώς ελήφθη υπόψη η αύξηση των μεριδίων αγοράς που αυτές σημείωσαν κατόπιν της αυξήσεως των τιμών που εφάρμοσαν τα μέλη της ΤΑΑ.

341 Έκτον, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, κατά τη νομολογία, όσο πιο αδύναμοι και μικρών διαστάσεων είναι οι ανταγωνιστές, τόσο λιγότερο μπορούν να ασκήσουν πραγματική ανταγωνιστική πίεση έναντι της κατέχουσας δεσπόζουσα θέση εταιρίας (βλ., στο πνεύμα αυτό, προπαρατεθείσες αποφάσεις United Brands κατά Επιτροπής, σκέψεις 111 και 112, και Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, σκέψεις 51 έως 58).

342 Συναφώς, πρέπει να τονιστεί ότι μία και μόνη ανεξάρτητη εταιρία, η Evergreen, διέθετε σχετικά σημαντικό μερίδιο αγοράς (13,1 % για το 1993). Επιπλέον, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 150 έως 156, 215 και 443 έως 445 της προσβαλλομένης αποφάσεως, διάφοροι παράγοντες μπορούν να μειώσουν σημαντικά τον ανταγωνισμό που η εν λόγω εταιρία μπορούσε να ασκήσει έναντι των μελών της ΤΑΑ. Έτσι, η εταιρία αυτή δεν είναι παρούσα σε όλα τα τμήματα της αγοράς, καθόσον προσφέρει, για παράδειγμα, μόνο λίγους ειδικούς εξοπλισμούς («open top, flat») στις υπερατλαντικές γραμμές, πράγμα που της στερεί την πρόσβαση σε ολόκληρη σειρά φορτωτών. Σημαντικότερο ακόμη είναι το γεγονός ότι η εταιρία Evergreen μετέχει στη συμφωνία Eurocorde, στην οποία είχαν προσχωρήσει τα μέλη της ΤΑΑ και στο πλαίσιο της οποίας συζητούνται οι ναύλοι και άλλες συνθήκες μεταφοράς. Είναι επίσης σημαντικό ότι η εταιρία Evergreen επρόκειτο αρχικώς να μετάσχει στην ΤΑΑ και ότι, έστω και αν παρέμεινε τελικώς ανεξάρτητη, διατήρησε παρ' όλ' αυτά τακτικές επαφές με ορισμένα μέλη της ΤΑΑ και ενημερωνόταν σε

μεγάλο βαθμό για την πολιτική τιμών που υιοθετούσαν τα μέλη αυτά, πράγμα που της επέτρεπε να τροποποιεί τους τιμολοκαταλόγους της για να ακολουθήσει, με μικρή χρονική απόσταση, τις εξελίξεις που εισήγαν τα μέλη της TAA. Συνεπώς, προκύπτει ότι η Evergreen, η κύρια αν όχι η μοναδική ανεξάρτητη εταιρία που διέθετε επαρκή ισχύ στην αγορά των τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς στις υπερατλαντικές γραμμές, δεν μπορούσε στην πραγματικότητα να ασκήσει πραγματική ανταγωνιστική πίεση στα μέλη της TAA.

343 Όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 446 της προσβαλλομένης αποφάσεως, καμία από τις άλλες ανεξάρτητες εταιρίες δεν διέθετε, λαμβανομένων υπόψη των μικρότερων μεριδίων αγοράς και πόρων σε σχέση με εκείνα της Evergreen, την ικανότητα να παράσχει υπηρεσίες σε επαρκή αριθμό, για να ασκήσει πραγματική ανταγωνιστική πίεση στα μέλη της TAA. Επιπλέον, η Lykes Line, η σημαντικότερη μεταξύ των εταιριών αυτών, μετέχει επίσης στην συμφωνία Eurocorde.

344 Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι ορθώς η Επιτροπή θεώρησε, στην αιτιολογική σκέψη 454 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «οι ανεξάρτητες εταιρίες, αφού επωφελήθηκαν από τις ταχύτατες αυξήσεις της TAA για να κορέσουν τη μεταφορική τους ικανότητα, δεν ήταν πλέον σε θέση να ικανοποιήσουν τη νέα ζήτηση κατά το 1993. Είτε κατόπιν συνεννοήσεων με την TAA, είτε λόγω αδυναμίας εξαιτίας της ασθενούς θέσεώς τους σε σύγκριση με το μερίδιο της TAA στην αγορά, οι εταιρίες αυτές δεν επεδίωξαν να ανταγωνιστούν πραγματικά την TAA και υποχρεώθηκαν να ακολουθήσουν μιμητική συμπεριφορά». Ορθώς επίσης η Επιτροπή κατέληξε ότι ο ανταγωνισμός που ασκούσαν έναντι των μελών της TAA οι ανεξάρτητες εταιρίες που δραστηριοποιούνταν στις απευθείας υπερατλαντικές γραμμές δεν αντιστάθμισε τη δημιουργηθείσα από την TAA δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

Άλλες πηγές ανταγωνισμού (ο δυνητικός ανταγωνισμός)

345 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τον δυνητικό ανταγωνισμό των μεταφορέων που ήσαν ήδη παρόντες στις υπερατλαντικές γραμ-

μές και ικανοί να αυξήσουν την προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια (υποκατάσταση από πλευράς προσφοράς), καθώς και την προσφορά των μεταφορέων εμπορευματοκιβωτίων που δεν ήσαν παρόντες στις υπερατλαντικές γραμμές, αλλά μπορούσαν να εισέλθουν σ' αυτές. Επιπλέον, οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι αρνήθηκε να αξιολογήσει το σωρευτικό αποτέλεσμα των διαφόρων πηγών ανταγωνισμού στις οποίες υπόκειντο.

346 Πριν από την εξέταση των αιτιάσεων που προέβαλαν οι προσφεύγουσες, πρέπει να τονιστεί, εκ προοιμίου, ότι η επιχειρηματολογία τους σχετικά με τις δύο προαναφερθείσες πηγές δυνητικού ανταγωνισμού στηρίζεται, όπως εξάλλου το τονίζουν και οι ίδιες, κατ' ουσίαν, στην αποδοχή της θεωρίας της διεκδικήσιμης αγοράς που υποστηρίχθηκε σε μια έκθεση εμπειρογνωμόνων (σύνοψη των οικονομικών ζητημάτων, που καταρτίστηκε από κοινού από τον καθηγητή John Davies, τους διδάκτορες Craig Pirrong και William Sjostrom και τον George Yarrow, και η οποία προσαρτάται στο παράρτημα 5 της προσφυγής).

347 Η Επιτροπή αμφισβήτησε τη λυσιτέλεια της εκθέσεως αυτής που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες και επικαλέστηκε επίσης προς στήριξη της θέσεώς της άλλες εκθέσεις εμπειρογνωμόνων (έκθεση του Δρ. Reitzes επί των οικονομικών αποτελεσμάτων της συμφωνίας Trans-Atlantic· έκθεση του Δρ. Levêque «Autorégulation dans l'industrie du transport maritime de ligne: lacune du marché et du système de réglementation», που προσαρτώνται στα παραρτήματα D και E του υπομνήματος αντικρούσεως), των οποίων η φήμη και η γνώση της επίμαχης αγοράς δεν μπορούν να τεθούν εν αμφιβόλω. Έτσι, η εμπειρία του Δρ. Reitzes στην εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς προκύπτει, μεταξύ άλλων, από το γεγονός ότι έχει την κύρια συμβολή στην μελέτη «Analyse de l'industrie maritime et des effets du Shipping Act de 1984» που πραγματοποιήθηκε από τη Federal Trade Commission.

348 Βάσει των διαφόρων εκθέσεων πραγματογνωμοσύνης που προσκόμισαν οι διάδικοι και των αναφορών στην οικονομική θεωρία που περιέχονται στις εκθέσεις αυτές, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, τουλάχιστον, το διεκδικήσιμο της αγοράς των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς αποτελεί ζήτημα για το οποίο υφίστανται ακόμη σήμερα πολλές διαφωνίες, η δε πλειονότητα των συγγραφέων συμφωνεί ωστόσο στο ότι, εν πάση περιπτώσει, το διεκδικήσιμο της αγοράς αυτής δεν μπορεί παρά να είναι ατελές. Από αυτές τις αντιφατικές εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης

προκύπτει ότι ο βαθμός διεκδικησιμότητας της αγοράς των τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στις υπερατλαντικές γραμμές εγείρει πολύπλοκα ζητήματα οικονομικής φύσεως. Επομένως, η Επιτροπή διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως συναφώς και το Πρωτοδικείο δεν μπορεί να επικρίνει την απόφασή της επί του θέματος αυτού παρά μόνον εφόσον έχει διαπιστώσει πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως. Χωρίς όμως να είναι αναγκαίο να κριθεί το βάσιμο των εκατέρωθεν υποστηριζομένων θεωριών, δεν φαίνεται, εκ πρώτης όψεως, ότι η θέση Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία ο δυνητικός ανταγωνισμός, ναι μεν ήταν ανύπαρκτος, πλην όμως δεν ήταν επαρκής για να εμποδίσει την TAA να παράσχει στα μέλη της τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, μπορεί να θεωρηθεί ότι στηρίζεται σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως (βλ., στο πνεύμα αυτό, απόφαση της 25ης Ιουνίου 1998, T-371/94 και T-394/94, British Airways κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-2405, σκέψη 161).

— Η υποκατάσταση από πλευράς προσφοράς

349 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, όπως προκύπτει από την έκθεση Dynamar που υποβλήθηκε ήδη στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία, πολλοί μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στις υπερατλαντικές γραμμές μπορούν να καταστήσουν τις μεταφορικές τους ικανότητες, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 20 % των συνολικών μεταφορικών ικανοτήτων των μερών της TAA, διαθέσιμες για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, ανταγωνιζόμενοι ευθέως τα εν λόγω μέρη. Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται συναφώς ότι οι δύο λόγοι που επικαλέστηκε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση για να απορρίψει τα πορίσματα της εκθέσεως Dynamar είναι εσφαλμένοι. Αφενός, οι ικανότητες των μεταφορέων αυτών μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη μεταφορά φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια χωρίς αυτό να απαιτεί πραγματική φυσική μετατροπή του στόλου σε πλοία με κυψέλες (ήτοι σε πλοία ειδικευμένα στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων), οπότε η προσαρμογή μπορεί να πραγματοποιηθεί με ασήμαντο κόστος. Αφετέρου, η Επιτροπή, επικαλούμενη το γεγονός ότι οι μεταφορείς αυτοί προσφέρουν λιγότερο πλήρη υπηρεσία, δεν έλαβε υπόψη τη δυνατότητα των φορτωτών να απευθυνθούν για σημαντικό τμήμα της ζητήσεώς τους σε ένα δυνητικό ανταγωνιστή.

350 Σε απάντηση στα δύο αυτά επιχειρήματα, πρέπει να τονιστεί, αφενός, ότι ναι μεν, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 166 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το κόστος

της μετατροπής των υπηρεσιών που προσφέρουν οι μεταφορείς αυτοί παρουσιάζεται ως λόγος απορρίψεως των πορισμάτων της εκθέσεως Dynamar, πλην όμως τούτο συμβαίνει όχι λόγω του υποτιθεμένου υπερβολικού χαρακτήρα του, αλλά επειδή τα μέρη της ΤΑΑ δεν είχαν προσκομίσει καμία διευκρίνιση σχετικά μ' αυτό.

351 Ναι μεν, σύμφωνα με τη διευκρίνιση που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες κατά τη διάρκεια της ένδικης διαδικασίας, το κόστος προσαρμογής των πλοίων είναι ασήμαντο, πλην όμως πρέπει να παρατηρηθεί ότι, για να προσφερθεί μια υπηρεσία μεταφοράς εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια, είναι επιπλέον αναγκαίες, μεταξύ άλλων, η αγορά και η διαχείριση πολύ μεγάλου αριθμού εμπορευματοκιβωτίων. Οι ίδιες οι προσφεύγουσες ανέφεραν εξάλλου με την προσφυγή τους (σημείο 2.4) τα ακόλουθα:

«[Υ]φίστανται πολλοί τύποι εμπορευματοκιβωτίων με διαφορετικά μεγέθη και προδιαγραφές και, για τις εταιρίες θαλασσίων μεταφορών που τα κατέχουν, αντιπροσωπεύουν σημαντική επένδυση. Δεδομένου ότι τα εμπορευματοκιβώτια βρίσκονται σε διαρκή κίνηση, είναι αναγκαίο να υπάρχουν τρία εμπορευματοκιβώτια ανά "κενό" στο πλοίο, οπότε ένα πλοίο 3 000 TEU πρέπει να διαθέτει 9 000 εμπορευματοκιβώτια.»

352 Τέλος και κυρίως, το κόστος προσαρμογής των πλοίων δεν αποτελεί παρά μόνον έναν από τους λόγους, σε τελική ανάλυση δευτερεύοντα, στους οποίους η Επιτροπή στήριξε την εκτίμησή της. Συγκεκριμένα, πέραν του κόστους και του αναγκαίου χρόνου για την εν λόγω προσαρμογή, η Επιτροπή κατέστησε, κυρίως, προφανές, στις αιτιολογικές σκέψεις 166 έως 172 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το γεγονός ότι οι υπηρεσίες αυτές, μετά την τροποποίησή τους, δεν θα ήσαν οικονομικά ανταγωνιστικές σε σχέση με εκείνες που προσφέρουν τα μέλη της ΤΑΑ. Τόνισε έτσι, χωρίς να αμφισβητηθεί, ότι οι υπερατλαντικές μεταφορές είναι πολύ σημαντικές όσον αφορά τον όγκο των μεταφερομένων φορτίων, με τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς που καθιστούν δυνατή τη συνεχή ροή των εμπορευμάτων, σε τέτοιο βαθμό ώστε ακόμη και οι μεγαλύτεροι διεθνώς επιχειρηματίες έχουν πολύ συχνά την τάση να ομαδοποιούνται για να εκμεταλλεύονται από κοινού τις εν λόγω υπηρεσίες και παραγγέλλουν σύγχρονα πλοία, μεγάλου μεγέθους και σε επαρκή αριθμό. Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι μάλλον απίθανο να μπορούν να ασκήσουν πραγματικό ανταγωνισμό οι επιχειρηματίες που είναι κύριοι πλοίων τα οποία κατ' αρχήν δεν προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και απλώς έχουν διαρρυθμιστεί για τον σκοπό αυτό.

353 Πρέπει, αφετέρου, να τονιστεί ότι οι προσφεύγουσες, με την προσφυγή, ουδόλως αμφισβήτησαν τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι οι επιχειρηματίες που αναφέρονται στην έκθεση Dynamar δεν προσφέρουν, αντίθετα προς αυτό που απαιτεί μια ανταγωνιστική υπηρεσία μεταφοράς, εβδομαδιαία εξυπηρέτηση και δεν εξυπηρετούν παρά μόνο περιορισμένο αριθμό λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των ΗΠΑ. Με το υπόμνημα απαντήσεως, χωρίς να θέτουν εν αμφιβόλω την προαναφερθείσα διαπίστωση, τονίζουν ωστόσο ότι, κατά τον χρόνο της απαντήσεως στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, μία μόνον από αυτές ήταν σε θέση να προσφέρει εβδομαδιαία υπηρεσία. Η αντίρρηση αυτή πρέπει προφανώς να απορριφθεί. Συγκεκριμένα, από τα έγγραφα στα οποία στηρίζονται οι προσφεύγουσες προκύπτει σαφώς ότι για όλα τα δρομολόγια μεταξύ των διαφόρων λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των ΗΠΑ παρεχόταν πραγματική εβδομαδιαία υπηρεσία από τα μέλη της TAA και ότι πρόκειται πράγματι για ουσιώδες στοιχείο, καθόσον τα ίδια τα μέρη της TAA τονίζουν ότι διασφάλιζαν, στο πλαίσιο της προσπάθειας εξορθολογισμού των προσαρμοσμένων υπηρεσιών, τη διατήρηση των εβδομαδιαίων υπηρεσιών. Το γεγονός ότι αυτές οι εβδομαδιαίες υπηρεσίες παρέχονταν από κοινού από διάφορα μέλη της TAA αντί από κάθε εταιρία ατομικά δεν είναι λυσιτελές και απλώς καταδεικνύει τον υψηλό βαθμό ενσωμάτωσης των εταιριών στο πλαίσιο της TAA, οι οποίες παρέχουν συνδυασμένες υπηρεσίες με πλοία τα οποία, από την άποψη των χρηστών, μπορούν αμοιβαία να αντικατασταθούν. Οι επιχειρηματίες τους οποίους αφορά η έκθεση Dynamar δεν είναι, a priori, συνδεδεμένοι μεταξύ τους με πολύ περίπλοκες συμφωνίες και δεν μπορούν συνεπώς, αντίθετα προς τα μέλη της TAA, να εξεταστούν ως σύνολο, καθόσον δεν προσφέρουν αυτές τις εβδομαδιαίες υπηρεσίες από κοινού. Περαιτέρω, η τονιζόμενη από τις προσφεύγουσες δυνατότητα των φορτωτών να απευθύνονται, για ένα τμήμα της ζητήσεώς τους, σε έναν από τους επιχειρηματίες αυτούς δεν μπορεί να αντισταθμίσει την ανεπάρκεια της συχνότητας των υπηρεσιών και των μεταφορικών ικανοτήτων.

354 Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν την περιεχόμενη στις αιτιολογικές σκέψεις 171 και 172 της προσβαλλομένης αποφάσεως παρατήρηση ότι η έλλειψη της εκ μέρους των επιχειρηματιών αυτών ασκήσεως πραγματικής ανταγωνιστικής πιέσεως επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι δεν παρεμβαίνουν ούτε καν στο πιο κερδοφόρο τμήμα της αγοράς (η τιμή της θαλάσσιας μεταφοράς κυμαίνεται σημαντικά ανάλογα με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα), όπως τούτο προκύπτει από τη διατήρηση του συστήματος της διαφορετικής τιμολογήσεως.

355 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι οι μεταφορείς που είναι ήδη παρόντες στις υπερατλαντικές γραμμές, αλλά προσφέρουν υπηρεσίες

μεταφοράς εμπορευμάτων μη τοποθετημένων σε εμπορευματοκιβώτια, δεν ασκούν πραγματική ανταγωνιστική πίεση στην αγορά των τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

— Επί του ανταγωνισμού που ασκούν οι μεταφορείς που δεν είναι παρόντες στις υπερατλαντικές γραμμές, αλλά μπορούν να εισέλθουν σ' αυτές

356 Όπως προκύπτει από την όδγοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86, οι μεταφορείς που παρέχουν τακτικές υπηρεσίες στο πλαίσιο άλλων μεταφορικών οδών μπορούν, κανονικά, να ασκήσουν δυνητικό ανταγωνισμό. Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε, μετά από μια λεπτομερή ανάλυση που αναπτύχθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 165 έως 188 και 458 έως 461 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, εν προκειμένω, αυτός ο δυνητικός ανταγωνισμός είναι περιορισμένος λόγω, κυρίως, των ειδικών χαρακτηριστικών των υπερατλαντικών μεταφορών και εκείνων της ΤΑΑ.

357 Όσον αφορά, πρώτον, τα ειδικά χαρακτηριστικά των υπερατλαντικών μεταφορών, πρέπει να υπενθυμιστεί, κατ' αρχάς, ότι η Επιτροπή ορθώς διαπίστωσε ότι, λόγω του σημαντικού όγκου των μεταφερομένων φορτίων και της ανάγκης κατοχής, σε επαρκή αριθμό, σύγχρονων πλοίων μεγάλου μεγέθους και ειδικά εξοπλισμένων για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, μόνον οι μεγάλοι διεθνείς επιχειρηματίες είναι σε θέση να παρέχουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες. Πρέπει εξάλλου να παρατηρηθεί ότι, επί δέκα τακτικών υπηρεσιών παρεχομένων από τα μέρη της ΤΑΑ, μόνον εκείνη που πραγματοποιείται από την εταιρία Maersk αποτελεί αντικείμενο ατομικής εκμεταλλεύσεως, οι δε λοιπές εννέα αποτελούν αντικείμενο συμφωνιών ομαδοποιήσεως πλοίων και διαμερισμού ικανοτήτων μεταξύ των διαφόρων μελών της ΤΑΑ.

358 Οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν τον σε τελική ανάλυση βάσιμο ισχυρισμό της Επιτροπής ότι, λόγω των χαρακτηριστικών αυτών, μόνον ορισμένοι μεγάλοι διεθνείς εφοπλιστές, ή ενδεχομένως σημαντικές ομάδες εφοπλιστών, είναι σε θέση να ασκήσουν πραγματική ανταγωνιστική πίεση. Η επίκριση που διατυπώνουν οι προ-

σφεύγουσες με την προσφυγή τους αφορά στην πραγματικότητα μόνον τις συνέπειες τις οποίες η Επιτροπή συνδέει με το γεγονός ότι η πλειονότητα αυτών των μεγάλων διεθνών εφοπλιστών, οι οποίοι δεν είναι παρόντες στις υπερατλαντικές γραμμές, είναι στενά συνδεδεμένοι με ορισμένα μέλη της ΤΑΑ στο πλαίσιο άλλων θαλάσσιων μεταφορικών οδών. Κατά τις προσφεύγουσες, η προσχώρηση των ναυτιλιακών εταιριών σε διασκέψεις ή η σύναψη άλλων συμφωνιών συνεργασίας είναι συνήθης και ουδέποτε εμπόδισε την είσοδο μιας εταιρίας σε μια γραμμή μεταφορών στην οποία δραστηριοποιούνται μεταφορείς με τους οποίους εξάλλου αυτή είναι συνδεδεμένη. Τα προβαλλόμενα χαρακτηριστικά των υπερατλαντικών μεταφορών δεν αποτελούν στην πραγματικότητα παρά τα κοινά χαρακτηριστικά του συνόλου των θαλάσσιων μεταφορών ανά τον κόσμο.

359 Η αντίρρηση αυτή πρέπει να απορριφθεί. Διαπιστώθηκε ότι οι υπερατλαντικές μεταφορές παρουσίαζαν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τέτοια ώστε, εν προκειμένω, να καθίσταται σχεδόν απίθανη η άφιξη νέων επιχειρηματιών, η οποία, εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούσε να αφορά παρά περιορισμένο αριθμό μεγάλων διεθνών εφοπλιστών, ενδεχομένως μέσω ομαδοποιήσεως. Ορθώς συνεπώς η Επιτροπή θεώρησε ότι η συμμετοχή αυτών των εφοπλιστών σε συμφωνίες σταθεροποιήσεως αφορώσες τις δύο άλλες μεγάλες γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς, προς δυσμάς (Europe Asia Trade Agreement και Trans-Pacific Stabilisation Agreement), συμφωνίες μεγάλης σημασίας, παρουσιάζουσες ομοιότητες με τη διάρθρωση και τους σκοπούς της ΤΑΑ, μπορούσε να καταδείξει, αφενός, την τάση τους να μετέχουν σε συμφωνίες τέτοιου είδους και, αφετέρου, το ότι δεν είχαν συμφέρον να ασκήσουν ανταγωνισμό που θα ενείχε τον κίνδυνο να αποσταθεροποιήσει αυτές τις άλλες μεγάλες συμφωνίες που ισχύουν ανά τον κόσμο. Ο συνδυασμός συνεπώς του περιορισμού των πηγών δυνητικού ανταγωνισμού σε μικρό αριθμό συγκεκριμένων επιχειρηματιών και της υπάρξεως δεσμών στενής αλληλεξαρτήσεως μεταξύ των ίδιων αυτών υπηρεσιών και των μελών της ΤΑΑ που κυριαρχούν στις υπερατλαντικές μεταφορές καθιστά μάλλον απίθανη την εξ ορισμού αποσταθεροποιητική είσοδο των εν λόγω επιχειρηματιών στις υπερατλαντικές μεταφορές. Ναι μεν δεν μπορεί βεβαίως να αποκλειστεί ότι τα χαρακτηριστικά αυτά μπορούν να αντιστοιχούν στα χαρακτηριστικά άλλων μεταφορικών οδών παγκοσμίων διαστάσεων, πλην όμως δεν φαίνεται να αποτελούν κοινό στοιχείο της πλειονότητας των διαφόρων αγορών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Εν πάση περιπτώσει, το μόνο κρίσιμο ζήτημα εν προκειμένω είναι να εξακριβωθεί αν η φύση και η ένταση του δυνητικού ανταγωνισμού ήσαν επαρκείς ώστε να εμποδιστεί η δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού που προκύπτει από την ΤΑΑ. Τα ειδικά όμως χαρακτηριστικά των υπερατλαντικών μεταφορών, αφενός, και η κοινότητα συμφερόντων και οι κίνδυνοι συμπαιγνίας μεταξύ των μελών της ΤΑΑ και των δυνητικών ανταγωνιστών, που απορρέουν από την κοινή παρουσία τόσο σε πολλές άλλες αγορές όσο και στο πλαίσιο διαφόρων συμφωνιών, αφετέρου, μπορούν πραγματικά να δικαιολογήσουν μια αρνητική απάντηση.

360 Όσον αφορά, δεύτερον, τα χαρακτηριστικά της ΤΑΑ, πρέπει να θεωρηθεί, κατ' αρχάς, ότι δεν μπορεί να αμφισβητείται ότι η τεχνητή διατήρηση πλεονάσματος μεταφορικών ικανοτήτων στις υπερατλαντικές γραμμές, μέσω του CMP δημιούργησε μια κατάσταση ικανή να αποθαρρύνει ένα δυνητικό ανταγωνιστή να διεισδύσει σε μια έστω και προσωρινά κερδοφόρα αγορά. Συγκεκριμένα, όχι μόνον η είσοδος στην αγορά του ανταγωνιστή αυτού θα επιδείνωνε το φαινόμενο του πλεονάσματος των ικανοτήτων, προκαλώντας έτσι πτώση των τιμών σε επίπεδο που δεν θα διασφάλιζε πλέον την αποδοτικότητα, αλλά, επιπλέον, ο νεοαφιχθείς θα αντιμετώπιζε την απειλή της εκ μέρους των μελών της ΤΑΑ θέσεως στην αγορά σημαντικών μέσων τα οποία κρατούνταν μέχρι τότε σε εφεδρεία μέσω του CMP. Το επιχείρημα ότι ο πόλεμος των τιμών που συνδέεται με αυτή την εισδοχή θα συνεπαγόταν την έξοδο από την αγορά ορισμένων επιχειρηματιών και ταχεία αύξηση των τιμών, οπότε ένας δυνητικός ανταγωνιστής που θα ήταν αποτελεσματικός και θα είχε ισχυρή οικονομική βάση θα μπορούσε να πετύχει πλήρως την ένταξή του στην αγορά, δεν ευσταθεί. Πέραν του ότι δεν λαμβάνεται υπόψη η ύπαρξη φραγμών στην είσοδο της αγοράς, καθώς και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που κατέχουν οι ήδη δραστηριοποιούμενοι στην αγορά αυτή επιχειρηματίες, πρέπει να τονιστεί ότι το επιχείρημα αυτό ισοδυναμεί στην πραγματικότητα με τη θέση ότι σε κάθε αγορά μπορεί πάντα να εισέλθει ένας ανταγωνιστής που διαθέτει οιονεί απεριόριστους πόρους και μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα από όλους τους άλλους επιχειρηματίες. Περαιτέρω, με το επιχείρημα αυτό, δεν λαμβάνεται υπόψη η σημαντική ισχύς στην αγορά που κατέχουν τα μέλη της ΤΑΑ και ο συλλογικός χαρακτήρας της άμυνάς τους κατά του δυνητικού ανταγωνιστή.

361 Πρέπει να τονιστεί, περαιτέρω, ότι η Επιτροπή διαπίστωσε, χωρίς να αντικρουστεί, την ύπαρξη εν προκειμένω φραγμών στην έξοδο από την αγορά, οι οποίοι μπορούν να περιορίσουν επίσης την επιθυμία ενός εφοπλιστή να εισέλθει στις γραμμές αυτές μεταφοράς. Συγκεκριμένα, για ένα μεγάλο εφοπλιστή, η απόσυρση από μια σημαντική γραμμή μεταφορών, όπως οι υπερατλαντικές μεταφορές, είναι επιζήμια για την εμπορική φήμη του και επηρεάζει την ανταγωνιστική του θέση σε άλλες γραμμές μεταφορών.

362 Πρέπει να υπενθυμιστεί, εν συνεχεία, ότι, μεταξύ των χαρακτηριστικών της ΤΑΑ που μπορούν να καταστήσουν σχετικά απίθανη την άφιξη στην επίμαχη αγορά δυνητικών ανταγωνιστών ως ανεξαρτήτων, η Επιτροπή τόνισε επίσης, στις αιτιολογικές σκέψεις 183 έως 186 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το γεγονός ότι η ΤΑΑ αποτελούσε συμφωνία προβλέπουσα ένα αρκετά ευέλικτο σύστημα καθορισμού των τιμών ώστε να είναι δυνατή η ενσωμάτωση των ανεξάρτητων εταιριών που ήσαν ήδη

παρούσες στην αγορά και των νεοεισερχομένων, οπότε οι εφοπλιστές που ενδιαφέρονταν για τις υπερατλαντικές μεταφορές θα επιδίωκαν να εισέλθουν στην αγορά αυτή στο πλαίσιο της TAA. Τούτο συνέβη εξάλλου με τις δύο μοναδικές εταιρίες, την NYK και την NOL, που εισήλθαν στην αγορά των υπερατλαντικών μεταφορών μετά τη θέση σε ισχύ της TAA, καθώς και την TMM και την Tecomar οι οποίες, μολονότι δραστηριοποιούνταν ήδη στις εν λόγω μεταφορές, ετάχθηκαν στην TAA το 1993, δημιουργώντας ένα σύνδεσμο με την Hapag Lloyd. Ναι μεν η είσοδος αυτού του είδους είχε κάποια επίπτωση στα μέλη της TAA, των οποίων ο όγκος των δραστηριοτήτων κινδύνευε να μειωθεί έτσι σε ορισμένο βαθμό, πλην όμως η προσχώρηση νέων μελών στην TAA δεν ασκούσε καμία πίεση στην εμπορική συμπεριφορά της TAA, ως ομίλου εφοπλιστών.

363 Τέλος, το διαλαμβανόμενο στην αιτιολογική σκέψη 187 της προσβαλλομένης αποφάσεως γεγονός ότι τα μέλη της TAA ήσαν σε θέση να αυξήσουν σημαντικά τις τιμές τους σε σύντομο χρονικό διάστημα και ότι, παρά τη βαθιά δυσαρέσκεια των φορτωτών, δεν εισήλθαν νέοι επιχειρηματίες στην αγορά, είναι ικανό να επιβεβαιώσει την έλλειψη πραγματικού και δυνητικού ανταγωνισμού.

364 Κατόπιν των προεκτεθέντων, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι, ναι μεν υφίσταται ορισμένος βαθμός δυνητικού ανταγωνισμού, πλην όμως είναι περιορισμένος και δεν μπόρεσε, από την έναρξη της ισχύος της TAA, να ασκήσει πραγματική πίεση στα μέλη της επίμαχης συμφωνίας, τούτο δε ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο εξετάζονται οι διάφορες πηγές δυνητικού ανταγωνισμού, μεμονωμένα ή συνολικά, με συνεκτίμηση του σωρευτικού αποτελέσματος.

365 Από την εξέταση που πραγματοποίησε το Πρωτοδικείο προκύπτει ότι το σύνολο των αιτιάσεων που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες κατά της αναλύσεως στην οποία προέβη η Επιτροπή όσον αφορά την εξάλειψη του ανταγωνισμού στο πλαίσιο της TAA, την κατοχή σημαντικού μεριδίου της επίμαχης αγοράς και του εξωτερικού ανταγωνισμού πρέπει να απορριφθούν.

366 Εν πάση περιπτώσει, το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι η TAA, στην οποία μετείχαν εταιρίες κατέχουσες μερίδιο αγοράς της τάξεως του 75 %, η οποία παρείχε στα μέλη

της τη δυνατότητα εξαλείψεως του μεταξύ τους ανταγωνισμού και η οποία υφίστατο, λόγω τόσο των χαρακτηριστικών της όσο και των χαρακτηριστικών της επίμαχης αγοράς, πολύ περιορισμένη πίεση εκ μέρους του πραγματικού και δυνητικού εξωτερικού ανταγωνισμού, αποτελούσε συμφωνία η οποία παρείχε στα μέλη της τη δυνατότητα εξαλείψεως του ανταγωνισμού για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών, υπό την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί προϊόν πρόδηλης πλάνης εκτιμήσεως. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η εκτίμηση αυτή αφορά τόσο τις διατάξεις της ΤΑΑ σχετικά με τις συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς όσο και τις διατάξεις του CMP.

367 Δεδομένου ότι η τέταρτη προϋπόθεση που διαλαμβάνεται στο άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης δεν πληρούται, πρέπει να απορριφθεί ο λόγος ακυρώσεως που αφορά την άρνηση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως στις συμφωνίες περί των τιμών και των ικανοτήτων σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά ως αβάσιμος, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστούν οι αιτιάσεις που διατύπωσαν οι προσφεύγουσες και οι παρεμβαίνοντες κατά της αναλύσεως που διατύπωσε η Επιτροπή σχετικά με τις τρεις άλλες προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο αυτό.

Επί της ατομικής εξαιρέσεως των συμφωνιών περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς

368 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι οι αιτιάσεις των προσφευγουσών στηρίζονται σε εσφαλμένη ερμηνεία της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κακώς θεωρούν οι προσφεύγουσες ότι η άρνηση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως στις συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς στηρίζεται στον λόγο και μόνον ότι οι συμφωνίες περί της θαλάσσιας μεταφοράς δεν μπορούσαν να τύχουν εξαιρέσεως.

369 Συγκεκριμένα, η Επιτροπή εξέθεσε λεπτομερώς, στις αιτιολογικές σκέψεις 463 έως 489 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τους ακριβείς λόγους για τους οποίους θεώρησε ότι οι συμφωνίες περί του καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς δεν μπορούσαν, αυτές καθεαυτές, να τύχουν ατομικής εξαιρέσεως. Προκύπτει σαφώς

από τις αιτιολογικές σκέψεις αυτές ότι το συμπέρασμα του καθού οργάνου δεν στηρίζεται αποκλειστικά στο γεγονός ότι οι συμφωνίες περί της θαλάσσιας μεταφοράς δεν μπορούσαν να τύχουν εξαιρέσεως. Η Επιτροπή διαπίστωσε έτσι, ειδικότερα, ότι οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς δεν κατέληξαν σε καμία βελτίωση της παραγωγικότητας και δεν προσπόρισαν κανένα οικονομικό πλεονέκτημα δυνάμενο να δικαιολογήσει την εξαίρεση των συμφωνιών αυτών.

370 Δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν κανέναν από τους ακριβείς λόγους στους οποίους στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση, ο λόγος ακυρώσεως που αφορά την άρνηση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως στις συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς πρέπει να απορριφθεί.

371 Επιπλέον, στον βαθμό που η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών στηρίζεται στην παραδοχή ότι η Επιτροπή κακώς αρνήθηκε να χορηγήσει εξαίρεση στις συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς της TAA και στον βαθμό που διαπιστώθηκε ανωτέρω ότι ορθώς η Επιτροπή θεώρησε ότι οι συμφωνίες αυτές δεν καλύπτονταν ούτε από εξαίρεση κατά κατηγορία ούτε από ατομική εξαίρεση, ο λόγος ακυρώσεως πρέπει επίσης να απορριφθεί.

372 Τέλος και όλως επικουρικώς, το Πρωτοδικείο τονίζει ότι, στον βαθμό που ο πραγματικός σκοπός των συμφωνιών περί καθορισμού των τιμών της χερσίας μεταφοράς συνίσταται στο να εμποδιστεί η προσβολή των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς από τιμές της συνδυασμένης μεταφοράς που δεν θα λαμβάνουν υπόψη το συνολικό κόστος της χερσαίας μεταφοράς, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η δυνατότητα καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς ήταν αναγκαία για να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός και ότι το αποτέλεσμα αυτό δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικά μέσα, όπως είναι η δέσμευση περί μη τιμολογήσεως με τιμή κάτω του κόστους του χερσαίου τμήματος της μεταφοράς.

373 Επομένως, ο λόγος ακυρώσεως που αφορά την άρνηση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί της παραβάσεως του άρθρου 190 της Συνθήκης

374 Όσον αφορά τις διάφορες αιτιάσεις σχετικά με την αιτιολογία της αποφάσεως ΤΑΑ που διατυπώθηκαν στο πλαίσιο των κύριων ακυρωτικών αιτημάτων, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι η απόφαση περιέχει λεπτομερή και διαρθρωμένη επιχειρηματολογία προς στήριξη της εκτιμήσεως που διατύπωσε η Επιτροπή. Η Επιτροπή παρέσχε τη δυνατότητα στους ενδιαφερομένους να λάβουν γνώση των λόγων στους οποίους στηρίζονται τα ληφθέντα μέτρα και στον κοινοτικό δικαστή να ασκήσει τον έλεγχο της νομιμότητας. Οι αιτιάσεις αυτές πρέπει, κατά συνέπεια, να απορριφθούν.

Επί της παραβάσεως της συμφωνίας περί του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου

I — *Επιχειρήματα των διαδίκων*

375 έως 381 [...]

II — *Εκτίμηση του Πρωτοδικείου*

382 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ο λόγος ακυρώσεως που αφορά την παράβαση της συμφωνίας ΕΟΧ δεν προεβλήθη από τις προσφεύγουσες και πρέπει, κατά συνέπεια, να απορριφθεί ως απαράδεκτος. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι οι παρεμβαίνοντες πρέπει, δυνάμει του άρθρου 116, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας να αποδεχθούν τη δίκη στο στάδιο που αυτή βρίσκεται κατά τον χρόνο της παρεμβάσεώς τους και ότι τα αιτήματα της παρεμβάσεώς τους δεν μπορούν να έχουν, βάσει του άρθρου 37, τέταρτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, άλλο αντικείμενο από την υποστήριξη των αιτημάτων του ενός των διαδίκων, η ECSA, ως παρεμβαίνουσα, δεν νομιμοποιείται να προβάλει τον λόγο αυτό ακυρώσεως (προπαρατεθείσα απόφαση British Airways κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 75).

383 Επιπλέον, αρκεί να τονιστεί ότι οι σχετικές διατάξεις της συμφωνίας ΕΟΧ δεν είχαν εφαρμογή στη διοικητική διαδικασία που κατέληξε στην προσβαλλόμενη απόφαση. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1994, ημερομηνία κατά την οποία είχαν ήδη συντελεστεί τα διαδικαστικά στάδια που απαιτούν τη συνεργασία μεταξύ της Επιτροπής και της εποπτεύουσας αρχής της ΕΖΕΣ, ήτοι η ακρόαση των επιχειρήσεων και η διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή (απόφαση του Πρωτοδικείου της 20ής Απριλίου 1999, T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 και T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-931, σκέψη 259).

Επί των επικουρικών αιτημάτων

384 Επικουρικώς, οι προσφεύγουσες ζητούν την ακύρωση, πρώτον, των άρθρων 1, 2, 3, και 4 της αποφάσεως ΤΑΑ, στον βαθμό που απαγορεύουν τη δυνατότητα καθορισμού των τιμών για τη συνδυασμένη μεταφορά, δεύτερον, του άρθρου 5 της αποφάσεως αυτής και, τρίτον, των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στον βαθμό που απαγορεύουν την από κοινού σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών.

I — *Επί της ακυρώσεως των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως ΤΑΑ, στον βαθμό που απαγορεύουν τη δυνατότητα καθορισμού των τιμών για τη συνδυασμένη μεταφορά*

A — Επιχειρήματα των διαδίκων

385 έως 388 [...]

Β — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

389 Πρέπει, πρώτον, να υπενθυμιστεί ότι το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 17 προβλέπει ότι η Επιτροπή, αν διαπιστώσει παράβαση του άρθρου 85 ή του άρθρου 86 της Συνθήκης, «δύναται να υποχρεώσει με απόφαση τις συμμετέχουσες επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων να παύσουν τη διαπιστωθείσα παράβαση».

390 Κατά πάγια νομολογία, η εφαρμογή της διατάξεως αυτής μπορεί να συνεπάγεται απαγόρευση εξακολουθήσεως ορισμένων δραστηριοτήτων, πρακτικών ή καταστάσεων που έχουν κριθεί παράνομες (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 1974, 6/73 και 7/73, Istituto chemioterapico italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 113, σκέψη 45, και RTE και ITP κατά Επιτροπής, όπ.π., σκέψη 90), αλλά και απαγόρευση παρόμοιας συμπεριφοράς στο μέλλον (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 6ης Οκτωβρίου 1994, Τ-83/91, Tetra Pak κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-755, σκέψη 220, και της 14ης Μαΐου 1998, Τ-352/94, Mo och Domsjö κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-1989, σκέψη 241).

391 Τα άρθρα 11, παράγραφος 1, των κανονισμών 4056/86 και 1017/68, που έχουν εν προκειμένω εφαρμογή, είναι σχεδόν πανομοιότυπα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 17, οπότε η ερμηνεία του άρθρου αυτού μπορεί να καθοδηγήσει την ερμηνεία των προαναφερθεισών διατάξεων.

392 Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε, στο άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι συμφωνίες περί καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών μεταφοράς και το CMP που συνήφθησαν το πλαίσιο της ΤΑΑ απαγορεύονταν από το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, διέταξε τις επιχειρήσεις που ήσαν αποδέκτες της εν λόγω αποφάσεως

να παύσουν πάραυτα τις παραβάσεις αυτές. Στο άρθρο 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή κάλεσε τις επιχειρήσεις αυτές «να απέχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη τακτική που μπορεί να έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα ταυτόσημο ή παρόμοιο με εκείνο των συμφωνιών και πρακτικών που αναφέρονται στο άρθρο 1 [της ίδιας αυτής αποφάσεως]».

393 Μοναδικός σκοπός της εντολής αυτής είναι να εμποδιστούν οι επιχειρήσεις που είναι αποδέκτες της αποφάσεως ΤΑΑ να διαπράξουν εκ νέου παραβάσεις με εκείνες που διαπιστώθηκαν με την εν λόγω απόφαση, συνάπτοντας νέα συμφωνία ή μετέχοντας σε εναρμονισμένη πρακτική έχουσα αντικείμενο ή αποτέλεσμα παρόμοιο ή πανομοιότυπο με εκείνο των διατάξεων της ΤΑΑ περί του καθορισμού των τιμών της μεταφοράς και περί του CMP. Η εντολή αυτή εμπίπτει στην εξουσία την οποία διαθέτει η Επιτροπή βάσει του άρθρου 11, παράγραφος 1, των κανονισμών 4056/86 και 1017/68.

394 Όσον αφορά το περιεχόμενο της εντολής αυτής, πρέπει να παρατηρηθεί ότι δεν έχει ως αποτέλεσμα να απαγορεύσει, κατ' απόλυτο τρόπο, κάθε συμφωνία έχουσα ως αντικείμενο τον καθορισμό της τιμής των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, αλλά μόνον τις συμφωνίες οι οποίες, για τους λόγους που εκτίθενται στην προσβαλλόμενη απόφαση, δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

395 Συναφώς, πρέπει να διευκρινιστεί ότι, αντίθετα προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το συμπέρασμα της Επιτροπής περί αρνήσεως χορηγήσεως εξαιρέσεως στις συμφωνίες που έχουν ως αντικείμενο τον καθορισμό των τιμών της χερσαίας μεταφοράς δεν αναφέρεται αποκλειστικά στο γεγονός ότι η ΤΑΑ δεν αποτελούσε ναυτιλιακή διάσκεψη ή στη συμπληρωματική λειτουργία των εν λόγω συμφωνιών σε σχέση με εκείνες που έχουν ως αντικείμενο τον καθορισμό της τιμής των υπηρεσιών της θαλάσσιας μεταφοράς, αλλά στο σύνολο των λόγων που λεπτομερώς εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 462 έως 491 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στις αιτιολογικές σκέψεις αυτές η Επιτροπή διαπίστωσε, ειδικότερα, ότι οι συμφωνίες περί

καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς δεν κατέληξαν σε καμία βελτίωση της παραγωγικότητας και δεν προσπόρισαν κανένα οικονομικό πλεονέκτημα ικανό να δικαιολογήσει την εξαίρεση των συμφωνιών αυτών. Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν εμποδίζει τις προσφεύγουσες να υποβάλουν στην Επιτροπή μια άλλη συμφωνία συνεργασίας στον τομέα της χερσαίας μεταφοράς, δυνάμενη να ευνοήσει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα του χερσαίου τμήματος των υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς, και να αποδείξουν ότι η νέα αυτή συμφωνία πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

396 Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να προσάπτεται στην Επιτροπή ότι, μέσω της προαναφερθείσας εντολής, παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 11, παράγραφος 1, των κανονισμών 4056/866 και 1017/68, ούτε ότι παρέβη την υποχρέωση που υπέχει βάσει του άρθρου 190 της Συνθήκης ή ότι προσέβαλε τα δικαιώματα άμυνας.

397 Επομένως, η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών προς στήριξη αυτών των πρώτων επικουρικών αιτημάτων πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της και, κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθούν και τα αιτήματα αυτά.

II — *Επί της ακυρώσεως του άρθρου 5 της αποφάσεως ΤΑΑ που αφορά τις συμβάσεις υπηρεσιών*

A — Επιχειρήματα των διαδίκων

398 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με το οποίο οφείλουν να ενημερώσουν «τους πελάτες με τους οποίους

έχουν συνάψει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και άλλες συμβατικές σχέσεις στο πλαίσιο της ΤΑΑ, ως προς το ότι οι εν λόγω πελάτες δικαιούνται, εφόσον το επιθυμούν, να επαναδιαπραγματευθούν τους όρους των συμβάσεων ή να τερματίσουν αυτές πάραυτα», πρέπει να απορριφθεί.

399 Υπενθυμίζουν, εκ προοιμίου, ότι μια σύμβαση υπηρεσιών αποτελεί συμφωνία με την οποία ένας φορτωτής δεσμεύεται να μεταφέρει διά θαλάσσης ένα κατώτατο όριο εμπορευμάτων, εκφραζόμενο ως ποσότητα ή ως αξία, κατά τη διάρκεια της περιόδου που προβλέπεται στη σύμβαση. Ως αντιπαροχή, ο μεταφορέας δεσμεύεται να παράσχει στον φορτωτή τις εγγυήσεις μιας ειδικής υπηρεσίας, όπως είναι η εγγύηση μεταφορικής ικανότητας, και διαπραγματεύεται μια τιμή χαμηλότερη από εκείνη που ισχύει κανονικά. Οι προσφεύγουσες διευκρινίζουν ότι το 60 % περίπου του συνόλου των εμπορευμάτων που μεταφέρουν αφορούν μεταφορές πραγματοποιούμενες στο πλαίσιο των εν λόγω συμβάσεων.

400 Προς στήριξη του αιτήματός τους, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται, πρώτον, ότι η απόφαση ΤΑΑ δεν περιέχει καμία αιτιολογία ως προς το άρθρο 5.

401 Δεύτερον, το άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ δεν είναι αναγκαίο ούτε για την αποκατάσταση της νομιμότητας ούτε για την παύση της παραβάσεως που διαπιστώθηκε στο άρθρο 1 της αποφάσεως ΤΑΑ. Οι προσφεύγουσες τονίζουν ότι οι κανονισμοί 4056/86 και 1017/68 δε παρέχουν στην Επιτροπή την εξουσία να απευθύνει διαταγές με περιεχόμενο που υπερβαίνει αυτό που είναι αναγκαίο για την αποκατάσταση της νομιμότητας ή για την παύση των διαπιστωθεισών παραβάσεων (προπαρατεθείσα απόφαση Istituto chemioterapico italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής και απόφαση του Πρωτοδικείου της 10ης Ιουλίου 1991, Τ-70/89, BBC κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-535). Κατά τις προσφεύγουσες όμως, ναι μεν η προσβαλλόμενη απόφαση εξετάζει, στις αιτιολογικές σκέψεις 13 έως 15 και 286, επιφανειακά, τις διατάξεις της ΤΑΑ περί των συμβάσεων υπηρεσιών, πλην όμως δεν ασχολείται με το ζήτημα των επί μέρους συμβάσεων υπηρεσιών που πράγματι συνάπτονται με τους φορτωτές. Επομένως, τις συμβάσεις αυτές δεν τις αφορά η παράβαση που διαπιστώθηκε στο άρθρο 1 της αποφάσεως ΤΑΑ. Κατά τις προσφεύγουσες, οι συμβάσεις αυτές είναι νόμιμες.

402 Τρίτον, το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως παραβιάζει την αρχή της ασφαλείας δικαίου. Οι προσφεύγουσες τονίζουν, ειδικότερα, τις αβεβαιότητες σχετικά με το εύρος της υποχρεώσεως ενημερώσεως των πελατών τους ως προς τη δυνατότητα που τους προσφέρεται να αναδιαπραγματευθούν ή να προβούν στη λύση των συμβάσεων υπηρεσιών.

403 Τέταρτον, η Επιτροπή δεν ανέφερε στην ανακοίνωση αιτιάσεων το ενδεχόμενο να απευθύνει στα μέρη της ΤΑΑ εντολή με περιεχόμενο αντίστοιχο με εκείνο του άρθρου 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες δεν είχαν τη δυνατότητα να γνωστοποιήσουν την άποψή τους επί της εντολής αυτής, το προπαρατεθέν άρθρο 5 συνιστά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 4 του κανονισμού 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 1963, περί των ακροάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 17 του Συμβουλίου (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 37) (απόφαση «Χαρτοπολτός ΙΙ», σκέψεις 152 έως 154).

404 Απαντώντας στις αιτιάσεις αυτές, η Επιτροπή υπενθυμίζει, κατ' αρχάς, ότι η ΤΑΑ απαγόρευε στις εταιρίες που ήσαν μέλη της να προτείνουν ατομικές συμβάσεις υπηρεσιών σε ορισμένους πελάτες και αναφέρει ότι η απαγόρευση αυτή αποτελεί στην πραγματικότητα πειθαρχικό μέτρο που αποσκοπούσε στην πρόληψη των καταχρήσεων, εμποδίζοντας τις εταιρίες να προσφέρουν αυτό που θα μπορούσε να θεωρηθεί μείωση των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς.

405 Η Επιτροπή ισχυρίζεται, εν συνεχεία, ότι το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως αποσκοπεί στο να εμποδίσει τις προσφεύγουσες να συνεχίσουν να προσπορίζονται τα πλεονεκτήματα των μακράς διαρκείας συμβάσεων που συνήφθησαν βάσει συμφωνίας περί καθορισμού των τιμών της μεταφοράς η οποία θεωρήθηκε παράνομη. Ακόμη και αν οι συμβάσεις αυτές δεν είναι, αυτές καθεαυτές, άκυρες, οι πελάτες πρέπει να μπορούν να τις αναδιαπραγματευθούν με βάση τους συνήθεις όρους του ανταγωνισμού.

406 Η Επιτροπή φρονεί ότι μια εντολή όπως αυτή που προβλέπεται στο άρθρο 5 της αποφάσεως της ΤΑΑ αποτελεί αναγκαίο και σύνθετο στοιχείο της εντολής που

αποσκοπεί στην παύση των παραβάσεων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 των κανονισμών 4056/86 και 1017/68, σε μια κατάσταση στην οποία η συμπεριφορά που συνιστά παράβαση έχει τη μορφή μακροχρόνιων συμβατικών σχέσεων με τους τρίτους. Το να επιτραπεί στα μέλη μιας συμπράξεως να συνεχίσουν να εφαρμόζουν παράνομα καθορισθείσες τιμές για τον λόγο και μόνον ότι οι τιμές αυτές περιλαμβάνονται σε μεγάλης διάρκειας συμβάσεις θα στερούσε τη διαπίστωση της ελλείψεως νομιμότητας από κάθε σημασία. Κατά συνέπεια, το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως αποσκοπεί στην αποκατάσταση του σεβασμού του δικαίου και στην παύση των παραβάσεων, είναι δε απαραίτητο προς τούτο. Το γεγονός ότι οι επί μέρους συμβάσεις υπηρεσιών δεν είναι αντίθετες προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης είναι άσχετο προς το εξεταζόμενο ζήτημα.

407 Η Επιτροπή έχει την άποψη ότι, στον βαθμό που μια εντολή όπως αυτή που περιέχεται στο άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ αποτελεί στοιχείο απαραίτητο της εντολής που αποσκοπεί στην παύση της παραβάσεως, δεν είναι αναγκαίο να διατυπώσει ιδιαίτερη αιτιολογία ούτε να επισύρει την προσοχή των ενδιαφερομένων με την ανακοίνωση των αιτιάσεων. Οι προσφεύγουσες, αφ' ης στιγμής ενημερώθηκαν ότι η Επιτροπή είχε την πρόθεση να τους απευθύνει εντολή να παύσουν τις ενέργειες που θεωρούνται αντίθετες προς το άρθρο 85 της Συνθήκης, δεν μπορούσαν να ελπίζουν ότι θα τους επιτραπεί να συνεχίσουν να επωφελούνται από τα αποτελέσματα των ενεργειών αυτών.

408 Η Επιτροπή αμφισβητεί την ύπαρξη αντιφάσεως μεταξύ της απόψεως ότι το άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της εντολής με την οποία αποσκοπείται η παύση των παραβάσεων και της απαιτήσεως περί σαφούς αιτιολογίας της εν λόγω αποφάσεως. Τονίζει, συναφώς, ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών που συνήφθησαν πριν από τη δημοσίευση της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν είναι άκυρες από πλευράς εμπορικού δικαίου, καθόσον δεν ήσαν συμφωνίες αντίθετες προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, πλην όμως «χρωματίζονται» από την έλλειψη νομιμότητας της ΤΑΑ, στον βαθμό που δεν αποτέλεσαν αντικείμενο ελεύθερων διαπραγματεύσεων, αλλά αντανακλούσαν τις διατάξεις περί καθορισμού των τιμών της ΤΑΑ. Το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι συνεπώς αναγκαίο και έγκυρο, καθόσον το αντικείμενό του είναι να διασφαλιστεί ότι ο ανταγωνισμός στην αγορά των υπηρεσιών που συνδέονται με τις τακτικές γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς θα καταστεί εκ νέου, μόλις υπάρξει δυνατότητα, ο ανταγωνισμός που θα επικρατούσε αν δεν υφίστατο ο παράνομος συντονισμός που δημιούργησε η ΤΑΑ. Επιπλέον, το άρθρο αυτό εμποδίζει τις προσφεύγουσες να συνεχίσουν να απολαμβάνουν τους καρπούς της παράνομης συμπράξεώς τους

409 Τέλος, η Επιτροπή αμφισβητεί ότι το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν είναι σαφές και παρατηρεί ότι το άρθρο αυτό προβλέπει μόνον ότι τα μέλη της ΤΑΑ πρέπει να παράσχουν στους φορτωτές που συνδέονται ακόμη με ατομικές συμβάσεις υπηρεσιών τη δυνατότητα να αναδιαπραγματευθούν τις συμβάσεις αυτές υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, αλλ' ουδόλως επιβάλλει οποιαδήποτε προυπόθεση όσον αφορά το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων αυτών. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η εντολή που προβλέπεται στο άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ είναι σαφής, ακριβής, αναγκαία και δικαιολογημένη. Οσάκις μια απαγορευόμενη από το άρθρο 85 της Συνθήκης σύμπραξη λαμβάνει τη μορφή διαρκών συμβατικών σχέσεων με τρίτους, είναι απαραίτητη μια εντολή όπως αυτή που προβλέπεται στο άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως για να παύσουν οι διαπιστωθείσες παραβάσεις. Η Επιτροπή φρονεί έτσι ότι ενήργησε εντός των ορίων εξουσιών που της απονέμει το άρθρο 11, παράγραφος 1, των κανονισμών 4056/86 και 1017/68.

Β — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

410 Από τη νομολογία προκύπτει ότι, στο πλαίσιο της εξουσίας που διαθέτει για την εφαρμογή του άρθρου 3 του κανονισμού 17 και συνεπώς επίσης του άρθρου 11, παράγραφος 1, των κανονισμών 4056/86 και 1017/68, η Επιτροπή μπορεί να διευκρινίζει το εύρος των υποχρεώσεων που υπέχουν οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις προκειμένου να τεθεί τέρμα στις διαπιστωθείσες παραβάσεις. Η εξουσία αυτή πρέπει ωστόσο να τίθεται σε εφαρμογή σε συνάρτηση με την διαπιστωθείσα παράβαση (βλ., κατ' αναλογία, προπαρατεθείσες αποφάσεις Istituto chemioterapico italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής, σκέψη 45· RTE και ITP κατά Επιτροπής, σκέψη 90, και απόφαση του Δικαστηρίου της 1ης Οκτωβρίου 1998, C-279/95 P, Langnese-Iglo κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. I-5609, σκέψη 74), και οι επιβαλλόμενες υποχρεώσεις δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όρια του προσήκοντος και αναγκαίου μέτρου για να επιτευχθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός, ήτοι η αποκατάσταση της νομιμότητας σε σχέση με τους παραβιασθέντες κανόνες (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση RTE και ITP κατά Επιτροπής, σκέψη 93).

411 Το άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ προβλέπει ότι τα μέρη της ΤΑΑ πρέπει να ενημερώσουν τους πελάτες με τους οποίους έχουν συνάψει συμβάσεις υπηρεσιών ή άλλες συμβάσεις στο πλαίσιο της ΤΑΑ «ότι δικαιούνται, εφόσον το επιθυμούν, να επαναδιαπραγματευθούν τους όρους των συμβάσεων ή να τερματίσουν αυτές πάραυτα».

412 Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι συμβάσεις υπηρεσιών που συνάπτονται από τις προσφεύγουσες δεν είναι, αυτές καθαυτές, αντίθετες προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Οι εν λόγω συμβάσεις δεν αποτελούν συνεπώς τμήμα των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν με την απόφαση TAA. Η Επιτροπή φρονεί ωστόσο ότι η εντολή που απευθύνθηκε στις προσφεύγουσες και με την οποία αποσκοπείται να δοθεί η δυνατότητα στους πελάτες των προσφευγουσών να επαναδιαπραγματευθούν ή να καταγγείλουν τις συμβάσεις αυτές ήταν αναγκαία, καθόσον τα αποτελέσματα των παραβάσεων που διασπιτώθηκαν με την προσβαλλόμενη απόφαση θα μπορούσαν να εξακολουθήσουν να υφίστανται αν οι αποδέκτες της εν λόγω αποφάσεως μπορούσαν να συνεχίσουν να απολαμβάνουν τα οικονομικά πλεονεκτήματα που παρέχουν διαδοχικά εκτελούμενες συμβάσεις, συναφθείσες βάσει της οριζόντιας συμφωνίας περί καθορισμού των τιμών και περί περιορισμού της προσφοράς που αποτελούσε η TAA.

413 Πρέπει να παρατηρηθεί, συναφώς, ότι η πλειονότητα των οριζοντίων συμφωνιών περί καθορισμού των τιμών ή περί καταμερισμού της αγοράς έχει τέτοιες περισσότερο ή λιγότερο διαρκείς συνέπειες για τους τρίτους, χωρίς ωστόσο η Επιτροπή να κρίνει συνήθως αναγκαίο να συνοδεύσει τις αποφάσεις της περί διαπιστώσεως παραβάσεων με μια ανάλογη υποχρέωση με εκείνη που περιέχεται στο άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Πρέπει να τονιστεί ότι οι προσφεύγουσες ισχυρίστηκαν, χωρίς να αντικρουστούν, ότι η Επιτροπή είχε επιβάλει υποχρέωση ίδια με εκείνη που περιέχεται στο άρθρο 5 της αποφάσεως TAA μόνο με την απόφαση 93/50/ΕΟΚ, της 23ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με μια διαδικασία βάσει του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΟΚ (IV/32.745 — Astra) (ΕΕ 1993, L 20, σ. 23), και ότι είχε μεριμνήσει να συνοδεύσει την υποχρέωση αυτή με μια λεπτομερή αιτιολογία στην τελευταία αυτή απόφαση. Επιπλέον, οι συμβάσεις για τις οποίες πρόκειται στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι οποίες συνάπτονται για ένα έτος, δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι ιδιαίτερα μακράς διάρκειας.

414 Περαιτέρω, πέραν της ακυρότητας που ρητώς προβλέπεται ως κύρωση από το άρθρο 85, παράγραφος 2, της Συνθήκης, εναπόκειται, σύμφωνα με τη νομολογία, στο εθνικό δίκαιο να ορίζει τις συνέπειες, από απόψεως αστικού δικαίου, που συνδέονται με παράβαση του άρθρου 85 της Συνθήκης, όπως είναι η υποχρέωση αποκαταστάσεως της προκληθείσας σε τρίτους ζημίας ή ενδεχόμενη υποχρέωση συνάψεως συμβάσεως (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Σεπτεμβρίου 2001, C-453/99, Courage και Crehan, Συλλογή 2001, σ. I-6297, σκέψη 29, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, T-24/90, Automec κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2223, σκέψη 50), υπό την επιφύλαξη ωστόσο ότι δεν προσβάλλεται η πρακτική αποτελεσματικότητα της Συνθήκης.

415 Από τα ανωτέρω προκύπτει, τουλάχιστον, ότι το μέτρο που περιέχεται στο άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν ήταν προφανώς επιβεβλημένο και δεν αντιστοιχεί στη συνήθη πρακτική που ακολουθεί η Επιτροπή κατά τη λήψη σχετικών αποφάσεων. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή όφειλε να αναπτύξει ρητώς τη συλλογιστική της (βλ., στο πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Νοεμβρίου 1975, 73/74, Groupement de fabricants de papiers peints de Belgique κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1975, σ. 457, σκέψη 31). Όχι μόνον όμως η Επιτροπή δεν εξήγησε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, τους λόγους για τους οποίους, μολονότι οι εν λόγω συμβάσεις δεν είναι αντίθετες προς το άρθρο 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ήταν αναγκαίο, για να τεθεί τέρμα στις διαπιστωθείσες παραβάσεις, να παράσχουν οι προσφεύγουσες στους πελάτες τους τη δυνατότητα να τις επαναδιαπραγματευθούν, αλλά, επιπλέον, κανένα σημείο της αποφάσεως ΤΑΑ δεν ασχολείται με το ζήτημα της τύχης των εν λόγω συμβάσεων υπηρεσιών που συνήφθησαν με τους φορτωτές.

416 Επομένως, το άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ πρέπει να ακυρωθεί λόγω παραβάσεως της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως.

417 Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού 4056/86, η Επιτροπή, πριν λάβει, μεταξύ άλλων, απόφαση προβλεπόμενη στο άρθρο 11 του εν λόγω κανονισμού, με την οποία διατάσσει τις επιχειρήσεις να παύσουν τη διαπιστωθείσα παράβαση, ή απόφαση προβλεπόμενη στο άρθρο 19 του ίδιου κανονισμού, με την οποία επιβάλλεται πρόστιμο, οφείλει να παράσχει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις την ευκαιρία να καταστήσουν γνωστή την άποψή τους για τις κατηγορίες που διατυπώθηκαν κατ' αυτών. Το δικαίωμα αυτό των επιχειρήσεων να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το σύνολο των αιτιάσεων που η Επιτροπή πρόκειται να διατυπώσει κατ' αυτών καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 4260/88 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 1988, σχετικά με τις κοινοποιήσεις, καταγγελίες, τις αιτήσεις και τις ακροάσεις που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 4056/86 (ΕΕ L 376, σ. 1), και, ειδικότερα, στα άρθρα 6 έως 8 του κανονισμού αυτού, το δε άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού αντιστοιχεί στο άρθρο 4 του κανονισμού 99/63. Η νομολογία σχετικά με την τελευταία αυτή διάταξη και, ιδίως, η νομολογία βάσει της οποίας η Επιτροπή δεν δικαιούται να επιβάλει πρόστιμο σε επιχείρηση χωρίς να την έχει προηγουμένως πληροφορήσει, με την ανακοίνωση αιτιάσεων, για τη σχετική πρόθεσή της (απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Νοεμβρίου 1983, 322/81, Michelin κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3461, σκέψη 20· προπαρατεθείσα απόφαση Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 480), μπορεί συνεπώς να εφαρμοστεί κατ' αναλογία στη συγκεκριμένη περίπτωση. Το Δικαστήριο έχει εξάλλου τονίσει ότι η άσκηση του δικαιώματος μιας επιχειρήσεως να διατυπώσει την άποψή της προτού ληφθεί απόφαση κατ' αυτής εντάσσεται κυρίως στο πλαίσιο των ενδίκων ή διοικητικών διαδικασιών που αποβλέπουν στο να παύσει μια παράβαση ή στο να διαπιστωθεί ασυμβίβαστο προς τον νόμο, όπως είναι οι διαδικασίες που προβλέπει ο

κανονισμός 99/63 (απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Ιουνίου 1980, 136/79, National Panasonic κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1980/II, σ. 347, σκέψη 21).

418 Επομένως, ακόμη και αν, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, μπορούσε να θεωρηθεί ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως εντολή είναι αναγκαία για την αποκατάσταση του σεβασμού του δικαίου και ότι είναι εντός των ορίων της εξουσίας της Επιτροπής να διατάσσει τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, σύμφωνα με το άρθρο 11 των κανονισμών 1017/68 και 4056/86, να «παύσουν τη διαπιστωθείσα παράβαση», εν πάση περιπτώσει, η ανακοίνωση των αιτιάσεων θα έπρεπε να περιέχει έκθεση, έστω και συνοπτική, αλλά διατυπωμένη με επαρκή σαφήνεια, των μέτρων τα οποία η Επιτροπή προετίθετο να λάβει προκειμένου να θέσει τέρμα στις παραβάσεις και να παράσχει όλα τα αναγκαία στοιχεία στις προσφεύγουσες για να μπορέσουν να προβάλουν λυσιτελώς την άμυνά τους προτού η Επιτροπή λάβει οριστική απόφαση επί του σημείου αυτού. Το συμπέρασμα αυτό επιβάλλεται καθόσον οι ατομικές συμβάσεις υπηρεσιών αντιπροσώπευαν σημαντικό τμήμα του κύκλου εργασιών των προσφευγουσών και η υποχρέωση αναδιαπραγματεύσεως με τους πελάτες θα μπορούσε να έχει σημαντικές συνέπειες για τις προσφεύγουσες, ακόμη και να αποτελεί βαρύτερη κύρωση απ' ό,τι ένα πρόστιμο.

419 Είναι όμως προφανές ότι το σημείο 390 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων, στο οποίο η Επιτροπή περιορίστηκε να αναφέρει ότι προετίθετο να διατάξει την παύση των παραβάσεων του άρθρου 85 της Συνθήκης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι πληροφορούσε επαρκώς κατά νόμο τις προσφεύγουσες σχετικά με την πρόθεση του οργάνου να διατυπώσει την εντολή που διαλαμβάνεται στο άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στον βαθμό που, με το άρθρο αυτό, η Επιτροπή επιβάλλει στις προσφεύγουσες μια υποχρέωση σε σχέση με την οποία δεν είχαν την ευκαιρία να καταστήσουν λυσιτελώς γνωστή την άποψή τους, τα επιχειρήματα των προσφευγουσών που αφορούν προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας είναι επίσης βάσιμα.

420 Επομένως, και χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί αν η διαλαμβανόμενη στο άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ εντολή υπερβαίνει τα όρια του προσήκοντος και αναγκαίου μέτρου για να διασφαλιστεί η αποκατάσταση της νομιμότητας από την άποψη του άρθρου 85 της Συνθήκης, το άρθρο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως πρέπει να ακυρωθεί.

III — *Επί της ακυρώσεως των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως ΤΑΑ, στον βαθμό που απαγορεύουν τις από κοινού συναπτόμενες συμβάσεις υπηρεσιών*

A — Επιχειρήματα των διαδίκων

421 έως 423 [...]

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

424 Σύμφωνα με το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, «οι διατάξεις της ΤΑΑ περί ναύλων και μεταφορικής ικανότητας συνιστούν παραβάσεις του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης». Στο τμήμα της αποφάσεως ΤΑΑ που περιέχει τη νομική εκτίμηση των συμφωνιών περί καθορισμού των τιμών της θαλάσσιας μεταφοράς, εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 285 και 286 τα ακόλουθα: «Οι συμφωνίες που συνήφθησαν μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών-μερών της ΤΑΑ για τον καθορισμό των ναύλων στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 85, παράγραφος 1, [της Συνθήκης]. Οι συμφωνίες αυτές, που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 15, έχουν ως αντικείμενο και ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των δυνάμεων του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά». Επομένως, οι διαλαμβανόμενες στο άρθρο 1 της αποφάσεως ΤΑΑ συμφωνίες είναι οι συμφωνίες «που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 15 [της αποφάσεως αυτής]».

425 Ναι μεν είναι ακριβές ότι οι αιτιολογικές σκέψεις 13 έως 15 της αποφάσεως ΤΑΑ αφορούν τις συμβάσεις υπηρεσιών, πλην όμως πρέπει να παρατηρηθεί ότι οι εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις απλώς εκθέτουν ότι η ΤΑΑ επέβαλε για τη σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών εκ μέρους των μελών της διασκέψεως την τήρηση μιας σειράς κανόνων και προϋποθέσεων όσον αφορά τον χρόνο ισχύος τους, τις κατώτατες ποσότητες τις οποίες έπρεπε να αφορούν και τη διαδικασία διαπραγματεύσεώς τους.

426 Επομένως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι δεν μπορεί να συναχθεί από την περιεχόμενη στην αιτιολογική σκέψη 286 παραπομπή σε αυτά τα χωρία της αποφάσεως ΤΑΑ ότι η εν λόγω απόφαση απαγορεύει την από κοινού σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών.

427 Επομένως, όπως ορθώς υποστηρίζει η Επιτροπή, το αίτημα των προσφευγουσών περί ακυρώσεως των άρθρων 1 έως 4 της αποφάσεως ΤΑΑ στον βαθμό που απαγορεύουν τις από κοινού συναπτόμενες συμβάσεις υπηρεσιών είναι άνευ αντικειμένου και πρέπει συνεπώς να απορριφθεί.

Συμπέρασμα

428 Από τη συνολική εξέταση την οποία πραγματοποίησε το Πρωτοδικείο προκύπτει ότι το άρθρο 5 της αποφάσεως ΤΑΑ πρέπει να ακυρωθεί και ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί κατά τα λοιπά.

Επί των δικαστικών εξόδων

429 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Σύμωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο, του εν λόγω κανονισμού, το Πρωτοδικείο μπορεί να κατανείμει τα έξοδα ή να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά του έξοδα σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων.

430 Δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες ηττήθηκαν όσον αφορά το ουσιώδες μέρος της προσφυγής, πρέπει να καταδικαστούν να φέρουν τα έξοδά τους, καθώς και τα τέσσερα πέμπτα των εξόδων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τις δύο δίκες περί ασφαλιστικών μέτρων Τ-395/94 R και Τ-395/94 R II, στα οποία υποβλήθηκαν η Επιτροπή και οι παρεμβαίνοντες, η ECTU, η AUFT και η FTA, σύμφωνα με τα σχετικά αιτήματά τους.

431 Σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας, οι παρεμβαίνουσες ECSA και JSA θα φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τις δύο προαναφερθείσες δίκες περί ασφαλιστικών μέτρων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (τρίτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Ακυρώνει το άρθρο 5 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).

2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.

3) **Οι προσφεύγουσες φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, καθώς και τα τέσσερα πέμπτα των εξόδων στα οποία υποβλήθηκαν η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs de transport de fret και The European Council of Transport Users ASBL, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τις δύο δίκες περί ασφαλιστικών μέτρων T-395/94 R και T-395/94 R II.**

4) **Η Επιτροπή φέρει το ένα πέμπτο των εξόδων της.**

5) **Οι παρεμβαίνουσες The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisateurs de transport de fret και The European Council of Transport Users ASBL φέρουν το ένα πέμπτο των εξόδων τους.**

6) **Οι παρεμβαίνουσες The European Community Shipowners' Association ASBL και The Japanese Shipowners' Association φέρουν τα δικαστικά τους έξοδα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τις δίκες περί ασφαλιστικών μέτρων T-395/94 R και T-395/94 R II.**

Lenaerts Azizi Jaeger

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 28 Φεβρουαρίου 2002.

Ο Γραμματέας Ο Πρόεδρος

H. Jung M. Jaeger

Περιεχόμενα

Νομικό πλαίσιο ..... II - 888

Το ιστορικό της διαφοράς ..... II - 893

Διαδικασία ..... II - 903

Αιτήματα των διαδίκων ..... II - 906

Ως προς το αν παρέλκει η έκδοση αποφάσεως ..... II - 907

Επί της ουσίας ..... II - 908

Επί του κυρίου αιτήματος περί ακυρώσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως ..... II - 909

I — Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης ..... II - 909

A — Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 909

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου ..... II - 909

II — Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, που αφορά τη μη εφαρμογή στην ΤΑΑ της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 ..... II - 919

A — Επιχειρήματα των προσφευγουσών ..... II - 920

1. Επί της εσφαλμένης εκτιμήσεως των οικονομικών χαρακτηριστικών των τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς ..... II - 920

α) Επί του εν μέρει απαραδέκτου του υπομνήματος αντικρούσεως της Επιτροπής ..... II - 920

β) Οικονομικά χαρακτηριστικά της αγοράς των τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ..... II - 920

γ) Σταθεροποιητικά αποτελέσματα της ΤΑΑ στις υπερατλαντικές γραμμές ..... II - 920

δ) Αναγνώριση εκ μέρους του κοινοτικού δικαίου της ενδογενούς αστάθειας της αγοράς των τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς ..... II - 921

2. Επί του ορισμού της ναυτιλιακής διασκέψεως υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86 και επί της δυαδικής δομής του τιμοκαταλόγου της ΤΑΑ ..... II - 921

B — Επιχειρήματα της ECSA και της JSA ..... II - 921

Γ — Επιχειρήματα της Επιτροπής ..... II - 921

Δ — Επιχειρήματα της FTA, της AUFT και της ECTU ..... II - 921

E — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου ..... II - 922

1. Επί του ορισμού της ναυτιλιακής διασκέψεως υπό την έννοια του κανονισμού 4056/86 ..... II - 924

2. Επί του χαρακτηρισμού της ΤΑΑ ..... II - 936

3. Συμπεράσματα σχετικά με την εξαίρεση κατά κατηγορία ..... II - 938

III — Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, που αφορά την άρνηση χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως ..... II - 939

A — Απόφαση ΤΑΑ ..... II - 939

1. Επί των συμφωνιών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά ..... II - 939

α) Πρώτη προϋπόθεση: βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου ..... II - 939

β) Δεύτερη προϋπόθεση: εξασφάλιση στους χρήστες δίκαιου τμήματος από το όφελος ..... II - 941

γ) Τρίτη προϋπόθεση: μη επιβολή στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμών μη απαραίτητων για την επίτευξη των επιδιωκομένων στόχων ..... II - 942

δ) Τέταρτη προϋπόθεση: μη παροχή στις οικείες επιχειρήσεις της δυνατότητας καταργήσεως του ανταγωνισμού επί σημαντικού τμήματος των σχετικών προϊόντων ..... II - 942

2. Επί των συμφωνιών που αφορούν τη χερσαία μεταφορά ..... II - 945

α) Πρώτη προϋπόθεση ..... II - 945

β) Δεύτερη προϋπόθεση ..... II - 946

γ) Τρίτη προϋπόθεση ..... II - 947

B — Επιχειρήματα των προσφευγουσών ..... II - 947

1. Σχετικά με την άρνηση χορηγήσεως της ατομικής εξαιρέσεως στις συμφωνίες περί της θαλάσσιας μεταφοράς ..... II - 947

α) Πρώτη προϋπόθεση ..... II - 947

β) Δεύτερη προϋπόθεση ..... II - 948

γ) Τρίτη προϋπόθεση ..... II - 948

δ) Τέταρτη προϋπόθεση ..... II - 948

i) Σχετική αγορά ..... II - 948

Σχετικά με την αγορά των επίμαχων υπηρεσιών ..... II - 948

Σχετικά με τη σχετική γεωγραφική αγορά ..... II - 948

ii) Ανταγωνισμός ..... II - 949

Σχετικά με τον εσωτερικό ανταγωνισμό ..... II - 949

Σχετικά με το μερίδιο αγοράς που κατέχουν τα μέλη της ΤΑΑ και τον ανταγωνισμό που ασκούν στην επίμαχη αγορά ..... II - 949

— Σώρευση αποτελεσμάτων από τις διάφορες πηγές του εξωτερικού ανταγωνισμού ..... II - 949

— Δυνητικός ανταγωνισμός ..... II - 949

2. Σχετικά με την άρνηση χορηγήσεως της ατομικής εξαιρέσεως στις συμφωνίες περί της χερσαίας μεταφοράς ..... II - 950

Γ — Επιχειρήματα της ECSA ..... II - 950

Δ — Επιχειρήματα της Επιτροπής ..... II - 950

Ε — Επιχειρήματα της FTA και της ECTU ..... II - 950

ΣΤ— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου σχετικά με την ατομική εξαίρεση ..... II - 950

1. Παραδεκτό ορισμένων στοιχείων του υπομνήματος αντικρούσεως και των παραρτημάτων του ..... II - 950

2. Επί της αρνήσεως χορηγήσεως ατομικής εξαιρέσεως στη συμφωνία σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά ..... II - 954

α) Επί του ορισμού της επίμαχης αγοράς ..... II - 955

i) Επί της επίμαχης αγοράς των υπηρεσιών ..... II - 955

Επί της αεροπορικής μεταφοράς ..... II - 957

Οι τακτικές γραμμές της συμβατικής θαλάσσιας μεταφοράς (break-bulk) ..... II - 959

ii) Γεωγραφική διάσταση της επίμαχης αγοράς ..... II - 962

β) Επί της δυνατότητας εξαλείψεως του ανταγωνισμού για σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών ..... II - 965

i) Επί του εσωτερικού ανταγωνισμού ..... II - 966

ii) Επί του σημαντικού τμήματος της επίμαχης αγοράς την οποία κατέχουν τα μέλη της TAA ..... II - 972

iii) Επί του εξωτερικού ανταγωνισμού ..... II - 976

Ανταγωνισμός επί των απευθείας υπερατλαντικών γραμμών ... II - 976

Άλλες πηγές ανταγωνισμού (ο δυνητικός ανταγωνισμός) ..... II - 979

— Η υποκατάσταση από πλευράς προσφοράς ..... II - 981

— Επί του ανταγωνισμού που ασκούν οι μεταφορείς που δεν είναι παρόντες στις υπερατλαντικές γραμμές, αλλά μπορούν να εισέλθουν σ' αυτές ..... II - 984

Επί της ατομικής εξαιρέσεως των συμφωνιών περί καθορισμού των τιμών της χερσαίας μεταφοράς ..... II - 988

Επί της παραβάσεως του άρθρου 190 της Συνθήκης ..... II - 990

Επί της παραβάσεως της συμφωνίας περί του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου ..... II - 990

I — Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 990

II — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου ..... II - 990

Επί των επικουρικών αιτημάτων ..... II - 991

I — Επί της ακυρώσεως των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως ΤΑΑ, στον βαθμό που απαγορεύουν τη δυνατότητα καθορισμού των τιμών για τη συνδυασμένη μεταφορά ..... II - 991

A — Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 991

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου ..... II - 992

II — Επί της ακυρώσεως του άρθρου 5 της αποφάσεως ΤΑΑ που αφορά τις συμβάσεις υπηρεσιών ..... II - 994

A — Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 994

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου ..... II - 998

III — Επί της ακυρώσεως των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως ΤΑΑ, στον βαθμό που απαγορεύουν τις από κοινού συναπτόμενες συμβάσεις υπηρεσιών ..... II - 1002

A — Επιχειρήματα των διαδίκων ..... II - 1002

B — Εκτίμηση του Πρωτοδικείου ..... II - 1002

Συμπέρασμα ..... II - 1003