II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1993

relativa ad un procedimento a norma dell'articolo 86 del trattato CE

(IV/34689 — Sea Containers/Stena Sealink — Provvedimenti provvisori)

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(94/19/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato [1], modificato da ultimo dall'atto di adesione della Spagna e del Portogallo, in particolare gli articoli 3 e 16,

vista la denuncia presentata in data 15 aprile 1993 da Sea Containers Ltd contro una presunta violazione dell'articolo 86 del trattato da parte di Stena Sealink Ports e Stena Sealink Line, con richiesta alla Commissione di adottare provvedimenti provvisori,

vista la decisione della Commissione del 16 luglio 1993 di avviare la procedura,

dopo aver dato a Stena Sealink Ports e Stena Sealink Line la possibilità di esprimere il proprio punto di vista in merito agli addebiti mossi dalla Commissione nei loro confronti, a norma del combinato disposto dell'articolo 19, paragrafo 1 del regolamento n. 17 e del regolamento n. 99/63/CEE della Commissione, del 25 luglio 1963, relativo alle audizioni di cui all'articolo 19, paragrafi 1 e 2 del regolamento n. 17 del Consiglio [2],

previa consultazione del comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

I. I FATTI

A. La natura della presente decisione

(1) La presente decisione dispone il rigetto della richiesta di provvedimenti provvisori in attesa che la Commissione adotti una decisione sulla denuncia presentata, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 17, da Sea Containers Ltd nei confronti di Stena Sealink Ports e Stena Sealink Line per presunta violazione dell'articolo 86 del trattato CE.

B. Le imprese

(2) Sea Containers Ltd (« SC ») è una società costituita nelle isole Bermude. La sua sede d'affari principale nel Regno Unito è Sea Containers House, 20, Upper Ground, London SE1 9PF. Le sue attività principali sono la vendita e il noleggio di forme speciali di container marittimi da carico ed inoltre la gestione di porti di sua proprietà. Attraverso la sua controllata, Sea Containers Ferries Limited, la compagnia fornisce servizi di traghetto per passeggeri, auto e merci.

(3) Stena Sealink Line (« SSL ») è una società costituita nel Regno Unito. La sede legale è Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX. La sua atti-

[1] GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.
[2] GU n. 127 del 20. 8. 1963, pag. 2268/63.

vità principale consiste nella gestione di servizi traghetto tra il Regno Unito, l'Irlanda e la Francia.

(4) Stena Sealink Ports (« SSP ») è una società costituita nel Regno Unito. La sede legale è Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX, sebbene gli uffici si trovino all'indirizzo : Sealink House, Holyhead, Gwynedd, LL85 1DQ. SSP è titolare e gestore del Porto di Holyhead, Anglesey, Galles. Fino al 16 novembre 1992, SSP era denominata Sealink Harbours Limited.

(5) SSL una ha partecipazione del 55 % in SSP e il restante 45 % delle azioni è di proprietà di Stena Sealink (Holdings) Limited (« SSLH »).

(6) SSL e SSP fanno parte dal 1990 del gruppo di compagnie Stena Line AB (« Stena Group »).

(7) SSL e SSP sono in pratica una sola unità in termini economici in quanto hanno in comune segretariato e amministratori ; inoltre SSL esercita un forte controllo sulle attività commerciali di SSP. I loro dipendenti non sempre distinguono un'impresa dall'altra e spesso le confondono.

(8) Nella presente decisione si farà pertanto riferimento genericamente a Sealink, a meno che non si presenti la necessità di distinguere fra le due entità.

C. La denuncia

(9) Il 15 aprile 1993 la Commissione ha ricevuto una denuncia presentata da Sea Containers Limited, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento n. 17 del Consiglio, contro Stena Sealink Line e Stena Sealink Ports. La denuncia è fondata sul fatto che SSP avrebbe abusato della propria posizione dominante in qualità di titolare e gestore del porto di Holyhead, in violazione dell'articolo 86 del trattato, in quanto ha negato a SC l'accesso a condizioni ragionevoli ad una infrastruttura od attrezzatura essenziale, avvalendosi dei propri diritti di esclusiva per proteggere detta posizione dominante senza motivazione oggettiva. Nella denuncia si asserisce che SSL, appartenente al gruppo di imprese Sealink (cfr. supra considerando 8), gode di una posizione dominante nel mercato della fornitura di servizi traghetto per passeggeri e auto sulla rotta « corridoio centrale » tra Regno Unito e Irlanda (cfr. considerandi 11-14) cosicché trarrebbe vantaggio da ogni protezione nei confronti di nuovi concorrenti intenzionati ad accedere al mercato. SC sostiene che Sealink non ha adeguatamente separato il proprio ruolo di gestore del porto da quello di esercente di traghetti.

(10) Sulla base della denuncia si chiede alla Commissione di prendere d'urgenza provvedimenti provvisori destinati, tra l'altro, a

a) impedire a Sealink di gestire il porto di Holyhead in modo tale da provocare una riduzione dell'attuale capacità portuale ;

b) obbligare Sealink a stipulare un accordo con SC che consenta a quest'ultima di gestire un servizio di traghetti veloci sulla rotta « corridoio centrale » tra Holyhead e Dun Laoghaire, a partire dal maggio 1994.

D. Il mercato

(11) Le rotte marittime dei traghetti passeggeri e auto attualmente utilizzate tra il Regno Unito e l'Irlanda sono le seguenti :

a) il « corridoio settentrionale » tra il porto di Stranraer in Scozia e Belfast e Larne nell'Irlanda del Nord ;

b) il « corridoio centrale » tra il porto di Holyhead nel Galles e Dublino e Dun Laoghaire in Irlanda ;

c) il « corridoio meridionale » tra i porti di Swansea, Pembroke e Fishguard nel Galles e Cork e Rosslare in Irlanda.

(12) Il mercato di cui trattasi in questo caso è il mercato della prestazione di servizi portuali per traghetti passeggeri e auto sulla rotta del corridoio centrale.

(13) Per il viaggiatore la sostituibilità dei tre corridoi che attraversano il Mare d'Irlanda dipende dal luogo di partenza e dalla destinazione prevista. I corridoi settentrionale e meridionale usati per le rotte tra la Scozia e l'Irlanda del Nord nonché tra il Galles del Sud e l'Irlanda non possono essere considerati come alternative valide al corridoio centrale per la maggior parte dei turisti con o senza auto. Quasi un terzo della popolazione irlandese risiede nell'area di Dublino e dintorni e Holyhead è facilmente raggiungibile dagli abitanti di Birmingham, Manchester e Liverpool. I porti irlandesi sui corridoi settentrionale e meridionale sono lontani da Dublino, che è la destinazione più importante sulla costa irlandese. Le strade che partono da Dublino in direzione delle altre regioni sono più veloci e i trasporti pubblici più soddisfacenti rispetto alle strade o ai trasporti pubblici da Larne, Belfast o Rosslare.

(14) Il 50 %-60 % del traffico tra Regno Unito e Irlanda si svolge nel corridoio centrale, che è dunque una rotta importante.

E. Il porto di Holyhead

(15) Holyhead è attualmente l'unico porto britannico collegato all'Irlanda per il trasporto di passeggeri e auto sulla rotta del corridoio centrale. I servizi sono ora gestiti da B & I (verso Dublino) e da Sealink (verso Dun Laoghaire). B & I Line PLC è una società di navigazione costituita in Irlanda che gestisce un servizio di traghetti tra Holyhead e Dublino. Il volume del traffico di Holyhead è all'incirca di due milioni di passeggeri e 330 000 auto all'anno.

(16) Il porto è caratterizzato da una stretta imboccatura e da un canale di basso fondale. Tutta l'area portuale, ad eccezione di alcuni binari inutilizzati delle ferrovie britanniche, è di proprietà di Sealink. Il porto ha cinque posti d'ormeggio : Sealink opera i normali traghetti dall'ormeggio Station (Station Berth) e B & I dall'ormeggio del porto esterno (Outer Harbour Berth). Un terzo ormeggio, quello del molo dell'Ammiragliato (Admiralty Pier Berth), viene utilizzato da Sealink per il proprio servizio di traghetti veloci a partire dal 16 luglio 1993, mentre al momento della presentazione della domanda di accesso al porto da parte di Sea Containers veniva utilizzato da B & I. Gli altri posti d'ormeggio sono quello sull'East Quay (ormeggio dismesso, precedentemente adibito ai container) e quello di riparazione o stazionamento (Repair Berth o Lay-By Berth).

F. L'antefatto

(17) Sealink e SC sono concordi nell'affermare che le infrastrutture esistenti a Holyhead non sono adeguate. Per esempio il lato ovest del porto dispone di una rete stradale insoddisfacente che tende ad essere congestionata e gli ormeggi Station e Admiralty Pier hanno soltanto un'unica rampa.

(18) Sealink ha collaborato con la Welsh Development Agency, con vari consigli regionali e con le ferrovie britanniche per preparare un piano di valorizzazione di entrambi i lati del porto. Questo piano prevede essenzialmente di spostare le attività relative ai traghetti sul lato est e di riservare il lato ovest esclusivamente per lo sviluppo commerciale, a vantaggio della città di Holyhead, destinandolo a negozi, alberghi ed abitazioni. I lavori sul lato est del porto comprenderebbero, tra l'altro, la rimozione di vecchi binari dismessi delle ferrovie britanniche, la costruzione di una nuova stazione ferroviaria con un nuovo terminale passeggeri e infrastrutture merci nonché gli scavi per rendere più profondo il porto.

(19) Sealink ha previsto la costruzione di due nuovi ormeggi polivalenti sul lato est del porto interno, che potrebbero essere utilizzati dai traghetti Ro-Ro e dai traghetti veloci del tipo impiegato da SC su altre rotte (SeaCat). Nella replica alla denuncia Sealink afferma che intende procedere alla valorizzazione proposta ma precisa che l'entità dei contributi finanziari che potrà ottenere influirà sui tempi dell'iniziativa. Secondo la proposta più recente di Sealink, i lavori inizieranno nel 1994. Sealink sostiene che la valorizzazione del porto consentirà ad un numero più elevato di operatori di offrire i loro servizi dal porto di Holyhead essendosi abbreviati gli intervalli di tempo tra arrivo e partenza grazie alla maggiore efficienza delle operazioni portuali. Sea Containers sostiene che la valorizzazione del porto ne ridurrà la capacità.

G. La controversia

(20) Nel 1992 SC ha manifestato l'intenzione di introdurre un servizio di traghetti veloci sulla rotta del corridoio centrale, a partire dal maggio 1993, utilizzando il SeaCat, che è un catamarano veloce e leggero in grado di trasportare sia auto che passeggeri. Holyhead era ed è considerato da SC l'unico porto adatto a fornire un servizio del genere sulla rotta del corridoio centrale.

(21) Nel giugno 1992 SC e Sealink hanno avviato discussioni preliminari sul servizio proposto. Dopo un ritardo iniziale, la prima riunione si è tenuta il 17 agosto 1992.

I punti principali emersi nel corso della riunione sono stati i seguenti :

a) SC ha dichiarato di disporre di un SeaCat per avviare un servizio tra Holyhead e Dublino o Dun Laoghaire a partire dal 1° maggio 1993 ed ha indicato l'orario proposto a Sealink.

b) SC ha spiegato le proprie esigenze tecniche dichiarandosi disposta ad una certa flessibilità in relazione alle proprie operazioni all'interno del porto e pronta a sostenere i costi delle attrezzature temporanee ritenute necessarie. Le esigenze tecniche descritte da SC erano le seguenti : una rampa di accesso, una passerella passeggeri, un'area di attesa per almeno 150 auto, un terminale passeggeri, possibilità adeguate di accesso e uscita dei passeggeri e un numero limitato di uffici amministrativi.

c) Sealink ha fatto presenti alcune difficoltà incontrate per la manovra delle navi nel porto ed ha precisato che, a suo avviso, B & I avrebbe potuto sollevare obiezioni per le conseguenze provocate dal passaggio del SeaCat a fianco del suo traghetto agli ormeggi. (Va rilevato che l'11 giugno 1992, in seguito ad una denuncia presentata ai sensi dell'articolo 86 del trattato CE, la Commissione ha adottato provvedimenti provvisori nei confronti di Sealink, obbligandola a modificare gli orari di partenza per evitare di incrociare più di una volta un'imbarcazione di B & I agli ormeggi.)

d) La valorizzazione del porto prevista da Sealink doveva iniziare alla fine del 1992 per concludersi all'inizio del 1994. Di conseguenza l'area circostante l'ex ormeggio dei container doveva di fatto diventare un cantiere e non erano ammesse operazioni che potessero ostacolare l'avanzamento dei lavori in vista della conclusione entro la data prestabilita. Sealink avrebbe comunque sottoposto qualsiasi proposta presentata da SC ai propri consulenti tecnici.

(22) Il 1° settembre 1992 SC e Sealink si sono nuovamente riunite per discutere le alternative presentate da SC per il lancio del suo servizio. In pratica, le alternative riguardavano la possibilità per SC di utilizzare uno dei quattro ormeggi all'interno del porto. Un'alternativa prevedeva l'impiego dell'ormeggio per le riparazioni sul lato ovest del porto e le altre riguardavano varianti all'utilizzazione dell'ex ormeggio per container sul lato est.

Sealink riteneva che dal punto di vista dell'operatività del porto l'alternativa del posto d'ormeggio per le riparazioni fosse preferibile, ma a condizione di procedere con prudenza tenuto conto delle implicazioni per la navigazione marittima, delle conseguenze causate agli altri utenti e dei tempi previsti per la valorizzazione del lato ovest. Le stesse considerazioni valevano anche per il lato est. La domanda presentata da SC si collocava in un periodo di mutamenti eccezionali nel porto di Holyhead e i molteplici cambiamenti proposti interessavano varie altre parti. Sealink non era pertanto in grado di garantire il pieno controllo dell'avanzamento dei lavori e dei tempi della prevista valorizzazione.

(23) Il 29 settembre 1992 ha scritto a SC elencando le implicazioni per la navigazione marittima della presenza di un SeaCat nel porto di Holyhead che, a suo avviso, dovevano essere esaminate. Si trattava in particolare di considerare :

— l'effetto del passaggio di un SeaCat accanto ad un'imbarcazione all'Admiralty Pier ;

— l'effetto del passaggio di imbarcazioni tradizionali accanto a un SeaCat agli ormeggi ;

— l'effetto delle manovre di un SeaCat in prossimità di imbarcazioni ormeggiate lungo l'East Dock ;

— la necessità di un ormeggio di stazionamento nel porto ;

— la minore disponibilità di spazio per le imbarcazioni in entrata e uscita dal porto dall'ormeggio Station ;

— il tempo richiesto dalle manovre del SeaCat in condizioni atmosferiche sfavorevoli.

Sealink ha precisato che questi elementi richiedevano un'attenta considerazione ed un'adeguata valutazione da parte degli esperti. Sealink ha chiesto a SC se intendesse affidarle l'esecuzione di uno studio matematico sull'effetto delle manovre del SeaCat, il cui costo sarebbe stato sostenuto da SC. Sealink non era ancora in grado di fornire particolari in merito ai tempi di sgombero dell'area sul lato ovest per i lavori di valorizzazione.

(24) Nella sua risposta del 5 ottobre 1992, SC ha affermato che Sealink si limitava ad elencare una serie di difficoltà senza suggerire soluzioni concrete. Secondo SC non esistevano difficoltà tecniche insormontabili per le manovre del SeaCat. SC ha scritto ancora a Sealink in data 13 ottobre per sottolineare la necessità di non ignorare le alternative proposte per il lato est.

(25) Il 15 ottobre 1992 Sealink ha risposto chiedendo a SC di confermare l'orario di servizio propostole ed ha espresso dubbi in merito all'affidabilità del SeaCat, specialmente in presenza di condizioni atmosferiche sfavorevoli. Infine, ha riproposto di ricorrere ad un modello matematico per esaminare le implicazioni dell'orario proposto da SC.

(26) Il 28 ottobre 1992 SC ha nuovamente scritto a Sealink manifestando preoccupazione per la mancanza di progressi e accusando Sealink di adottare una tattica dilatoria al fine di proteggere le proprie attività. SC precisava che il 17 novembre 1992 intendeva annunciare pubblicamente, nel corso del World Travel Market, il lancio di un servizio di traghetti da Holyhead a partire dal 1993.

(27) Il 3 novembre 1992 Sealink ha risposto che esistevano numerosi problemi da risolvere a Holyhead tra cui le questioni di navigazione, le conseguenze per gli altri utenti, la compatibilità con i piani di valorizzazione, le trattative relative agli investimenti e agli oneri da sostenere nonché la concessione di autorizzazioni da parte di terzi e banche. Sealink confermava tuttavia la propria disponibilità di massima a consentire a SC l'esercizio del SeaCat nel 1993 partendo dalle infrastrutture esistenti nel

porto nelle bande orarie libere (che determinano gli orari di arrivo e partenza disponibili o assegnati per il movimento di un'imbarcazione). Essa ribadiva inoltre di essere disposta a sistemare SC sul lato est del porto al termine dei lavori di valorizzazione, ma osservava che SC richiedeva la disponibilità di attrezzature temporanee per il 1993 il che, a suo avviso, sollevava alcuni problemi per tutti gli elementi citati in precedenza, problemi di cui stava studiando la soluzione, mentre SC li minimizzava.

(28) L'11 novembre 1992 le parti si sono riunite per discutere l'impiego delle infrastrutture esistenti. Il giorno successivo SC ha fornito a Sealink un elenco delle attrezzature di base necessarie per poter operare dalle infrastrutture esistenti e cioè : una rampa di accesso adeguata, un'area di attesa per almeno 90 auto, un terminale passaggeri con adeguate possibilità di accesso e uscita e una passerella per i passeggeri. SC ha inoltre presentato a Sealink una proposta sulle condizioni da essa auspicate per l'accesso al lato est del porto, offrendo tra l'altro di costruire attrezzature temporanee (smantellabili in 14 giorni) a condizione che Sealink le garantisse un'altra sistemazione nel porto al momento dell'esecuzione dei lavori di valorizzazione sul lato est. Ad SC sarebbe stato garantito l'accesso al porto per 10 anni, con possibilità di recesso mediante preavviso di un mese, nonché la priorità per l'uso delle attrezzature di nuova situazione o di quelle alternative durante i lavori di valorizzazione.

(29) Il 13 novembre 1992 Sealink ha fornito un quadro delle bande orarie disponibili per il 1993 presso le infrastrutture esistenti di Holyhead. Le bande orarie offerte erano le seguenti :

— ormeggio Station :

4,30 - 12,00,

17,30 - 24,00 ;

— ormeggio Admiralty Pier :

3,30 - 9,30,

17,00 - 21,30 ;

— ormeggio Porto esterno :

4,30 - 13,00,

16,00 - 00,30.

Lo stesso giorno SC ha richiesto via fax le bande orarie per l'ormeggio Station e precisamente :

— 6,35 - 7,15,

— 11,35 - 12,15,

— 16,35 - 17,15,

— 21,35 - 22,15.

SC spiegava la propria richiesta affermando che si basava sul presupposto che l'intervallo tra la partenza di un'imbarcazione e l'arrivo di un'altra fosse di 15 minuti e non di 30. SC sottolineava inoltre che la richiesta di bande orarie per l'ormeggio Station non pregiudicava l'opinione da essa sostenuta, cioè che Sealink non aveva motivi validi per rifiutare la sistemazione sull'East Quay delle attrezzature temporanee proposte da SC.

(30) Il 16 novembre 1992 SC ha scritto a Sealink precisando che le bande orarie richieste non erano da considerarsi come ottimali e che contava sull'assegnazione di bande orarie più adeguate nel 1994, una volta operata la valorizzazione del porto.

(31) Il 17 novembre 1992 SC ha annunciato pubblicamente l'avvio, nella primavera del 1993, di un servizio di traghetto con partenza da Holyhead alle ore 9,00, 14,00, 19,00 e 24,00. Il giorno successivo SC provvedeva a darne comunicazione a Sealink accusandola di non aver risposto alla sua richiesta di bande orarie per l'ormeggio Station.

(32) Il 20 novembre Sealink ha risposto che doveva esaminare le richieste specificate da SC per l'ormeggio Station (cfr. considerando 29).

(33) Il 26 novembre SC ha scritto a Sealink che le bande orarie offerte per l'ormeggio Station erano commercialmente inaccettabili in quanto :

a) non consentivano coincidenze ferroviarie adegaute ;

b) l'ora di partenza dalla costa irlandese sarebbe risultata troppo mattutina ;

c) l'orario di partenza da Holyhead avrebbe escluso il traffico particolarmente ambito in provenienza dalle principali città britanniche ;

d) le condizioni di ormeggio previste non lasciavano margini in caso di difficoltà dovute a maltempo ;

e) l'impiego dell'ormeggio Station avrebbe consentito a Sealink di esercitare un controllo troppo esteso sulle operazioni di SC.

SC precisava inoltre che il suo consulente aveva escluso per motivi tecnici l'impiego dell'ormeggio all'Admiralty Pier per il SeaCat e aggiungeva che l'ormeggio sul porto esterno non era adeguato in quanto esposto ai venti provenienti da nord-nordest. Pertanto non le restava altra alternativa che insistere per l'accesso all'East Quay.

(34) Il 3 dicembre 1992 SC ha scritto a Sealink affermando che era ormai chiaro da tempo che l'unica infrastruttura valida da utilizzare per il servizio SeaCat nel 1993 era l'East Quay. Sealink ha risposto il 4 dicembre che, tenendo conto di tale affermazione, considerava come ritirata la richiesta di SC per l'assegnazione di bande orarie all'ormeggio Station, mentre respingeva le proposte di SC dell'11 novembre in merito ad attrezzature temporanee sull'East Quay definendole « esorbitanti, unilaterali e irte di problemi potenziali suscettibili di compromettere il programma di valorizzazione ».

(35) Il 4 gennaio 1993 SC ha informato Sealink che in mancanza di un'intesa era ormai troppo tardi per iniziare il servizio SeaCat nel 1993 ma si augurava di concludere un accordo che gliene consentisse l'avvio nel 1994.

(36) Le parti si sono riunite il 20 gennaio 1993 e Sealink ha illustrato i piani di sviluppo per il lato est del porto. Il giorno successivo SC ha fornito a Sealink una descrizione scritta particolareggiata delle sue esigenze tecniche e di altro genere concernenti il servizio SeaCat nel 1994.

(37) Il 22 febbraio 1993 Sealink ha comunicato a SC che potevano essere soddisfatte alcune esigenze tecniche, ma che un accordo in merito all'impiego delle infrastrutture portuali non poteva essere stipulato prima della Pasqua 1993, come richiesto da SC, e che la sua programmazione per il 1994 sarebbe iniziata soltanto nel settembre 1993.

(38) Dopo ulteriori scambi di corrispondenza risultati inconcludenti, SC ha presentato denuncia alla Commissione il 15 aprile 1993.

H. Sviluppi successivi alla presentazione della denuncia

(39) Il 24 maggio 1993 SSL ha presentato quella che ha definito una domanda di assegnazione di bande orarie a SSP, per avviare un servizio di traghetti veloci dall'ormeggio Admiralty Pier di Holyhead a partire dal 1° luglio 1993, che è stata approvata il 28 maggio, unitamente all'orario per il 1993 e il 1994. Il 27 maggio 1993 Sealink ha emesso un comunicato stampa per annunciare un nuovo servizio di collegamento tra Holyhead e una destinazione imprecisata nella baia di Dublino a partire da luglio. Il 5 giugno 1993 sono comparsi nella stampa britannica annunci riguardanti l'avvio del servizio da Holyhead a Dun Laoghaire in data 16 luglio 1993.

(40) Il 21 giugno 1993 Sealink ha scritto alla Commissione per definire le condizioni che era disposta ad offrire a Sea Containers in relazione all'uso delle infrastrutture esistenti a Holyhead per il 1994. In quell'occasione essa ha fornito un programma con le bande orarie disponibili per gli ormeggi Station, Admiralty Pier e al porto esterno ed ha precisato che riteneva di poter soddisfare tutte le esigenze « ragionevoli » di Sea Containers contenute nelle precedenti richieste di assegnazione di bande orarie, ma che la banda oraria 13,20 — 14,00 avrebbe aggravato i problemi di congestione nel porto. Essa non era comunque in grado di garantire che le misure proposte risolvessero tutti i problemi di congestione. Sealink ha indicato le tasse portuali applicabili al proprio servizio di traghetti veloci nel 1993 precisando che quelle per il 1994 sarebbero state definite nell'autunno 1993, ma che non avrebbero dovuto aumentare notevolmente.

In relazione alla proposta di Sea Containers di operare da infrastrutture nuove o addizionali, Sealink ha affermato che non esisteva alcuna necessità di costruire nuove infrastrutture, tenuto conto della notevole capacità disponibile presso le infrastrutture portuali esistenti che avrebbe consentito a Sea Containers di operare nella maggior parte e, forse, in tutte le bande orarie da essa ritenute auspicabili. In ogni caso, secondo Sealink, per rendere disponibili le nuove infrastrutture nel 1995 occorreva che ingenti opere di valorizzazione fossero intraprese nel 1994 sul lato est. Quanto al lato ovest, nuove infrastrutture non avrebbero risolto il problema della congestione attorno alla fascia oraria di mezzogiorno.

(41) Il 25 giugno 1993 Sea Containers ha scritto alla Commissione in risposta alla lettera di Sealink, affermando che quest'ultima non aveva offerto condizioni sufficientemente chiare e che non era affatto provata la disponibilità di notevoli capacità presso le infrastrutture esistenti (sul lato ovest del porto). Ad SC non veniva consentita alcuna flessibilità di modificare l'orario e Sealink riconosceva il rischio di interruzioni dovute a congestione, condizioni meteorologiche sfavorevoli, ecc. Le tasse portuali erano molto elevate rispetto, per esempio, a Dun Laoghaire, il che era a vantaggio di Sealink in quanto le tasse da essa corrisposte a titolo di compagnia di navigazione le ritornavano quali introiti nella sua qualità di gestore del porto.

SC aggiungeva che, stante l'esistenza di una capacità più che adeguata sul lato est del porto, non vi era alcuna necessità di concentrare tutti gli operatori di traghetti negli ormeggi attuali sul lato ovest con i relativi problemi di assegnazione di bande orarie e di congestione. D'altra parte, secondo indicazioni della stessa Sealink, il completamento delle opere di valorizzazione originariamente previsto per la primavera 1994, sembrava ormai slittare al 1995 e risultava anzi tutt'altro che certo, essendo subordinato alla concessione di aiuti. Sea Containers rileva

che ha mostrato la propria disponibilità a sostenere i costi delle attrezzature temporanee necessarie e a trasferirsi con un preavviso di 14 giorni su richiesta di Sealink. SC sostiene che l'atteggiamento di Sealink non è quello che ci si attenderebbe da un'autorità portuale indipendente e che è ispirato al desiderio di proteggere dalla concorrenza i propri servizi di traghetto. Un'autorità portuale indipendente avrebbe attivamente cercato di procurare nuove attività per il porto e si sarebbe adoperata costruttivamente per individuare le soluzioni a qualsiasi ostacolo tecnico.

(42) Nella sua risposta alla comunicazione degli addebiti Sealink ha segnalato la disponibilità di una banda oraria dalle 12,30 alle 13,15 per SC sul lato ovest del porto. Essa ha inoltre dichiarato di essere disposta a permettere a SC di costruire installazioni provvisorie sul lato est e di utilizzarle non appena lo desiderasse per un servizio di traghetti veloce, purché dette installazioni fossero rimosse con preavviso di 14 giorni allorché sarebbero iniziati i lavori di valorizzazione del lato est. (È emerso successivamente che Sealink intendeva avviare detti lavori prima del mese di maggio 1994, periodo in cui SC contava a sua volta di avviare le operazioni). SC doveva sostenere la spesa di tali installazioni temporanee e pagare le normali tasse portuali. Sealink non poteva garantire a SC l'assegnazione delle stesse bande sul lato ovest quando vi si sarebbe trasferita all'inizio dei lavori di valorizzazione del lato est.

(43) Nel corso dell'audizione SC ha affermato che la banda oraria dalle 12,30 alle 13,15 sul lato ovest avrebbe compromesso in modo inaccettabile i suoi orari quotidiani in quanto la partenza del primo traghetto da Dun Laoghaire avrebbe dovuto essere fissata alle 5,45, ossia ad un'ora troppo mattutina per essere redditizia, con il risultato che l'intero servizio non sarebbe più risultato commercialmente valido.

(44) La Commissione ha invitato B & I Line PLC a partecipare all'audizione in qualità di terzo potenzialmente interessato ad una decisione della Commissione di adottare provvedimenti urgenti. B & I Line PLC è una società di navigazione di diritto irlandese che gestisce un servizio di traghetti tra Holyhead e Dublino. B & I ha sostenuto la tesi di Sealink che l'assegnazione di una banda oraria dalle 13,20 alle 14,00 a SC sul lato ovest del porto provocherebbe livelli inaccettabili di congestione ed ha espresso il desiderio di riservare la sua posizione in relazione alla banda alternativa proposta alla luce dell'esperienza effettiva maturata nel 1994. Quanto ai lavori di rivalorizzazione del porto, B & I ha dichiarato di non essere stata consultata da Sealink in merito a tali piani per cui non poteva pronunciarsi, mancando di ulteriori informazioni, su eventuali conseguenze per la propria attività dovute all'installazione di attrezzature provvisorie per SC. B & I ha dichiarato inoltre che riteneva di dover essere pienamente consultata in merito all'adozione da parte della Commissione di provvedimenti provvisori suscettibili di incidere negativamente sulla sua attività.

(45) Il 1° ottobre 1993 Sealink ha offerto ad SC una banda oraria dalle 13,20 alle 14,00 sul lato ovest del porto, il che a suo avviso poteva essere realizzato apportando varie migliorie alle attrezzature del porto. La realizzazione di tali lavori era diventata possibile in quanto la demolizione di alcune case site sul lato ovest, il cui acquisto era stato completato il 18 giugno 1993, creava lo spazio per procedere a una serie di miglioramenti destinati a ridurre i problemi di congestione di traffico. Con tale offerta SC poteva ormai disporre di tutte le bande orarie da essa dichiarate essenziali per operare un servizio commercialmente valido, vale a dire con orario di partenza da Holyhead alle 9,00, 14,00, 19,00 e 24,00.

(46) Sea Containers ha risposto a questa offerta il 13 ottobre 1993, esprimendo seri dubbi circa la possibilità di risolvere il problema della congestione mediante i miglioramenti proposti da Sealink e facendo presente la scarsa probabilità di riuscire a gestire in maniera soddisfacente il proprio traffico nelle ore proposte. Tuttavia l'8 novembre 1993 Sea Containers ha scritto a Sealink affermando che, dopo avere ulteriormente valutato l'offerta, aveva deciso di accettarla malgrado le sue riserve. SC propone ora di avviare un servizio da Holyhead a Dun Laoghaire a partire dal maggio 1994.

(47) Dato che Sea Containers ha ora accettato le fasce orarie offerte da Sealink, si pone il problema della necessità di adottare una decisione sull'imposizione di provvedimenti provvisori. SC non ha però ritirato la sua richiesta ed anche le autorità nazionali hanno chiesto alla Commissione di adottare una decisione. La Commissione deve pertanto valutare se vi sia un interesse pubblico sufficiente per adottare una decisione. Benché le parti abbiano raggiunto un accordo sulle condizioni di accesso di Sea Containers al porto di Holyhead per la stagione 1994, esse hanno opinioni contrastanti quanto ai rispettivi diritti. In particolare Sealink continua a sostenere che non ha obblighi particolari per la sua qualità di proprietario del porto. Un'eventuale decisione, in questa fase, in merito a provvedimenti provvisori chiarirà la posizione legale delle parti tanto nell'immediato che per i loro rapporti futuri. Tale decisione potrebbe eliminare la necessità di un ulteriore intervento da parte della Commissione in un momento successivo, soprattutto in relazione all'accesso alle nuove strutture da costruire sul lato est del porto e potrebbe fornire dei criteri per la soluzione del caso specifico e di situazioni analoghe in futuro. Data questa situazione la Commissione ritiene opportuno adottare una decisione nel caso di specie.

(48) In base alle informazioni pervenutele dalle autorità del Regno Unito, alla Commissione risulta che con ogni probabilità Sealink otterrà il finanziamento necessario e che i lavori di valorizzazione del lato est del porto di Holyhead procederanno come previsto nel 1994.

I. Gli argomenti essenziali delle parti

(49) SC sostiene che almeno fino al 1° ottobre 1993 Sealink ha abusato della propria posizione dominante come autorità portuale a Holyhead per tutelare i suoi interessi sul mercato della prestazione di servizi di traghetto sul corridoio centrale, in violazione dell'articolo 86.

(50) Secondo SC Sealink le ha intenzionalmente impedito l'avvio di un servizio di traghetti veloci nel tentativo di proteggere la propria quota di mercato relativa al traffico sul corridoio centrale.

(51) Sealink ritiene che SC avrebbe potuto utilizzare le infrastrutture esistenti nel porto, per lanciare il suo servizio, in attesa della conclusione dei lavori di valorizzazione. Sealink sostiene che SC cercava di acquisire l'uso esclusivo di un proprio ormeggio e terminale, cui, a suo avviso, non aveva diritto. In ogni caso Sealink sostiene che ad SC sono state offerte le bande orarie necessarie per avviare il servizio e che pertanto non le è mai stato negato l'accesso alle infrastrutture essenziali. SC avrebbe potuto avviare un servizio da Holyhead nel 1993 qualora ne avesse avuta l'intenzione ed ora è libera di avviare un servizio nel 1994. Sealink considera infondata la richiesta di provvedimenti provvisori.

(52) I punti controversi riguardano pertanto :

— la presenza di capacità sufficienti, senza indebita congestione, presso le infrastrutture esistenti (West Dock) per consentire a Sea Containers di gestire un servizio commercialmente valido nel 1994 ;

— l'esistenza di motivi legittimi alla base del rifiuto opposto da Sealink alle proposte di SC di operare un servizio traghetti su base temporanea dall'Est Quay nel 1993 ;

— la possibilità, tenuto conto del progretto di valorizzazione, per Sea Containers di costruire sul lato est del porto installazioni temporanee da utilizzare nel 1994.

(53) SC sostiene che fino al 1° ottobre 1993 le bande orarie offertele presso le infrastrutture esistenti non le consentivano di effettuare un servizio commercialmente valido e che aveva il diritto di accedere all'East Quay in considerazione della capacità ivi disponibile. SC precisa inoltre che i motivi addotti da Sealink per rifiutare tale accesso erano dettati dall'intenzione di proteggere i propri servizi traghetto dalla concorrenza.

(54) Sealink afferma che il rifiuto da essa opposto a SC per l'uso dell'East Quay è motivato dalla necessità di evitare interferenze con la prevista valorizzazione del porto, i cui lavori, stando a quanto ora le consta, dovrebbero iniziare nel 1994. Secondo Sealink, Sea Containers era interessata soltanto ad avere l'uso esclusivo di infrastrutture proprie a Holyhead e non era realmente intenzionata ad operare dalle infrastrutture esistenti.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

A. Condizioni per l'adozione di provvedimenti provvisori

(55) Il potere della Commissione, a norma dell'articolo 3 del regolamento n. 17, di ordinare la cessazione di un'infrazione alle norme di concorrenza comporta la facoltà di « prendere disposizioni cautelari in quanto possono apparire indispensabili per evitare che l'esercizio del potere di decisione previsto dall'articolo 3 non finisca col diventare inefficace o persino illusorio a motivo del comportamento di determinate imprese ». [Causa n. 792/79 R, Camera Care c/Commissione (1).]

(56) Le condizioni richieste per l'adozione di provvedimenti provvisori sono :

— l'esistenza presunta di un'infrazione e

— l'urgenza, basata sulla necessità di far fronte ad una situazione che è tale da causare un danno grave ed irreparabile alla parte che richiede i provvedimenti stessi o da risultare intollerabile per l'interesse pubblico.

È opportuno che detti provvedimenti della Commissione siano di carattere provvisorio e cautelare e che si limitino a quanto necessario nella situazione data. Nello stabilirli la Commissione è tenuta a rispettare gli interessi legittimi dell'impresa oggetto dei provvedimenti provvisori. Tali provvedimenti non devono oltrepassare l'ambito della faccoltà della Commissione di ordinare la cessazione di un'infrazione nella decisione finale.

(57) Persino quando l'operatore di un'infrastruttura essenziale sia tenuto ad assicurarne l'accesso su base non discriminatoria, l'adozione di provvedimenti provvisori volti a consentire ad un nuovo concor-

(1) *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1980, pag. 131 (punto 18).

rente di entrare nel mercato esige una giustificazione maggiore rispetto all'adozione di provvedimenti volti a mantenere la situazione di un concorrente già consolidato.

(58) Quando ad un'impresa è negata la possibilità di fornire un nuovo prodotto o servizio sul mercato e se tale possibilità rischia di perdere notevolmente di valore in assenza di provvedimenti provvisori, vi è urgenza sufficiente per giustificare l'adozione di provvedimenti provvisori purché siano state soddisfatte le altre condizioni per imporli.

(59) Diversamente, una decisione finale della Commissione di proibire un abuso di posizione dominante che ostacoli « lo sviluppo della concorrenza » (1) sarebbe resa « inefficace o persino illusoria » (2).

B. Applicazione di detti principi al caso in oggetto

1. *Esistenza presunta di un'infrazione*

a) Articolo 86

(60) I questo caso i primi due punti controversi sono i) se Sealink detenga o meno una posizione dominante e ii) se il comportamento di Sealink si configuri come abuso. Nell'ambito di una procedura di adozione di provvedimenti provvisori la Commissione non deve giungere ad una decisione definitiva su tali punti, ma deve comunque decidere se esista una presunzione di infrazione ragionevolmente fondata per entrambi.

b) Posizione dominante

(61) Per determinare se un'impresa è dominante è necessario innanzitutto identificare il « mercato di cui trattasi », vale a dire il mercato geografico di riferimento nell'ambito del quale valutare il potere di mercato dell'impresa presumibilmente dominante.

(62) Sostanzialmente, secondo la denuncia, il rifiuto dell'accesso al porto di Holyhead a condizioni eque e non discriminatorie serve a proteggere ed a rafforzare la posizione di Sealink sul mercato relativo alla prestazione di servizi di trasporto marittimo per auto e passeggeri sulla rotta del « corridoio centrale » tra Regno Unito e Irlanda (cfr. considerando 11).

(63) Il porto di Holyhead è l'unico porto britannico che attualmente serve tale mercato. Il porto alternativo più vicino a Holyhead è Liverpool ; il percorso da Dublino a Liverpool è circa il doppio di quello da Dublino a Holyhead. Ciò significa che il viaggio da Dublino a Liverpool dura molto di più e quindi che il porto di Liverpool non è sostituitibile a quello di Holyhead per i servizi traghetto passeggeri e auto.

(64) Stando così le cose, Sea Containers non potrebbe introdurre un servizio di traghetti sulla rotta del corridoio centrale se non aumentando sostazialmente la durata della traversata o costruendo essa stessa un nuovo porto. Quest'ultima opzione non sarebbe realistica sotto il profilo economico o materiale.

(65) Pertanto Sealink nella sua veste di autorità portuale detiene una posizione dominante sul mercato della fornitura di infrastrutture portuali per i servizi traghetto auto e passeggeri sulla rotta del corridoio centrale tra Regno Unito e Irlanda.

c) Abuso di posizione dominante

(66) Costituisce abuso ai sensi dell'articolo 86 del trattato, qualora siano soddisfatte le altre condizioni ivi previste, il fatto che un'impresa in posizione dominante in relazione ad un'infrastruttura essenziale utilizzi essa stessa tale infrastruttura (p. es. : un'attrezzatura o infrastruttura alla quale devono avere accesso i concorrenti per poter fornire i propri servizi ai clienti) e ne rifiuti l'accesso ad altre imprese senza ragioni oggettive o lo conceda solo a condizioni meno favorevoli di quelle praticate per i propri servizi (3). Un'impresa in posizione dominante non può fare discriminazioni a favore delle proprie attività in un mercato vicino. Costituisce abuso ai sensi dell'articolo 86 il fatto che il proprietario di un'infrastruttura essenziale si avvalga del potere detenuto su un mercato per proteggere o rafforzare la propria posizione in un mercato vicino, in particolare rifiutando o concedendo l'accesso a un concorrente a condizioni meno favorevoli di quelle praticate per i propri servizi, ed imponendogli pertanto uno svantaggio in termini di competitività.

(1) Causa 85/76 Hoffman La Roche c. Commissione, *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1979, pagg. 461, 541 (par. 91). Cfr. inoltre le ordinanze del presidente del Tribunale di primo grado nelle cause T-24/92 R e T-28/92 R, Langnese-Iglo e Schöller/Comissione, *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1992 II-1839 e T-7/93 R e T-9/93 R (stesse parti) *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1993 II-131.

(2) Cfr. precedente considerando 55.

(3) Cfr. tra l'altro : Cause 6 e 7/73, Commercial Solvents c. Commissione, *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1974, pag. 223. Causa 311/84 Télémarketing, *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1985, pag. 3261. Causa C-18/88 RTT c/GB-INNO, *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1991, I, pag. 5941. Causa C-260/89, Elliniki Radiophonia Teleorassi, *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1991, I, pag. 2925. Cause 69, 70 e 76/89, RTE, BBC e ITP c. Commissione, *Raccolta della giurisprudenza della Corte* 1991, II, pagg. 485, 535, 575 e le decisioni della Commissione : 76/185/CEE, National Carbonizing, GU n. L 35 del 10. 2. 1976, pag. 6 ; 88/589/CEE, London European-Sabena, GU n. L 317 del 24. 11. 1988, pag. 47 ; 92/213/CEE, British Midland c. Aer Lingus, GU n. L 96 del 10. 4. 1992, pag. 34 ; B & I c. Sealink, 11. 6. 1992, *Bollettino CE* n. 6-1992 ; punto 1.3.30.

(67) Tale principio si applica quando il concorrente intenzionato ad accedere all'infrastruttura essenziale è nuovo sul mercato di cui trattasi. Nella causa Hoffmann-La Roche (1) la Corte ha dichiarato che :

« La nozione di sfruttamento abusivo è una nozione oggettiva che riguarda il comportamento della impresa in posizione dominante atto ad influire sulla struttura di un mercato in cui, proprio per il fatto che vi opera detta impresa, il grado di concorrenza è già sminuito e che ha come effetto di ostacolare, ricorrendo a mezzi diversi da quelli su cui si impernia la concorrenza normale tra prodotti o servizi, fondata sulle prestazioni degli operatori economici, la conservazione del grado di concorrenza ancora esistente sul mercato o lo sviluppo di detta concorrenza ».

La decisione di adottare provvedimenti provvisori può essere necessaria per garantire l'efficacia della decisione finale della Commissione tanto nel caso che il ricorrente sia un nuovo concorrente sul mercato quanto nel caso che sia un concorrente già consolidato.

(68) SC intende introdurre un nuovo servizio di traghetto veloce sulla rotta Holyhead-Dun Laoghaire utilizzando uno speciale catamarano. Prima che Sealink introducesse il proprio servizio di traghetto veloce nella primavera del 1993, un servizio del genere non era mai stato disponibile sulla rotta in questione.

(69) Sealink ha ora istituito la sua versione del servizio che SC intendeva fornire. Pertanto è Sealink che ora gode dell'avviamento e della reputazione commerciali che SC sperava di conseguire offrendo il primo servizio di traghetto veloce sulla rotta in oggetto.

(70) Sealink ha costantemente ritardato, sollevando difficoltà, l'eventuale uso da parte di SC delle attrezzature esistenti sul lato ovest del porto, ed ha altresì rifiutato fino al 21 giugno 1993 di permettere a SC di costruire, a sue spese, strutture temporanee sul lato est del porto. Dagli elementi disponibili risulta che Sealink non ha offerto a Sea Containers l'accesso al porto di Holyhead su base equa e non discriminatoria, per i motivi indicati in appresso. La Commissione rileva che Sealink non ha condotto le trattative con Sea Containers proponendo o cercando soluzioni ai problemi sollevati e considera che il rifiuto opposto a tutte le proposte di SC senza controfferte o tentativi di negoziare non sia compatibile con gli obblighi gravanti su un'impresa che occupa una posizione dominante in relazione ad un'infrastruttura essenziale. Sealink non ha neppure tenuto un comportamento conforme a quello che ci si attenderebbe da un'autorità portuale indipendente. Ciò è convalidato dal fatto che la stessa Sealink ha concesso in breve tempo l'autorizzazione al suo proprio servizio di traghetto veloce. In conclusione, SSP ha trattato la richiesta di SC in modo discriminatorio rispetto a quella di SSL.

(71) In nessuna fase delle trattative svoltesi tra giungo 1992 e marzo 1993 Sealink ha proposto dal canto suo soluzioni alla proposta di SC di risolvere i problemi sollevati da Sealink costruendo a sue spese attrezzature temporanee nel porto. Le sue iniziative a questo proposito sono risultate assolutamente negative in quanto si sono limitate a sollevare le difficoltà connesse con ognuna delle quattro soluzioni prospettate da SC.

(72) Fino al 1° ottobre 1993, Sealink non è stata disposta ad assegnare a Sea Contianers le bande orarie richieste per avviare un servizio a partire dalle infrastrutture esistenti.

(73) Sealink non ha consultato i due operatori di traghetti nel porto di Holyhead in merito ai piani di valorizzazione.

(74) Sealink non ha mai istituito alcuna procedura per far fronte alle sue responsabilità di autorità portuale al fine di adempiere ai suoi obblighi nei confronti degli altri operatori di traghetti. Sealink non ha mai consultato SC in merito alle possibili soluzioni ai problemi individuati da Sealink. Sealink ha prontamente approvato il proprio orario per le sue operazioni di traghetto nel 1993 e 1994 ma ha rifiutato di discutere l'orario di SC per il 1994 prima dell'autunno 1993. Nel 1993 Sealink ha modificato a varie riprese il suo piano di valorizzazione della zona est del porto, senza consultare SC, benché versioni più recenti del piano, spesso elaborate al fine di adattarlo alle sue proprie esigenze, rendessero ancora più difficile la possibilità di permettere ad SC di installare attrezzature temporanee sul lato est nel 1994. La stessa Sealink ha riconosciuto che le altre proposte fatte a SC per il 1994 potevano causare congestione, tuttavia ha rifiutato di permettere a SC

(1) Cfr. nota 1, a pagina 16.

di disporre di attrezzature proprie. Malgrado SC avesse dichiarato insoddisfacenti gli orari propostile per il 1994 da Sealink, quest'ultima fino all'ottobre 1993 non ha mai dichiarato di aver preso in considerazione eventuali modifiche al suo proprio orario per il 1994. Nel corso dell'audizione Sealink ha sostenuto che non era tenuta a concedere l'accesso ad un nuovo concorrente se il servizio complessivo nel porto poteva risultarne deteriorato, ma Sealink non ha mai consultato SC in merito alla possibilità di evitare questo ipotetico effetto. Risulta che Sealink non abbia consultato nemmeno B & I in merito ai suoi piani di valorizzazione del porto di Holyhead.

(75) Secondo la Commissione nelle circostanze della presente fattispecie un'autorità portuale indipendente, che fosse ovviamente interessata ad aumentare il reddito del porto, avrebbe come minimo valutato se il modo migliore per conciliare gli interessi degli utenti attuali e di quelli proposti non consistesse in una soluzione suscettibile di modificare solo lievemente gli orari assegnati o eventuali piani di sviluppo del porto. In situazioni analoghe a quella in oggetto, qualora la soluzione non sia valutata e discussa interamente con tutti gli interessi in gioco, è probabile che un'autorità portuale non indipendente dia la preferenza ad un accordo che minimizzi gli eventuali inconvenienti nei suoi confronti (soprattutto in relazione alle sue operazioni in qualità di utente), ma che non conceda necessariamente l'accesso su base non discriminatoria al nuovo concorrente. Se Sealink, nell'elaborare le varie versioni del suo piano di valorizzazione del lato est del porto, avesse sempre debitamente consultato SC (e B & I) si sarebbe forse potuta evitare la difficoltà di conciliare tale piano con il desiderio di SC di disporre di installazioni temporanee nel porto.

(76) Benché SC non abbia il diritto di insistere per ottenere una posizione in qualche modo preferenziale, la Commissione conclude che fino al 1° ottobre 1993 Sealink non ha offerto a SC l'accesso su base non discriminatoria al porto di Holyhead. Nell'ambito della presente decisione non è necessario esaminare in dettaglio la rilevante delle considerazioni di Sealink riportate nei punti 23, 27 e 40. Tale aspetto sarà esaminato ulteriormente nell'atto della decisione definitiva.

d) Effetti sugli scambi tra Stati membri

(77) La denuncia riguarda l'accesso ad un porto il cui mercato geografico costituisce una parte importante del mercato comune in quanto quel porto assicura uno dei principali collegamenti tra due Stati membri, il Regno Unito e l'Irlanda, ed è l'unico porto che offra un collegamento diretto tra la Gran Bretagna e la capitale dell'Irlanda. Il rifiuto di concedere a Sea Containers l'accesso alle infrastrutture portuali di Holyhead su base equa e non discriminatoria per consentirle di avviare un servizio di traghetti, con le conseguenze relative sulla situazione della concorrenza esistente nel mercato dei trasporti marittimi del Mare d'Irlanda, è tale pertanto da esercitare un effetto diretto sugli scambi tra Stati membri.

e) Conclusione

(78) Dagli elementi attualmente disponibili risulta una presunzione di comportamento configurante abuso ai sensi dell'articolo 86, sufficiente per adottare provvedimenti provvisori, purché siano soddisfatte le altre condizioni per imporli.

2. *Possibilità fondata di danno grave e irreparabile; urgenza*

(79) Ciò nondimeno, attualmente (in data 1° ottobre 1993) Sealink ha fatto un'offerta a Sea Containers che le consentirebbe di avviare un servizio nel 1994 nelle fasce orarie che aveva dichiarato di considerare essenziali per gestire un servizio commercialmente valido. SC ha ora accettato tale offerta e la Commissione ritiene che le condizioni proposte da Sealink siano ragionevoli, trattandosi di un porto di capacità limitata. Più precisamente, a Sea Containers sono stati offerti esattamente gli orari che essa stessa aveva definito essenziali ai fini del suo servizio. Inoltre SC potrà utilizzare le stesse attrezzature a terra degli altri operatori del porto. Eventuali ritardi o interruzioni dovuti a congestione e maltempo dovrebbero colpire anche gli altri utenti.

Per quanto riguarda la sussistenza del requisito dell'urgenza derivante dal rischio di danno grave e irreparabile causato ad SC la Commissione ritiene che si sarebbe dovuto dimostrare che per effetto del comportamento di Sealink SC non può operare un servizio commercialmente valido dal porto nel 1994 e che quindi non è in grado di accedere al mercato. Dato che a Sea Containers è ora stata offerta la possibilità di avviare un servizio e che tale offerta è stata accettata, non si pone più la questione di un eventuale danno grave e irreparabile per SC, tale da giustificare l'adozione di provvedimenti provvisori,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La richiesta presentata da Sea Containers Ltd alla Commissione, per l'adozione di provvedimenti provvisori nei confronti di Stena Sealink Line e Stena Sealink Ports, è respinta.

Articolo 2

Destinataria della presente decisione è:

Sea Containers Limited
Sea Containers House
20 Upper Ground
London SE1 9PF
Regno Unito

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1993.

Per la Commissione
Karel VAN MIERT
Membro della Commissione