II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE
van 21 december 1993
inzake een procedure op grond van artikel 86 van het EG-Verdrag
(IV/34.689 — Sea Containers t. Stena Sealink — Voorlopige maatregelen)
(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(94/19/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag (1), laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Spanje en Portugal, inzonderheid op de artikelen 3 en 16,

Gelet op het verzoek van Sea Containers Ltd van 15 april 1993, waarbij de Commissie op grond van een beweerde inbreuk op artikel 86 van het Verdrag door Stena Sealink Ports en Stena Sealink Line werd verzocht voorlopige maatregelen te gelasten,

Gezien het besluit van de Commissie van 16 juli 1993 om in deze zaak een procedure in te leiden,

Na overeenkomstig artikel 19, lid 1, van Verordening nr. 17 en Verordening nr. 99/63/EEG van de Commissie van 25 juli 1963 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig artikel 19, leden 1 en 2, van Verordening nr. 17 van de Raad (2) Stena Sealink Ports en Stena Sealink Line in de gelegenheid te hebben gesteld hun standpunt ten aanzien van de door de Commissie opgeworpen punten van bezwaar kenbaar te maken,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

I. DE FEITEN

A. De aard van deze beschikking

(1) Deze beschikking houdt de afwijzing in van een verzoek om voorlopige maatregelen in afwachting van een eindbeslissing ten aanzien van het verzoek dat krachtens artikel 3 van Verordening nr. 17 door Sea Containers Ltd is ingediend en waarbij wordt beweerd dat Stena Sealink Ports en Stena Sealink Line inbreuk op artikel 86 van het EG-Verdrag hebben gemaakt.

B. De ondernemingen

(2) Sea Containers Ltd, hierna „SC" te noemen, is een onderneming naar Bermudaans recht. Haar hoofdkantoor in het Verenigd Koninkrijk is gevestigd te Sea Containers House, 20 Upper Ground, Londen SE1 9PF. De onderneming beweegt zich voornamelijk op het gebied van verkoop en „leasing" van speciale soorten containers voor zeevervoer en van het in eigendom verwerven en exploiteren van havens. Met inschakeling van haar dochteronderneming „Sea Containers Ferries Limited" exploiteert de onderneming veerdiensten voor passagiers, voertuigen en vracht.

(3) Stena Sealink Line, hierna „SSL" te noemen, is een onderneming die is opgericht naar het recht van het Verenigd Koninkrijk, met statutaire zetel te Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24

(1) PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.
(2) PB nr. 127 van 20. 8. 1963, blz. 2268/63.

8EX. De voornaamste activiteit van de onderneming bestaat uit het verrichten van veerdiensten tussen het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Frankrijk.

(4) Stena Sealink Ports, hierna „SSP" te noemen, is een onderneming die is opgericht naar het recht van het Verenigd Koninkrijk, met statutaire zetel te Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX, ofschoon haar voornaamste bedrijfsadres is: Sealink House, Holyhead, Gwynedd, Wales LL85 1DQ. SSP is eigenaar en exploitant van de haven van Holyhead op Anglesey, Wales. Vóór 16 november 1992 was SSP bekend als „Sealink Harbours Limited".

(5) SSL heeft een aandeel van 55 % in SSP en de overblijvende 45 % van de aandelen van die onderneming is eigendom van Stena Sealink (Holdings) Limited, hierna „SSLH" te noemen.

(6) SSL en SSP behoren tot het Stena Line AB concern, hierna „het Stena Concern" te noemen, en dit sinds 1990.

(7) Feitelijk vormen SSL en SSP één economische eenheid, daar het secretariaat en de bestuurders ervan dezelfde zijn en SSL een aanzienlijke zeggenschap heeft in de commerciële activiteiten van SSP. De werknemers van deze ondernemingen maken niet altijd een onderscheid tussen deze beide en verwarren deze met elkaar.

(8) Bijgevolg worden zij in deze beschikking vermeld als Sealink, tenzij een onderscheid tussen beide zich opdringt.

C. De klacht

(9) Op 15 april 1993 ontving de Commissie een tegen SSL en SSP gerichte klacht van SC uit hoofde van artikel 3 van Verordening nr. 17 van de Raad. De gronden van de klacht bestaan eruit dat SSP artikel 86 van het Verdrag heeft geschonden door misbruik te maken van haar machtspositie, omdat zij zonder objectieve rechtvaardiging heeft geweigerd SC op een redelijke basis toegang te verlenen tot onmisbare voorzieningen of infrastructuur en gebruik heeft gemaakt van haar exclusieve rechten om voornoemde machtspositie te beschermen. Tegen SSL, lid van Sealink (zie punt 8), werd aangevoerd dat zij een machtspositie heeft op de markt voor passagiers- en autoveerdiensten op de „Centrale Corridor"-route tussen Groot-Brittannië en Ierland (zie de punten 11 tot en met 14) en het is duidelijk dat zij baat zou vinden bij elke, haar ten opzichte van nieuwe exploitanten die hun intree willen doen op de markt geboden, bescherming. SC stelt dat Sealink haar rol als havenexploitant onvoldoende van haar rol als exploitant van veerdiensten heeft gescheiden.

(10) In de klacht werd de Commissie verzocht om dringend voorlopige maatregelen te nemen, waaronder:

a) het tot Sealink gerichte verbod om de haven van Holyhead te ontwikkelen op een dusdanige wijze dat de huidige havencapaciteit erdoor wordt verminderd;

b) het opleggen van de verplichting voor Sealink een overeenkomst met SC te sluiten, die SC in staat zou stellen om vanaf mei 1994 tussen Holyhead en Dun Laoghaire via de Centrale Corridor een snelle veerdienst te exploiteren.

D. De markt

(11) Tussen Groot-Brittannië en Ierland worden thans de volgende zeeroutes voor passagiers- en autoveerboten geëxploiteerd:

a) de *„Noordelijke Corridor"*, tussen de haven van Stranraer in Schotland, en Belfast en Larne in Noord-Ierland;

b) de *„Centrale Corridor"* tussen de haven van Holyhead in Wales, en Dublin en Dun Laoghaire in Ierland;

c) de *„Zuidelijke Corridor"* tussen de havens van Swansea, Pembroke en Fishguard in Wales, en Cork en Rosslare in Ierland.

(12) De relevante markt voor de onderhavige zaak is die voor de verstrekking van havendiensten voor passagiers- en autoveerboten die van de Centrale Corridor-route gebruik maken.

(13) De mate waarin deze drie vaarwegen over de Ierse Zee voor een reiziger substitueerbaar zijn, is afhankelijk van diens punt van vertrek en van diens uiteindelijke bestemming. Voor de meeste vakantiereizigers met en zonder motorvoertuig kunnen de noordelijke en de zuidelijke vaarwegen, die routes omvatten tussen Schotland en Noord-Ierland, respectievelijk tussen Zuid-Wales en Ierland, niet als een geldige andere oplossing voor de centrale vaarwegen worden beschouwd. Bijna een derde van de Ierse bevolking woont in het gebied „Greater Dublin" en Holyhead is voor de inwoners van Birmingham, Manchester en Liverpool gemakkelijk bereikbaar. De Ierse havens aan de noordelijke en de zuidelijke vaarweg bevinden zich ver weg van Dublin, dat aan de Ierse kant de belangrijkste bestemming is. De wegen van Dublin naar elders in Ierland zijn sneller, en het openbaar vervoer is er bevredigender dan over de wegen of met het openbaar vervoer vanuit Larne, Belfast of Rosslare.

(14) De Centrale Corridor neemt tussen 50 % en 60 % van het verkeer tussen het Verenigd Koninkrijk en Ierland voor zijn rekening en is bijgevolg duidelijk een belangrijke route.

E. De haven van Holyhead

(15) Holyhead is de enige haven in het Verenigd Koninkrijk van waaruit thans in de markt voor het vervoer van passagiers en voertuigen op de Centrale Corridor-route diensten op Ierland worden onderhouden. De thans geëxploiteerde diensten worden verzorgd door B&I (naar Dublin) en Sealink (naar Dun Laoghaire). B&I Line PLC is een scheepvaartonderneming naar Iers recht die een veerdienst tussen Holyhead en Dublin exploiteert. De haven van Holyhead verwerkt jaarlijks rond twee miljoen passagiers en 330 000 voertuigen.

(16) De haven wordt gekenmerkt door een nauwe toegang en een ondiepe vaargeul. Met uitzondering van enkele ongebruikte sporen van British Rail is het gehele haventerrein eigendom van Sealink. Ofschoon de haven vijf aanlegplaatsen heeft, opereert Sealink alleen vanuit de aanlegplaats „Station" en B&I vanuit die in de buitenhaven. Een derde aanlegplaats, de „Admiralty Pier", is sinds 16 juli 1993 door Sealink voor haar eigen snelle veerdienst gebruikt en werd voordien, toen SC haar oorspronkelijk verzoek om toegang tot de haven te verkrijgen indiende, door B&I gebruikt. De overige aanlegplaatsen zijn de „East Quay" (een ongebruikte containeraanlegplaats) en de herstellings- of uitwijkplaats („Repair or Lay-By Berth").

F. De achtergrond van het geschil

(17) Sealink en SC zijn het beide erover eens dat de bestaande voorzieningen in Holyhead niet bevredigend zijn. De westzijde van de haven, bij voorbeeld, beschikt over een ontoereikend wegennetwerk, waar zich snel opstoppingen voordoen, en de aanlegplaatsen „Station" en „Admiralty Pier" hebben elk slechts één oprit.

(18) Bij de voorbereiding van de renovatie van beide zijden van de haven heeft Sealink samengewerkt met de „Welsh Development Agency", verschillende regionale raden en met British Rail. De renovatie zou in hoofdzaak erin bestaan dat de veerbootactiviteiten naar de oostzijde worden verplaatst en dat de westzijde ten bate van de stad Holyhead louter commercieel zou worden ontwikkeld. Er wordt verwacht dat de westzijde voor kleinhandel, hotelaccommodatie en woningen zal worden gebruikt. De werken aan de oostzijde van de haven zouden de verwijdering van de oude spoorrails van British Rail, de bouw van een nieuw spoorwegstation, de bouw van een nieuwe passagiersterminal en van vrachtinstallaties en de uitdieping van de haven omvatten.

(19) Voor de oostzijde van de binnenhaven plant Sealink twee nieuwe aanlegplaatsen voor uiteenlopend gebruik, die door „roll-on-roll-off" (Ro-Ro)-veerboten en door snelle veerboten van het type dat elders door SC wordt gebruikt (de „SeaCat") zouden kunnen worden gebruikt. In haar antwoord op de klacht zegt Sealink dat zij voornemens is met de voorgestelde havenontwikkeling door te gaan, maar zij stelt dat de omvang van de financiële steun die zij ontvangt, van invloed zal zijn op het renovatietijdschema. Volgens Sealink's laatste plannen zou met de renovatie in 1994 worden begonnen. Sealink stelt dat als gevolg van de havenontwikkeling meer exploitanten een dienst vanuit de haven van Holyhead zullen kunnen aanbieden, omdat door efficiëntere havenoperaties de tijd tussen het binnenkomen en uitvaren van de schepen („turnaround time") wordt verkort; SC voert aan dat de renovatie de capaciteit van de haven zal verminderen.

G. Het geschil

(20) In 1992 overwoog SC om vanaf mei 1993 in de Centrale Corridor een snelle veerdienst te starten met gebruikmaking van een „SeaCat"-vaartuig. De „SeaCat" is een lichtgewicht catamaran met hoge snelheid, die zowel voertuigen als passagiers kan vervoeren. Volgens SC was en is Holyhead de enige geschikte haven van waaruit een dergelijke dienst in de Centrale Corridor kan worden onderhouden.

(21) In juni 1992 voerden SC en Sealink voorbereidende gesprekken over de voorgenomen dienst. Na een eerste uitstel vond op 17 augustus 1992 een vergadering plaats.

De voornaamste punten die in de vergadering aan de orde kwamen, zijn:

a) de verklaring van SC op 1 mei 1993 te zullen kunnen beschikken over een „SeaCat-schip" om vanuit Holyhead naar hetzij Dublin hetzij Dun Laoghaire een dienst te beginnen, waarbij zij voor Sealink haar voorgenomen dienstregeling schetste;

b) een door SC gegeven overzicht van haar technische behoeften en haar verklaring bereid te zijn tot soepelheid met betrekking tot de plaats in de haven van waaruit zij zou opereren. Zij zou bereid zijn te betalen voor bepaalde tijdelijke voorzieningen die noodzakelijk mochten blijken. SC omschreef de behoeften voor haar diensten als volgt: een Ro-Ro-steiger, een loopplank voor passagiers, staanplaats voor ten minste 150 voertuigen, een passagiersterminal, aangepaste toe- en uitgang voor passagiers en beperkte administratieve kantoorruimte;

c) dat Sealink zei moeilijkheden te hebben ondervonden in verband met bewegingen van schepen in de haven en vreesde dat B&I zou klagen over het effect van het door de „SeaCat" voorbijvaren van haar in de aanlegplaats liggend vaartuig. (Op een klacht uit hoofde van artikel 86 van het Verdrag, heeft de Commissie op 11 juni 1992 voorlopige maatregelen tegen Sealink gelast, waarbij Sealink werd verplicht om haar vertrektijden te wijzigen ten einde te vermijden dat wanneer een B&I-vaartuig in zijn aanlegplaats afgemeerd ligt, dit meer dan één keer zou worden voorbijgevaren);

d) dat Sealink zich had voorgenomen om de havenrenovatie einde 1992 te beginnen en begin 1994 te beëindigen. Dit zou betekenen dat het gebied rond de voormalige containeraanlegplaats in feite een bouwterrein zou zijn en niets zou de verdere uitvoering voor de geplande afwerkingsdatum in de weg mogen staan. Sealink zou echter eventuele voorstellen van SC aan haar technische adviseurs voorleggen.

(22) SC en Sealink kwamen opnieuw bijeen op 1 september 1992 en bespraken de verschillende mogelijkheden die SC voor het starten van haar dienst had voorgesteld. In wezen hadden die mogelijkheden betrekking op het mogelijke gebruik van een van de vier haventerreinen door SC. Eén mogelijkheid was het gebruik van de „Refit Berth" aan de westzijde van de haven, en de overige waren variaties op het gebruik van de containeraanlegplaats aan de oostzijde.

Sealink wees erop dat vanuit het oogpunt van havenexploitatie de „Refit Berth" de voorkeur had, doch dat voorzichtigheid geboden was wegens de gevolgen voor de scheepvaart, het effect op andere gebruikers en het tijdschema van de renovatie van de westzijde. Dezelfde verplichtingen golden voor de oostzijde. Het verzoek van SC kwam op een tijdstip van veranderingen zonder weerga in Holyhead en bij de vele voorgestelde veranderingen waren verschillende andere partijen betrokken. Bijgevolg had Sealink de voortgang en het tijdschema van de geplande renovatie niet volledig in eigen hand.

(23) Op 29 september 1992 verschafte Sealink aan SC schriftelijk een lijst van de gevolgen voor de scheepvaart van een exploitatie van een „SeaCat" vanuit de haven van Holyhead, die volgens haar moesten worden onderzocht. Deze lijst omvatte:

— het effect van een „SeaCat" die een aan „Admiralty Pier" afgemeerd schip voorbijvaart;

— het effect van gewone schepen die een op zijn aanlegplaats afgemeerde „SeaCat" voorbijvaren;

— het effect van een „SeaCat" die dichtbij aan het „East Dock" afgemeerde schepen manoeuvreert;

— de behoefte aan een uitwijkplaats in de haven;

— vermindering van de beschikbare zeeruimte voor schepen die de haven vanuit de „Station"-aanlegplaats binnenvaren en die deze verlaten;

— de tijd die een „SeaCat" nodig heeft om in slechte weersomstandigheden te manoeuvreren.

Deze punten dienden volgens Sealink zorgvuldig te worden overwogen en vereisten een passend advies van deskundigen. Sealink vroeg of SC wenste dat Sealink haar een mathematische studie van het effect van een manoeuvrerende „SeaCat" zou verschaffen, waarvan de kosten voor rekening van SC zouden zijn. Sealink was nog niet in staat om bijzonderheden te verstrekken over het tijdstip waarop met het oog op de havenontwikkeling terreinen aan de westzijde zouden moeten worden vrijgemaakt.

(24) Op 5 oktober 1992 antwoordde SC dat Sealink niets anders deed dan een lijst van onzekerheden voor te leggen zonder ook maar één positieve oplossing voor te stellen. SC zag geen onoverkomelijke technische moeilijkheden in verband met de manoeuvres van een „SeaCat". Op 13 oktober scheef SC ook aan Sealink om te benadrukken dat haar voorgestelde opties in verband met de oostelijke haven niet mochten worden vergeten.

(25) Op 15 oktober 1992 antwoordde Sealink met een vraag aan SC om de dienstregeling te bevestigen die zij had voorgesteld en uitte zij twijfel in verband met de betrouwbaarheid van de „SeaCat", in het bijzonder bij slechte weersomstandigheden. Sealink voerde opnieuw aan dat een mathematisch model een manier zou zijn om de gevolgen van de door SC voorgestelde dienstregeling te onderzoeken.

(26) In een brief aan Sealink van 28 oktober 1992 drukte SC haar bezorgdheid uit over het gebrek aan vooruitgang en beschuldigde zij Sealink ervan een vertragingstactiek te gebruiken om haar eigen veerdiensten te beschermen. SC zei voornemens te zijn op 17 november 1992 op de World Travel Market in het openbaar aan te kondigen dat zij in 1993 met een dienst vanuit Holyhead zou beginnen.

(27) Op 3 november 1992 antwoordde Sealink dat er in Holyhead een aantal problemen moesten worden opgelost, onder meer in verband met de navigatie, de gevolgen voor andere klanten, de verenigbaarheid met de renovatieplannen, onderhandelingen betreffende investeringen en kosten en het verkrijgen van toestemming van banken en derde partijen. Sealink bevestigde echter haar principiële bereidheid om SC toe te laten in 1993 de „SeaCat" tijdens beschikbare „slots" (dit wil zeggen de vastgestelde tijd van aankomst of vertrek die voor een scheepsbeweging beschikbaar is of daaraan is toegekend) vanuit bestaande haveninstallaties te exploi-

teren. Sealink verklaarde ook bereid te zijn om SC na de voltooiing van de renovatie een plaats te geven aan de oostelijke haven. Volgens haar verlangde SC in feite dat voor 1993 tijdelijke voorzieningen zouden worden gecreëerd, hetgeen volgens Sealink problemen deed rijzen in verband met alle bovengenoemde punten, en terwijl zij deze problemen aanpakte, werden deze door SC veronachtzaamd.

(28) Op 11 november 1992 vond een vergadering plaats tussen partijen waarop het gebruik van de bestaande voorzieningen werd besproken. Daags nadien verschafte SC aan Sealink een lijst met de essentiële voorzieningen die nodig waren om vanuit de bestaande installaties te opereren : een aangepaste Ro-Ro-steiger, staanplaats voor ten minste 90 voertuigen, een passagiersterminal met geschikte toe- en uitgang en een loopplank voor passagiers. SC deed Sealink ook een voorstel betreffende de voorwaarden waaronder zij toegang tot de oostzijde van de haven wenste. Onder meer werd voorgesteld dat SC tijdelijke voorzieningen zou bouwen (die binnen veertien dagen zouden kunnen worden afgebroken) op voorwaarde dat Sealink voor deze voorzieningen een andere plaats in de haven zou waarborgen wanneer de renovatie van de oostzijde zou beginnen. SC zou gedurende tien jaar toegang tot de haven worden gewaarborgd, met een optie om met een maand vooropzeg daaraan een einde te maken, en zij zou bij voorrang gebruik kunnen maken van de te bouwen installaties of van de andere mogelijkheden aan voorzieningen gedurende de renovatiewerken.

(29) Op 13 november 1992 deelde Sealink een tabel mee van de in 1993 beschikbare „slots" voor de bestaande installaties in Holyhead. De volgende „slots" werden aangeboden :

— „Station"-aanlegplaats :
van 04.30 uur tot 12.00 uur
van 17.30 uur tot 24.00 uur

— „Admiralty Pier"-aanlegplaats :
van 03.30 uur tot 09.30 uur
van 17.00 uur tot 21.30 uur

— Buitenhavenaanlegplaats :
van 04.30 uur tot 13.00 uur
van 16.00 uur tot 00.30 uur.

Dezelfde dag diende SC per telefax een verzoek in voor „slots" aan de „Station"-aanlegplaats. De gevraagde „slots" waren :

— van 06.35 uur tot 07.15 uur
— van 11.35 uur tot 12.15 uur
— van 16.35 uur tot 17.15 uur
— van 21.35 uur tot 22.15 uur.

SC preciseerde dat haar verzoek was gebaseerd op de mening dat het tijdsverschil tussen het vertrek van het ene en de aankomst van het andere schip eerder 15 dan 30 minuten zou bedragen. SC benadrukte tevens dat het verzoek om „slots" aan de „Station"-aanlegplaats geen afbreuk deed aan haar standpunt dat Sealink geen redelijke argumenten had om te weigeren plaats te bieden aan de door SC voorgestelde tijdelijke voorzieningen aan de „East Quay".

(30) Op 16 november 1992 schreef SC aan Sealink dat de gevraagde „slots" niet optimaal werden geacht en dat SC verwachtte in 1994, na de renovatie van de haven, geschiktere „slots" te krijgen.

(31) Op 17 november 1992 kondigde SC publiekelijk aan dat zij in de lente 1993 vanuit Holyhead een dienst zou beginnen met vertrektijden aldaar te 9.00 uur, 14.00 uur, 19.00 uur en 24.00 uur. Daags nadien bracht SC Sealink hiervan op de hoogte waarbij Sealink ervan werd beschuldigd niet op het verzoek van SC om „slots" aan de „Station"-aanlegplaats te hebben geantwoord.

(32) Sealink antwoordde op 20 november dat zij de behoeften moest onderzoeken die SC in verband met de „Station"-aanlegplaats had vermeld (zie punt 29).

(33) SC schreef op 26 november aan Sealink dat de „slots" die haar aan de „Station"-aanlegplaats waren aangeboden, commercieel onaanvaardbaar waren omdat :

a) deze geen geschikte aansluiting gaven op spoorwegverbindingen ;

b) de vertrektijd vanuit Ierland te vroeg zou zijn ;

c) de vertrektijd vanuit Holyhead het onmogelijk zou maken om transport aan te trekken uit de belangrijkste Britse steden ;

d) de regelingen in verband met de aanlegplaats geen speling lieten voor moeilijkheden in verband met het weer ;

e) het gebruik van de „Station"-aanlegplaats Sealink in staat zou stellen om teveel controle uit te oefenen op de activiteiten van SC.

SC verklaarde tevens dat volgens haar raadgevend ingenieur de aanlegplaats „Admiralty Pier" op technische gronden niet voor gebruik door de „SeaCat" in aanmerking kwam, en dat de aanlegplaats in de buitenhaven niet voldeed omdat deze is blootgesteld aan noorden- tot noordoostenwinden. SC verklaarde geen andere keuze te hebben dan haar pleidooi voor toegang tot de „East Quay" te herhalen.

(34) Op 3 december 1992 schreef SC aan Sealink dat het al enige tijd duidelijk was geweest dat de „East Quay" de enige haveninrichting bezat die redelijkerwijs voor een „SeaCat"-dienst in 1993 kon worden gebruikt. Op 4 december antwoordde Sealink dat zij op grond daarvan het verzoek van SC voor „slots" aan de „Station"-aanlegplaats als ingetrokken zou beschouwen. Zij verwierp de voorstellen van SC van 11 november betreffende tijdelijke voorzieningen aan de East Quay, en stelde dat deze „aanmatigend en eenzijdig waren en beladen met potentiële problemen die het renovatieprogramma zouden dwarsbomen".

(35) Op 4 januari 1993 verklaarde SC in een brief aan Sealink dat het als gevolg van het ontbreken van overeenstemming tussen beide nu te laat was om in 1993 een „SeaCat"-dienst te beginnen, maar dat zij een overeenkomst zou willen sluiten waardoor zij in 1994 met een dienst zou kunnen starten.

(36) Op 20 januari 1993 kwamen partijen samen en Sealink zette toen haar ontwikkelingsplannen voor de oostzijde van de haven uiteen. De volgende dag verschafte SC aan Sealink een gedetailleerde schriftelijke beschrijving van haar technische en andere behoeften voor een „SeaCat"-dienst in 1994.

(37) Op 22 februari 1993 liet Sealink aan SC weten dat in een aantal van haar technische behoeften kon worden voorzien maar dat een havenovereenkomst niet vóór Pasen 1993 zoals gevraagd door SC kon worden afgesloten, en dat haar procedure inzake de planning voor 1994 in september 1993 zou beginnen.

(38) Na een verdere vruchteloze briefwisseling heeft SC op 15 april 1993 haar klacht bij de Commissie ingediend.

H. Ontwikkelingen sinds de indiening van de klacht

(39) Op 24 mei 1993 diende SSL bij SSP een, wat zij noemt, verzoek in om „slots", ten einde vanaf 1 juli 1993 een snelle veerdienst te beginnen vanaf de aanlegplaats „Admiralty Pier" in Holyhead. Dit verzoek werd ingewilligd op 28 mei en de dienstregelingen voor 1993 en 1994 werden goedgekeurd. Op 27 mei 1993 gaf Sealink een persmededeling uit waarin werd aangekondigd dat vanaf juli vanuit Holyhead een nieuwe dienst zou worden verzorgd naar een niet nader bepaalde plaats in Dublin Bay. In de Britse pers verschenen op 5 juni 1993 advertenties waarin werd aangekondigd dat vanaf 16 juli 1993 met een dienst tussen Holyhead en Dun Laoghaire zou worden gestart.

(40) Op 21 juni 1993 schreef Sealink een brief aan de Commissie waarin zij de voorwaarden uiteenzette die zij bereid was SC aan te bieden met betrekking tot het gebruik van bestaande voorzieningen in Holyhead in 1994. Een tabel bevatte de beschikbare „slots" aan de „Station"-, aan de „Admiralty Pier-" en de buitenhavenaanlegplaats. Sealink zei te geloven dat zij aan alle „redelijke" behoeften van SC zou kunnen voldoen, zoals vermeld in haar vorige verzoeken om „slots", maar dat het „slot" van 13.20 uur tot 14.00 uur de congestieproblemen in de haven zou verergeren. Sealink kon echter niet verzekeren dat de door haar voorgestelde maatregelen alle congestieproblemen zouden kunnen oplossen. Voorts werden de havenkosten medegedeeld die van toepassing waren op haar eigen snelle veerdienst in 1993 en Sealink verklaarde dat de kosten voor 1994 in de herfst van 1993 zouden worden vastgesteld doch niet aanmerkelijk zouden stijgen.

In verband met het voorstel van SC om vanuit nieuwe of bijkomende voorzieningen te werken, stelde Sealink dat er, gelet op de aanzienlijke beschikbare capaciteit in de bestaande haveninstallaties, waarbinnen SC de meeste, en mischien alle, „slots" zou kunnen benutten waarvoor zij haar voorkeur had laten blijken, geen noodzaak bestond om nieuwe voorzieningen te creëren. Volgens Sealink zouden in 1994 hoe dan ook aan de oostzijde ook uitgebreide renovatiewerken moeten beginnen, indien de nieuwe voorzieningen in 1995 beschikbaar zouden moeten zijn. Met betrekking tot de westzijde zouden nieuwe installaties het probleem van congestie rond het „slot" van het middaguur niet kunnen vermijden.

(41) Op 25 juni 1993 schreef SC aan de Commissie een antwoord op de brief van Sealink. Volgens SC had Sealink geen voorwaarden aangeboden die nauwkeurig zouden kunnen worden genoemd en werd niet aangetoond dat er aan de bestaande installaties (aan de westzijde van de haven) belangrijke capaciteit voorhanden was. SC beschikte niet over de flexibiliteit om haar dienstregeling aan te passen en Sealink gaf toe dat er verstoringen konden optreden als gevolg van congestie, slechte weersomstandigheden, enzovoort. De havengelden zijn in vergelijking met bij voorbeeld Dun Laoghaire erg hoog en dit is in het voordeel van Sealink zelf aangezien zij de havengelden die zij als veerdienstonderneming betaalt, als havenexploitant incasseert.

Volgens SC is er aan de oostzijde van de haven meer dan genoeg capaciteit beschikbaar en bijgevolg is het niet nodig om alle veerdienstexploitanten samen te brengen in de bestaande westelijke aanlegplaatsen met de daaruit voortvloeiende problemen in verband met „slot"-toewijzing en congestie. Sealink heeft erop gewezen dat de renovatie, waarvan de voltooiing aanvankelijk voor de lente van 1994 was voorzien, doch nu blijkbaar voor 1995 wordt gepland, verre van zeker is en van de toekenning van steun afhangt. SC heeft reeds

verklaard bereid te zijn om voor de noodzakelijke tijdelijke voorzieningen te betalen en om, wanneer Sealink zulks verlangt, met een vooropzeg van veertien dagen te verhuizen. SC voert aan dat de houding van Sealink niet is zoals van een onafhankelijke havenexploitant mag worden verwacht, hetgeen is te wijten aan haar wens om haar eigen veerdiensten tegen concurrentie te beschermen. Een onafhankelijke havenexploitant zou actief naar nieuwe activiteiten voor de haven hebben gezocht en zou voor eventuele technische hinderpalen op constructieve wijze naar oplossingen hebben gezocht.

(42) In haar antwoord op de mededeling van punten van bezwaar van de Commissie verklaarde Sealink dat er voor SC aan de westzijde een „slot" beschikbaar was tussen 12.30 uur en 13.15 uur. Sealink stelde voorts bereid te zijn om SC de toelating te geven om tijdelijke voorzieningen te bouwen en de oostzijde van de haven te gebruiken voor snelveerdiensten zodra zij dit wenste, op voorwaarde dat die voorzieningen bij de aanvang van de renovatie aan de oostzijde, met een vooropzeg van veertien dagen, zouden worden verplaatst. (Later bleek dat Sealink de renovatiewerken vóór mei 1994 wenste te laten beginnen hetgeen de periode is waarbinnen SC met haar activiteiten had willen starten.) SC zou de kosten dragen voor die tijdelijke voorzieningen en de normale havenkosten betalen. Sealink kon SC geen identieke „slots" aan de westzijde garanderen wanneer zij, als gevolg van de renovatie aan de oostzijde, daarheen zou verhuizen.

(43) Tijdens de hoorzitting werd door SC erop gewezen dat het „slot" tussen 12.30 uur en 13.15 uur haar dienstregeling op onaanvaardbare wijze zou ondergraven, omdat haar eerste vertrek vanuit Dun Laoghaire te 05.45 uur zou moeten gebeuren, wat te vroeg is om commercieel levensvatbaar te zijn met als gevolg dat de hele dienst commercieel niet levensvatbaar zou zijn.

(44) De Commissie nodigde B&I Line PLC uit om aanwezig te zijn op de hoorzitting, als derde partij die van een beschikking houdende voorlopige maatregelen in deze zaak wellicht gevolgen zou ondervinden. B&I was het eens met het argument van Sealink dat een „slot" voor SC in de westelijke haven van 13.20 uur tot 14.00 uur tot onaanvaardbare opstoppingen in de haven zou leiden. In verband met de andere „slot"-mogelijkheid die werd voorgesteld in het licht van de ervaringen gedurende 1994, hield zij haar standpunt in beraad. Wat de havenrenovatie betreft, stelde B&I dat Sealink haar niet over haar voornemens had geraadpleegd en kon zij zonder nadere gegevens niet zeggen of zij van de installatie van tijdelijke voorzieningen voor SC nadelige invloed zou ondervinden. B&I was van mening dat zij zou moeten worden geraadpleegd in verband met eventuele, door de Commissie te gelasten voorlopige maatregelen die op haar activiteiten een nadelig effect zouden kunnen hebben.

(45) Op 1 oktober 1993 deed Sealink aan SC een aanbod voor een „slot" in de westelijke haven tussen 13.20 uur en 14.00 uur, dat volgens Sealink beschikbaar zou komen door aan de haveninstallaties verscheidene verbeteringswerken uit te voeren. Deze verbeteringswerken waren mogelijk geworden doordat op 18 juni 1993 een aantal leegstaande boerderijtjes aan de westzijde waren aangekocht, en de afbraak daarvan zou de ruimte creëren voor een reeks verbeteringen waardoor de verkeerscongestieproblemen zouden worden verlicht. Met het „slot" dat nu voor SC beschikbaar was, zou SC over alle „slots" kunnen beschikken die volgens haar noodzakelijk waren om een commercieel levensvatbare dienst te exploiteren, dat wil zeggen met vertrektijden vanuit Holyhead te 09.00 uur, 14.00 uur, 19.00 uur en 24.00 uur.

(46) Op 13 oktober 1993 antwoordde SC op dit aanbod door te stellen dat er grote twijfel bestond over de mogelijkheid om met de door Sealink voorgestelde verbeteringswerken het congestieprobleem op te lossen en dat het bijzonder onwaarschijnlijk was dat het verkeer van SC op de voorgestelde tijden op bevredigende wijze zou kunnen worden afgehandeld. Niettemin schreef SC op 8 november 1993 aan Sealink dat zij na verder beraad had beslist om het aanbod te aanvaarden, ondanks haar voorbehoud. SC is nu voornemens om vanaf mei 1994 met een dienst tussen Holyhead en Dun Laoghaire te beginnen.

(47) Aangezien SC de haar door Sealink aangeboden „slots" heeft aanvaard, moet worden nagegaan of er nog behoefte bestaat aan een beschikking over haar verzoek om voorlopige maatregelen. SC heeft haar verzoek gehandhaafd en ook de nationale autoriteiten hebben de Commissie om een uitspraak gevraagd. Bijgevolg dient de Commissie te beoordelen of er voldoende algemeen belang overblijft om een beschikking te geven. Weliswaar hebben partijen overeenstemming bereikt inzake de toegang van SC tot de haven van Holyhead voor het seizoen 1994, doch hun standpunten over hun respectieve rechten blijven tegenstrijdig. Met name blijft Sealink bij haar standpunt dat zij in haar hoedanigheid van haveneigenaar geen bijzondere verplichtingen heeft. Indien in dit stadium van het verzoek om voorlopige maatregelen een beschikking wordt gegeven, zal dit de rechtspositie van partijen nu en ook voor hun toekomstige relaties verduidelijken. Hierdoor zou kunnen worden vermeden dat de Commissie in een later stadium opnieuw moet optreden, in het bijzonder in verband met de toegang tot de nieuwe faciliteiten die aan de oostzijde van de haven zullen worden gebouwd. Bovendien kunnen hierbij richtsnoeren worden gegeven met het oog op de behandeling van deze en soortgelijke situaties in de toekomst. Gelet hierop, acht de Commissie het passend om in deze zaak een beschikking te geven.

(48) De Commissie heeft van de autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk vernomen dat Sealink waarschijnlijk de nodige fondsen zal verkrijgen en dat de renovatie van de oostzijde van de haven van Holyhead zoals gepland in 1994 zal kunnen worden uitgevoerd.

I. De voornaamste argumenten van partijen

(49) SC stelt dat Sealink, ten minste tot 1 oktober 1993, in strijd met artikel 86 heeft gehandeld door misbruik te maken van haar machtspositie als havenautoriteit van Holyhead en op de markt voor de verstrekking van veerdiensten in de Centrale Corridor.

(50) SC suggereert dat Sealink haar met opzet heeft verhinderd om met een snelle veerdienst te beginnen, in een poging om haar eigen aandeel in de markt voor verkeer via de Centrale Corridor te beschermen.

(51) Sealink is van mening dat SC in afwachting van de renovatie in staat had moeten zijn om voor het starten van haar dienst de bestaande haveninstallaties te gebruiken. Sealink voert aan dat SC probeerde het exclusieve gebruik te verkrijgen van haar eigen aanlegplaats en terminal en volgens haar had zij daar geen recht op. Sealink stelt dat SC in elk geval „slots" werden aangeboden om met haar dienst te beginnen zodat haar op geen enkel ogenblik de toegang tot essentiële infrastructuur werd ontzegd. SC had in 1993 vanuit Holyhead met een dienst kunnen starten indien zij zulks had willen doen en zij heeft thans de mogelijkheid om in 1994 met een veerdienst te beginnen. Volgens Sealink is het verzoek om voorlopige maatregelen ongegrond.

(52) De ondernemingen zijn het bijgevolg niet erover eens :

— of er aan de bestaande installaties (West Dock) voor SC voldoende capaciteit beschikbaar is — zonder congestie — om in 1994 een commercieel levensvatbare dienst te kunnen exploiteren ;

— of Sealink gewettigde redenen heeft om de voorstellen van SC in verband met de exploitatie op tijdelijke basis vanuit de „East Quay" in 1993 van de hand te wijzen ;

— of het, gelet op de geplande renovatie, voor SC mogelijk is aan de oostzijde van de haven tijdelijke voorzieningen te bouwen om deze in 1994 te gebruiken.

(53) SC houdt staande dat tot 1 oktober 1993 de „slots" die haar aan de bestaande haveninstallaties werden aangeboden, haar niet in staat stelden om een commercieel levensvatbare dienst te exploiteren. SC voert ook aan dat zij recht had op toegang tot de „East Quay", aangezien daar onbenutte capaciteit was, en dat de argumenten van Sealink om de toegang te weigeren verband hielden met de bescherming van haar eigen veerdiensten tegen concurrentie.

(54) Sealink stelt dat haar weigering om SC toe te laten de „East Quay" te gebruiken, ingegeven was door de wens om de geplande havenrenovatie niet te laten verstoren, en zij voorziet de aanvang van die werkzaamheden nu voor 1994. Volgens Sealink was SC slechts geïnteresseerd in het exclusieve gebruik van eigen installaties in Holyhead en had zij niet echt belangstelling om haar activiteiten vanuit bestaande installaties te voeren.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

A. Voorwaarden voor het gelasten van voorlopige maatregelen

(55) De bevoegdheid van de Commissie uit hoofde van artikel 3 van Verordening nr. 17 om de beëindiging van een inbreuk op de mededingingsregels te gelasten omvat ook die om voorlopige maatregelen te nemen „voor zover deze onontbeerlijk mochten zijn, om te voorkomen dat de uitoefening van het in artikel 3 neergelegde recht om een beschikking te geven, uiteindelijk onwerkzaam of zelfs illusoir wordt door het optreden van bepaalde ondernemingen" (Zaak 792/79 R, Camera Care [1]).

(56) De voorwaarden waaraan moet worden voldaan om voorlopige maatregelen te gelasten zijn :

— begin van bewijs van inbreuk ;

— het spoedeisend karakter, gebaseerd op de noodzaak om een situatie te vermijden die waarschijnlijk ernstige en onherstelbare schade voor de verzoeker meebrengt, of die vanuit het oogpunt van het algemeen belang niet kan worden geduld.

De maatregelen welke de Commissie neemt moeten van tijdelijke en conservatoire aard zijn en beperkt blijven tot hetgeen in de gegeven situatie vereist is. De Commissie moet tevens letten op de legitieme belangen van de onderneming die aan de voorlopige maatregelen wordt onderworpen. De voorlopige maatregelen kunnen niet verder gaan dan het kader van de bevoegdheden van de Commissie om de beëindiging van een inbreuk in de eindbeschikking te gelasten.

(57) Bij voorlopige maatregelen die een nieuwe concurrent in staat moeten stellen de markt te betreden, is een steviger rechtvaardiging nodig dan bij maatregelen die de situatie van een reeds in de markt gevestigde concurrent moeten handhaven, zelfs in

[1] Jurispr. 1980, blz. 119, r.o. 18.

het geval van een beheerder van een essentiële faciliteit die de toegang daartoe onder niet-discriminerende voorwaarden ter beschikking moet stellen.

(58) Wanneer een onderneming de kans wordt ontzegd om een nieuw produkt of een nieuwe dienst op de markt te brengen, en die kans waarschijnlijk aanzienlijk in waarde zal verminderen indien geen voorlopige maatregelen worden genomen, is er voldoende spoedeisendheid om voorlopige maatregelen te gelasten indien aan de overige voorwaarden daarvoor is voldaan.

(59) Anders zou een eindbeschikking van de Commissie houdende een verbod van misbruik van een machtspositie waardoor de „ontwikkeling van de marktconcurrentie" wordt tegengegaan [1] „onwerkzaam of zelfs illusoir" worden [2].

B. Toepassing van deze beginselen op de onderhavige zaak

1. *Begin van bewijs van inbreuk*

a) Artikel 86

(60) De eerste twee geschilpunten in deze zaak zijn i) of Sealink een machtspositie bezit, en ii) of Sealink's gedragingen een misbruik van die machtspositie vormen. In het geval van een verzoek om voorlopige maatregelen behoeft de Commissie over die punten geen definitieve beslissing te nemen, maar dient zij niettemin vast te stellen of voor beide punten een redelijk overtuigend begin van bewijs is geleverd.

b) Machtspositie

(61) Om vast te stellen of een onderneming over een machtspositie beschikt moet in de eerste plaats de „relevante markt" worden geïdentificeerd, dit wil zeggen de relevante geografische en dienstenmarkten waarbinnen de economische macht van de onderneming met een beweerde machtspositie moet worden onderzocht.

(62) De kern van de klacht is dat de houding die erop neerkomt dat de toegang op een redelijke en niet-discriminerende basis tot de haven van Holyhead wordt geweigerd, een bescherming vormt en zal leiden tot de versteviging van de positie van Sealink op de markt voor de verstrekking van zeevervoerdiensten voor wagens en passagiers op de Centrale Corridor-route tussen het Verenigd Koninkrijk en Ierland (zie punt 11).

(63) De haven van Holyhead is de enige Britse haven die nu deze markt bedient. De dichtstbijzijnde andere haven dan die van Holyhead is Liverpool; de reis van Dublin naar Liverpool is ongeveer tweemaal zo lang als die van Dublin naar Holyhead. Dit maakt de reis van Dublin naar Liverpool zoveel langer dat de haven van Liverpool voor wat passagiers- en autoveerdiensten betreft niet substitueerbaar is voor die van Holyhead.

(64) In de gegeven omstandigheden zou SC, indien zij zou wensen op de Centrale Corridor-route met een veerdienst te beginnen, zulks niet kunnen doen zonder de overvaart aanzienlijk langer te maken of zonder zelf een nieuwe haven te bouwen. Die laatste optie zou in economisch noch in materieel opzicht realistisch zijn.

(65) Bijgevolg bezit Sealink in haar hoedanigheid als havenautoriteit een machtspositie op de markt voor de verstrekking van havenfaciliteiten voor auto- en passagiersveeractiviteiten op de Centrale Corridor-route tussen het Verenigd Koninkrijk en Ierland.

c) Misbruik van machtspositie

(66) Een onderneming die een machtspositie heeft met betrekking tot de verrichting van een noodzakelijke dienst en zelf van die dienst gebruik maakt (dit wil zeggen een voorziening of infrastructuur, waarzonder concurrenten aan hun klanten geen diensten kunnen verlenen), en die andere ondernemingen zonder gegronde redenen de toegang tot die voorziening ontzegt of die ondernemingen slechts toegang onder minder gunstige voorwaarden verleent dan zij aan haar eigen diensten geeft, schendt artikel 86 indien aan de overige voorwaarden van dat artikel is voldaan [3]. Een onderneming met een machtspositie mag niet discrimineren ten gunste van haar eigen werkzaamheden op een verwante markt. De eigenaar van een noodzakelijke voorziening die zijn macht op een markt gebruikt om zijn positie op een andere verwante markt te beschermen of te versterken, met name door te weigeren aan een concurrent toegang te verlenen of door toegang te verlenen onder minder gunstige voorwaarden dan die van zijn eigen diensten, waarbij de concurrent dus een concurrentieel nadeel wordt opgelegd, maakt een inbreuk op artikel 86.

[1] Zaak 85/76, Hoffmann-La Roche, Jurispr. 1979, blz. 461, r.o. 91. Zie verder de beschikkingen van de president van het Gerecht van eerste aanleg in de zaken T-24/92 R en T-28/92 R, Langnese-Iglo en Schöller, Jurispr. 1992-II, blz. 1839, en T-7/93 R en T 9/93 R, dezelfde partijen, Jurispr. 1993-II, blz. 131.

[2] Zie punt 55.

[3] Zie onder meer: Gevoegde zaken 6 en 7/73, Commercial Solvents t. Commissie, Jurispr. 1974, blz. 223. Zaak 311/84, Télémarketing, Jurispr. 1985, blz. 3261. Zaak C-18/88, RTT t. GB-Inno, Jurispr. 1991-I, blz. 5941. Zaak C-260/89, Elliniki Radiophonia Teleorassi, Jurispr. 1991-I, blz. 2925. Gevoegde zaken T-69, T-70 en T-76/89, RTE, BBC en ITP t. Commissie, Jurispr. 1991 II, blz. 485, 535 en 575. En de beschikkingen van de Commissie: 76/185/EEG, zaak National Carbonizing, PB nr. L 35 van 10. 2. 1976, blz. 6, 88/589/EEG, zaak London European — Sabena, PB nr. L 317 van 24. 11. 1988, blz. 47, 92/213/EEG, zaak British Midland — Aer Lingus, PB nr. L 96 van 10. 4. 1992, blz. 34, en zaak B&I/Sealink van 11. 6. 1992, Bull. E.G. 6-1992, nr. 1. 3. 30.

(67) Dit principe is van toepassing wanneer de concurrent die om toegang tot de noodzakelijke voorzieningen verzoekt, een nieuwe marktdeelnemer is in de relevante markt. In zaak Hoffmann-La Roche (1) heeft het Hof voor recht verklaard :

„Onder de in objectieve zin te verstane term misbruik vallen gedragingen van een dominerende onderneming welke : a) invloed kunnen uitoefenen op de structuur van een markt waar, juist door de aanwezigheid van de bedoelde onderneming, de mededinging reeds verflauwde ; b) ertoe leiden dat de handhaving of *ontwikkeling van de nog bestaande marktconcurrentie* met andere middelen dan bij een op basis van ondernemersprestaties berustende normale mededinging — met goederen of diensten — in zwang zijn, wordt tegengegaan.".

Een beschikking waarbij voorlopige maatregelen worden gelast kan even noodzakelijk blijken in dat waarin de klager een nieuwe marktdeelnemer is als in dat van een reeds op de markt gevestigde concurrent, wanneer het erom gaat te verzekeren dat een eindbeslissing van de Commissie doeltreffend is.

(68) SC wil op de route Holyhead-Dun Laoghaire een nieuwe snelveerdienst invoeren met gebruik van een „wave-piercing catamaran". Tot Sealink in de lente van 1993 met haar eigen snelveerdienst begon, was een dergelijke dienst op de betrokken route niet beschikbaar.

(69) Sealink is nu gestart met haar eigen versie van dezelfde dienst waarmee SC dacht te beginnen. De „goodwill" en de commerciële reputatie die SC had willen opbouwen door op de betrokken route de eerste snelveerdienst aan te bieden, is nu aan Sealink toegevallen.

(70) Sealink heeft voortdurend de zaak vertraagd en heeft telkens moeilijkheden opgeworpen betreffende het mogelijk gebruik door SC van de bestaande faciliteiten aan de westzijde van de haven. Eerst op 21 juni 1993 verklaarde Sealink zich bereid om SC toe te laten diensten te exploiteren vanuit — door SC zelf bekostigde — tijdelijke voorzieningen aan de oostzijde van de haven, totdat deze wegens de renovatiewerken zouden moeten worden verplaatst. Tijdens de hoorzitting bleek dat het de bedoeling was om met de betrokken werkzaamheden te beginnen nog voordat SC haar snelveerdienst zou beginnen, waardoor het aanbod zijn betekenis verloor. De Commissie is van mening dat Sealink de onderhandelingen met SC niet heeft gevoerd door oplossingen te zoeken of voor te stellen voor de problemen die zij opwierp en dat haar afwijzing van alle voorstellen van SC, zonder tegenvoorstellen te doen of pogingen te doen om te onderhandelen, niet in overeenstemming was met de verplichtingen van een onderneming die met betrekking tot noodzakelijke voorzieningen over een machtspositie beschikt. Het is evenmin een gedraging die zou worden verwacht van een onafhankelijke havenautoriteit. Dit wordt gestaafd door het feit dat Sealink voor haar eigen snelveerdienst zichzelf een snelle goedkeuring heeft verleend. Concluderend heeft SSP het verzoek van SC ten opzichte van dat van SSL op een discriminerende wijze behandeld.

(71) In geen enkel stadium van de tussen juni 1992 en maart 1993 plaatsgevonden hebbende onderhandelingen heeft Sealink eigen voorstellen gedaan in verband met het voorstel van SC om op kosten van SC tijdelijke voorzieningen in de haven te bouwen. Haar handelingen in dit verband waren volledig negatief en bestonden erin moeilijkheden op te werpen die aan elk van de vier door SC voorgestelde opties verbonden waren.

(72) Tot 1 oktober 1993 was Sealink niet genegen SC de „slots" te verschaffen waarom zij had verzocht om vanuit de bestaande installaties met een dienst te beginnen.

(73) Sealink pleegde over haar renovatieplannen geen overleg met de twee veerdienstexploitanten in de haven van Holyhead.

(74) Sealink heeft nooit een procedure vastgesteld ter uitvoering van haar verantwoordelijkheden als havenexploitant om te verzekeren dat zij haar verplichtingen tegenover de overige veerdienstexploitanten zou nakomen. Sealink heeft nooit met SC overleg gepleegd over oplossingen voor de door Sealink aangevoerde moeilijkheden. Haar eigen dienstregeling van haar veerdiensten voor 1993 en 1994 werd door Sealink meteen goedgekeurd maar zij weigerde om de dienstregeling van SC voor 1994 te behandelen vóór de herfst 1993. In 1993 heeft Sealink haar ontwikkelingsplan voor de oostzijde van de haven herhaalde malen gewijzigd zonder SC te raadplegen, niettegenstaande de latere versies van het plan het moeilijker maakten om SC toe te laten tijdelijke voorzieningen te installeren aan de oostzijde. Ofschoon Sealink zelf toegaf dat haar andere voorstellen aan SC voor 1994 tot congestie zouden kunnen leiden, weigerde Sealink om SC de toestemming te geven voor haar eigen voorzieningen, terwijl zij haar plannen wel aanpaste aan haar eigen behoeften. Niettegenstaande het feit

(1) Zie voetnoot 1 op bladzijde 16. Eigen cursivering.

dat SC verklaarde dat de haar door Sealink voorgestelde dienstregeling voor 1994 niet voldeed, heeft Sealink tot oktober 1993 nooit beweerd een wijziging van haar eigen dienstregeling voor 1994 te hebben overwogen. Op de hoorzitting heeft Sealink aangevoerd dat zij niet verplicht was om een nieuwe marktdeelnemer toegang te verschaffen indien als gevolg daarvan de dienstverlening voor het geheel van de haven zou verslechteren, maar Sealink heeft nooit met SC overleg gepleegd om te onderzoeken of dit beweerde gevolg niet kon worden vermeden. Blijkbaar heeft Sealink evenmin met B&I overleg gepleegd over haar renovatieplannen voor de haven van Holyhead.

(75) De Commissie is van mening dat in de omstandigheden van deze zaak een onafhankelijke havenautoriteit, die natuurlijk belang heeft bij een stijging van de inkomsten van de haven, ten minste zou hebben overwogen of de belangen van de bestaande en de voorgestelde havengebruikers het beste met elkaar zouden kunnen worden verzoend door een oplossing waarbij aan de toegekende „slots" of aan de plannen voor de ontwikkeling van de haven kleine wijzigingen worden aangebracht. In situaties zoals de onderhavige is het waarschijnlijk dat, tenzij een oplossing ernstig wordt overwogen en hierover met alle belanghebbenden overleg wordt gepleegd, een niet-onafhankelijke havenautoriteit de voorkeur zal geven aan een regeling waarbij zijzelf zo weinig mogelijk ongemak ondervindt (met name in verband met haar eigen werkzaamheden als havengebruiker) zonder dat die echter noodzakelijkerwijs de nieuwkomer een niet-discriminerende toegang biedt. Indien Sealink bij de opstelling van de verschillende versies van haar ontwikkelingsplannen voor de oostelijke haven altijd naar behoren grondig en te goeder trouw met SC (en B&I) overleg had gepleegd, had de moeilijkheid kunnen worden vermeden om het plan te verzoenen met de wens van SC inzake tijdelijke installaties in dat havengedeelte.

(76) Ofschoon SC niet het recht heeft om aan te dringen om op eender welke wijze een voorkeursbehandeling te verkrijgen, besluit de Commissie dat Sealink tot 1 oktober 1993 aan SC niet op niet-discriminerende basis toegang tot de haven van Holyhead heeft verschaft. In het raam van deze beschikking leek het niet nodig om tot in bijzonderheden de relevantie van de door Sealink naar voren gebrachte overwegingen te behandelen, die in de punten 23, 27 en 40 zijn vermeld. Een en ander zal diepgaande in het raam van een eventuele eindbeslissing in deze zaak worden behandeld.

d) Gevolgen voor de handel tussen Lid-Staten

(77) De klacht houdt verband met de toegang tot een haven waarvoor de geografische markt een wezenlijk onderdeel van de gemeenschappelijke markt vormt omdat die haven één van de belangrijkste verbindingen is tussen twee Lid-Staten, het Verenigd Koninkrijk en Ierland, en omdat zij de enige haven is die een rechtstreekse verbinding biedt tussen Groot-Brittannië en de hoofdstad van Ierland. De weigering om SC op een redelijke en niet-discriminerende basis toegang te verschaffen tot de haveninstallaties te Holyhead ten einde deze in staat te stellen met een veerdienst te beginnen, met alle daaruit voortvloeiende gevolgen voor de mededingingssituatie op de markt van het zeevervoer over de Ierse Zee, heeft bijgevolg rechtstreekse gevolgen voor de handel tussen Lid-Staten.

e) Conclusie

(78) Op grond van het bewijsmateriaal dat thans voorhanden is, bestaat er voldoende begin van bewijs van een gedragspatroon dat een misbruik vormt in de zin van artikel 86 om voorlopige maatregelen te gelasten, indien aan de overige voorwaarden hiertoe is voldaan.

2. *Waarschijnlijkheid van ernstige en onherstelbare schade; dringendheid*

(79) Onverminderd het voorafgaande, heeft Sealink aan SC nu (1 oktober 1993) een aanbod gedaan waardoor die laatste in 1994 met een dienst zou kunnen beginnen met de „slots" die volgens haar verklaringen voor de exploitatie van een commercieel levensvatbare dienst van wezenlijke betekenis zijn. SC heeft het aanbod aanvaard en de Commissie is van mening dat het aanbod van Sealink redelijk is in het kader van een haven met een beperkte capaciteit. Met name werden aan SC precies dezelfde „slots" geboden die zijzelf had aangewezen als essentiële elementen voor haar dienstverlening, en zij zou te land dezelfde faciliteiten gebruiken als de overige exploitanten in de haven. Eventuele vertragingen of onderbrekingen als gevolg van congestie of slecht weer zullen waarschijnlijk ook de overige exploitanten treffen.

Om aan de voorwaarde inzake het spoedeisend karakter ingevolge het gevaar voor ernstige en onherstelbare schade te voldoen, diende volgens de Commissie te zijn aangetoond dat SC als gevolg van de handelwijze van Sealink in 1994 vanuit de haven geen commercieel levensvatbare dienst kon exploiteren, en dat zij derhalve niet in staat zou zijn geweest om de markt te betreden. Aangezien SC thans de kans is gegeven om met een dienst te beginnen, en zij dit aanbod heeft aanvaard, rijst niet langer de vraag of SC ernstige en onherstelbare schade zou lijden waardoor voorlopige maatregelen zouden worden gerechtvaardigd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Het verzoek van Sea Containers Ltd waarbij de Commissie wordt gevraagd om voorlopige maatregelen tegen Stena Sealink Line en Stena Sealink Ports te gelasten, wordt verworpen.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot

Sea Containers Limited,
Sea Containers House,
20 Upper Ground,
London SEI 9PF,
United Kingdom.

Gedaan te Brussel, 21 december 1993.

Voor de Commissie
Karel VAN MIERT
Lid van de Commissie