II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 21. december 1993

om en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 86

(IV/34.689 — Sea Containers mod Stena Sealink — Foreløbige forholdsregler)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(94/19/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikler 85 og 86 (1), senest ændret ved akten vedrørende Spaniens og Portugals tiltrædelse, særlig artikel 3 og 16,

under henvisning til den klage, som Sea Containers den 15. april 1993 indgav mod Stena Sealink Ports og Stena Sealink Line for overtrædelse af artikel 86, og hvori Kommissionen blev anmodet om at anordne foreløbige forholdsregler,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 16. juli 1993 om at indlede procedure i sagen,

efter at have givet Stena Sealink Ports og Stena Sealink Line lejlighed til at udtale sig vedrørende de af Kommissionen fremførte klagepunkter, jf. artikel 19, stk. 1, i forordning nr. 17 samt Kommissionens forordning 99/63/EØF af 25. juli 1963 om udtalelser i henhold til artikel 19, stk. 1 og 2, i forordning nr. 17 (2),

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål, og

ud fra følgende betragtninger:

I. SAGFREMSTILLING

A. Beslutningens art

(1) I denne beslutning afvises en begæring om iværksættelse af foreløbige forholdsregler før en endelig beslutning om den klage, Sea Containers efter artikel 3 i forordning nr. 17 har indgivet mod Stena Sealink Ports og Stena Sealink Line for overtrædelse af EF-traktatens artikel 86.

B. Virksomhederne

(2) Sea Containers Ltd (SC) er et selskab med hjemsted i Bermuda. SC's hovedsæde i Det Forenede Kongerige ligger på adressen Sea Containers House, 20, Upper Ground, London SEI 9PF. Selskabet beskæftiger sig primært med salg og leasing af særlige typer søfragtcontainere samt med drift af havne. Via sit datterselskab, Sea Containers Ferries Limited, driver selskabet desuden passager-, bil- og fragtfærgetrafik.

(3) Stena Sealink Line (SSL) er et britisk registreret selskab med hjemsted på adressen Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24, 8EX. Selskabet

(1) EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.
(2) EFT nr. 127 af 20. 8. 1963, s. 2268/63.

beskæftiger sig primært med drift af færgeoverfarter mellem Storbritannien, Irland og Frankrig.

(4) Stena Sealink Ports (SSP) er et britisk registreret selskab. Dets hjemsted er Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX, selv om dets hovedforretningskontor er beliggende i Sealink House, Holyhead, Gwynedd, Wales LL85 1DQ. SSP ejer og driver havnen i Holyhead, Anglesey, Wales. Før 16. november 1992 hed SSP Sealink Harbours Limited.

(5) SSL besidder 55 % af SSP, hvori de resterende 45 % ejes af Stena Sealink (Holdings) Limited (SSLH).

(6) SSL og SSP har siden 1990 tilhørt koncernen Stena Line AB (Stena Group).

(7) SSL og SSP udgør i realiteten én økonomisk enhed, eftersom de har samme generalsekretær og samme direktører, og SSL har betydelig indflydelse på SSP's forretningsaktiviteter. De to selskabers ansatte skelner heller ikke altid mellem dem og forveksler dem ofte.

(8) De vil derfor her blive betegnet under ét som Sealink, medmindre der er behov for at skelne mellem dem.

C. Klagen

(9) I henhold til artikel 3 i Rådets forordning nr. 17 modtog Kommissionen den 15. april 1993 en klage fra Sea Containers Limited rettet mod Stena Sealink Line og Stena Sealink Ports. SC gjorde gældende, at SSP i strid med EF-traktatens artikel 86 havde misbrugt sin stilling som ejer af havnemyndigheden i havnen i Holyhead ved ikke at give SC adgang til en væsentlig facilitet eller infrastruktur på rimelige vilkår og ved uden nogen objektiv begrundelse at have udnyttet sin eneret til at beskytte sine kommercielle interesser inden for færgeoverfarter. SSL, som tilhører Sealink-koncernen (jf. betragtning 8), hævdedes også at indtage en dominerende stilling på markedet for passager- og bilfærgetrafik på »Central Corridor«-ruten mellem Storbritannien og Irland (jf. betragtning 11 til 14), og ville nyde godt af enhver beskyttelse, selskabet kunne få mod nye konkurrenters indtrængning på markedet. SC gør gældende, at Sealinks funktioner som havneejer og som færgeselskab ikke er tilstrækkeligt adskilte.

(10) I klagen blev Kommissionen anmodet om omgående at iværksætte foreløbige forholdsregler, bl.a. ved at:

a) forbyde Sealink at ombygge havnen i Holyhead på en måde, der vil resultere i en formindskelse af havnens nuværende kapacitet

b) kræve, at Sealink indgår en aftale med SC, der vil give SC mulighed for at drive en hurtigoverfart på Central Corridor-ruten mellem Holyhead og Dun Laoghaire fra maj 1994.

D. Markedet

(11) Passager- og bilfærgetrafikken mellem Storbritannien og Irland foregår for øjeblikket ad følgende ruter:

a) »Northern Corridor«, mellem den skotske havn Stranraer og Belfast og Larne i Nordirland

b) »Central Corridor«, mellem den walisiske havn Holyhead og Dublin og Dun Laoghaire i Irland

c) »Southern Corridor«, mellem de walisiske havne Swansea, Pembroke og Fishguard og de irske havne Cork og Rosslare.

(12) Det relevante marked er i denne sag markedet for havneydelser til passager- og bilfærgetrafikken ad Central Corridor-ruten.

(13) Substituerbarheden mellem de tre ruter over Det Irske Hav afhænger af, hvorfra og hvortil rejsen går. For langt de fleste ferierejsende med eller uden bil kan hverken Northern Corridor, der går mellem Skotland og Nordirland, eller Southern Corridor, der går mellem Sydwales og Irland, betragtes som gyldige alternativer til Central Corridor-ruten. Næsten en tredjedel af Irlands befolkning bor i Dublin-området, og der er let adgang til Holyhead fra Birmingham, Manchester og Liverpool. De irske havne på Northern Corridor- og Southern Corridor-ruterne ligger langt fra Dublin, som er den største enkeltdestination i Irland. Fra Dublin er der hurtigere adgang med egen bil eller med offentlig transport til hele den resterende del af Irland, end der er fra Larne, Belfast eller Rosslare.

(14) Central Corridor-ruten tegner sig for mellem 50 og 60 % af den samlede trafik mellem Storbritannien og Irland, og den er derfor helt klart en vigtig trafikåre.

E. Havnen i Holyhead

(15) Holyhead er den eneste britiske havn, hvorfra der for øjeblikket sejler bil- og passagerfærger til Irland på Central Corridor-ruten. Der er for øjeblikket to færgeselskaber, der opererer i havnen, nemlig B&I (til Dublin) og Sealink (til Dun Laoghaire). B&I Line PLC er et rederi med hjemsted i Irland, der driver færgeoverfarter mellem Holyhead og Dublin. Holyhead betjener ca. to millioner passagerer og 330 000 biler om året.

(16) Havnen er kendetegnet ved en snæver indsejling og en lav sejlrende. Hele havneområdet, bortset fra nogle ubrugte jernbanespor tilhørende British Rail, ejes af Sealink. Havnen har fem kajer. Sealink driver traditionel færgefart fra Station Berth og B&I benytter Outer Harbour Berth. Den tredje kaj, Admiralty Pier Berth, har Sealink siden 16. juli 1993 benyttet til sin egen hurtigoverfart, og den blev tidligere brugt af B & I på det tidspunkt, hvor Sea Container første gang anmodede om adgang til at benytte havnen. De resterende kajer er East Quay (som tidligere blev brugt til containertrafik) og en reparations- og liggekaj.

F. Tvistens baggrund

(17) Både Sealink og SC finder de eksisterende anlæg i Holyhead utilfredsstillende. For eksempel den har vestlige side af havnen et utilstrækkeligt vejnet, hvor der let opstår trafikpropper, og både Station Berth og Admiralty Pier har kun enkeltramper.

(18) Sealink har sammen med Welsh Development Agency, forskellige regionalråd og British Rails arbejdet med et ombygningsprojekt for begge sider af havnen. Planerne går i alt væsentligt ud på, at færgeaktiviteterne flyttes til østsiden, og at vestsiden afsættes som forretningsområde for byen Holyhead. Meningen er, at vestsiden skal bruges til forretninger, hoteller og boliger. På østsiden bliver der bl.a. tale om at fjerne gamle British Rails-spor, opføre en ny jernbanestation, anlægge ny passagerterminal og nye fragtfaciliteter og gøre havnen dybere.

(19) På havneområdets østside planlægger Sealink at anlægge to nye multifunktions-kajer, der skulle kunne benyttes til roll-on-roll-off-færger og hurtigtgående færger af den type SC benytter andre steder (SeaCat). I sit svar på klagen udtalte Sealink, at man agter at gå videre med projektet, men at tidspunktet for dets gennemførelse bl.a. vil afhænge af, hvilken økonomisk støtte man får hertil. Ifølge Sealinks seneste planer vil ombygningen blive påbegyndt i 1994. Sealink anfører, at efter ombygningen af havnen vil flere færgeselskaber kunne operer fra Holyhead, fordi effektiviseringen af havneydelserne vil afkorte opholdet i havnen. Sea Containers fremfører, at ombygningsprojektet vil føre til en formindskelse af havnens kapacitet.

G. Tvisten

(20) I 1992 overvejede SC at påbegynde en hurtigoverfart på Central Corridor-ruten, fra maj 1993 med SeaCat-færger. SeaCat er en hurtigtgående letvægtskatamaran, der kan sejle med både passagerer og biler. Holyhead blev og bliver stadig af SC betragtet som den eneste havn, der egner sig til denne trafik på Central Corridor-ruten.

(21) SC og Sealink indledte sonderende drøftelser herom i juni 1992. Efter visse forsinkelser blev der afholdt et møde den 17. august 1992.

Hovedpunkterne på mødet kan opsummeres således :

a) SC ville have en SeaCat klar til indsætning på overfarten fra Holyhead til enten Dublin eller Dun Laoghaire den 1. maj 1993 og skitserede den foreslåede fartplan for Sealink.

b) SC redegjorde for sine tekniske krav og anførte, at man var rede til at udvise smidighed med hensyn til, hvorfra i havnen man sejlede. SC ville være rede til at betale for de midlertidige anlæg, der måtte blive behov for. Selskabet specificerede, at det havde behov for færgeklapper, en landgangsbro til passagerer, opmarch- og parkeringspladser til mindst 150 biler, en passagerterminal og tilfredsstillende adgangsforhold for passagerer samt et par kontorlokaler.

c) Sealink havde erfaring for problemer med at manøvrere i havnen og mente, at B&I måske ville klage over, at SeaCat passerede B&I's færge, når den lå ved kaj. (Kommissionen iværksatte den 11. juni 1992 efter en klage indbragt efter EF-traktatens artikel 86 foreløbige forholdsregler mod Sealink, hvorved Sealink fik påbud om at ændre sine afgangstider, således at man undgik at passere en B&I-færge mere end én gang, mens den lå ved kaj).

d) Sealinks ombygningsprojekt skulle ifølge planerne påbegyndes i slutningen af 1992 og være afsluttet i begyndelsen af 1994. Det ville betyde, at området omkring den tidligere containerkaj i realiteten blev til en byggeplads, og intet måtte lægge hindringer i vejen for, at projektet blev afsluttet efter planen. Sealink ville imidlertid videregive alle forslag fra SC til sine rådgivende ingeniører.

(22) SC og Sealink mødtes igen den 1. september 1992 og drøftede SC's alternative forslag med henblik på påbegyndelse af en færgeoverfart. Der var i alt væsentligt tale om et valg mellem de fire pladser i havnen. En mulighed bestod i at bruge reparationskajen på havnens vestside, og de andre var variationer over muligheden for at bruge containerkajen på østsiden.

Sealink udtalte, at ud fra et havneteknisk synspunkt ville valg af reparationskajen være at foretrække, men at man også måtte tage højde for indvirkninger på den øvrige søtrafik, virkningerne for andre brugere og timingen i ombygningsprojektet på vestsiden. Det samme ville gælde på østsiden. SC's anmodning var kommet på et tidspunkt, hvor der forestod hidtil usete ændringer i Holyhead, og de mange ændringer ville også involvere flere andre parter. Sealink havde derfor ikke fuldt herredømme over projektets udvikling og timing.

(23) Sealink sendte den 29. september 1992 et brev til SC, hvori selskabet opregnede alle de virkninger, indsætningen af en SeaCat fra havnen i Holyhead ville få for den øvrige trafik, og som det fandt burde undersøges nærmere. Der var tale om :

— virkningerne af, at en SeaCat passerer et andet fartøj ved Admiralty Pier

— virkningerne af, at et konventionelt fartøj passerer en SeaCat i kaj

— virkningerne af, at en SeaCat manøvrerer tæt på fartøjer, der ligger for anker langs østdokken

— behovet for en liggekaj i havnen

— mindre plads til rådighed for skibe, der sejler til og fra Station Berth

— den tid, det tager SeaCat'en at manøvrere i dårligt vejr.

Sealink udtalte, at disse problemer måtte overvejes meget nøje, og at man måtte rådføre sig med eksperter. Sealink spurgte, om SC ønskede, at Sealink for SC's regning iværksatte en matematisk undersøgelse af virkningerne af SeaCat'ens manøvrer. Sealink var endnu ikke i stand til at sige noget nærmere om, hvornår områderne på vestsiden skulle ryddes med henblik på ombygningen.

(24) SC svarede den 5. oktober 1992, at Sealink blot havde opregnet en række usikkerhedsmomenter uden at komme med nogen positiv løsning. SC kunne ikke se, at SeaCat's manøvrer skulle kunne give nogen uovervindelige tekniske vanskeligheder. SC skrev også til Sealink den 13. oktober 1992 og understregede, at Sealink ikke måtte glemme SC's forslag med hensyn til østsiden.

(25) I sit svar af 15. oktober 1992 bad Sealink SC om at bekræfte den foreslåede fartplan og udtrykte tvivl om SeaCat'ens driftssikkerhed, særlig i dårligt vejr. Sealink pegede igen på, at konsekvenserne af SC's plan bedst ville kunne analyseres ved hjælp af en matematisk model.

(26) SC skrev på ny til Sealink den 28. oktober 1992 og gav udtryk for bekymring over, at man ikke var kommet videre, og anklagede Sealink for at forhale sagen for en beskytte sin egen færgeoverfart. SC udtalte, at man agtede at fremsætte en officiel erklæring på World Travel Market den 17. november 1992 om, at man ville starte en overfart fra Holyhead i 1993.

(27) Den 3. november 1992 svarede Sealink, at der var adskillige problemer, der først skulle løses i Holyhead, bl.a. med hensyn til navigering, virkningerne for andre brugere, spørgsmålet om, hvorvidt planen stemte overens med ombygningsprojektet, forhandlinger om investeringer og omkostninger og opnåelse af godkendelser fra banken og andre parter. Sealink bekræftede imidlertid, at man i princippet var villig til at give SC mulighed for at sejle med SeaCat'en ved brug af de eksisterende anlæg i havnen og de afgangs- og ankomsttider (slots), der

var til rådighed, i 1993. Sealink anførte også, at man var villig til at give SC plads på østsiden, når ombygningsprojektet var færdigt, men at SC reelt havde bedt om opførelse af midlertidige anlæg for 1993. Og det ville ifølge Sealink give problemer på alle de førnævnte punkter, som Sealink søgte at få løst, men som SC gik let hen over.

(28) Et møde mellem parterne fandt sted den 11. november 1992, hvor man drøftede brug af de eksisterende anlæg. Dagen efter sendte SC Sealink en liste over alle de grundlæggende faciliteter, SC havde brug for, hvis selskabet skulle kunne drive færgeoverfarter fra de eksisterende anlæg. Der var tale om en tilpasset færgeklap, opmarchplads til mindst 90 biler, en passagerterminal med tilfredsstillende adgangsforhold og en landgangsbro. SC fremsatte også over for Sealink forslag om, på hvilke vilkår SC gerne ville have adgang til at bruge havnens østside. SC foreslog bl.a. selv at opføre midlertidige anlæg (som kunne brydes ned på 14 dage), på betingelse af, at Sealink kunne garantere, at de kunne bruges andetsteds i havnen, når ombygningen af østsiden blev påbegyndt. SC skulle have garanteret adgang til havnen i ti år, med en måneds opsigelse og med forret til at benytte de anlæg, der skulle opføres, eller de alternative anlæg under ombygningen.

(29) Den 13. november 1992 fremlagde Sealink planer over de tidsrum, der var til rådighed i de eksisterende anlæg i Holyhead for 1993. Der blev tilbudt følgende :

— Station Berth

kl. 4.30 til 12.00

kl. 17.30 til 24.00

— Admiralty Pier Berth

kl. 3.30 til 9.30

kl. 17.00 til 21.30

— Outer Harbour Berth

kl. 4.30 til 13.00

kl. 16.00 til 00.30

Samme dag anmodede SC via telefax om følgende tidsrum ved Station Berth :

— kl. 6.35 til 7.15

— kl. 11.35 til 12.15

— kl. 16.35 til 17.15

— kl. 21.35 til 22.15

SC tilføjede, at denne anmodning var baseret på et interval på et kvarter i stedet for en halv time mellem en færges afgang og en andens ankomst. SC understregede også, at man til trods for anmodningen om plads ved Station Berth fastholdt, at Sealink ikke havde nogen rimelig grund til at nægte at lade SC opføre midlertidige anlæg ved østkajen.

(30) Den 16. november 1992 skrev SC til Sealink og meddelte, at de tidsrum, man havde anmodet om, ikke blev betragtet som den optimale løsning, og at SC forventede at få tildelt bedre tider i 1994, når ombygningen var færdig.

(31) Den 17. november 1992 erklærede SC offentligt, at man ville påbegynde en færgeoverfart fra Holyhead i foråret 1993 med afgang fra Holyhead kl. 9.00, 14.00, 19.00 og 24.00. SC gav Sealink meddelelse herom dagen efter og kritiserede Sealink for ikke at have svaret på SC's anmodning om plads ved Station Berth.

(32) Sealink svarede den 20. november 1992, at selskabet først måtte overveje de krav, SC havde stillet til Station Berth (jf. betragtning 29).

(33) SC skrev den 26. november 1992 til Sealink, at de tider, selskabet havde fået tilbudt ved Station Berth, var kommercielt uacceptable, fordi

a) de ikke gav mulighed for tilfredsstillende jernbaneforbindelser

b) der ville blive for tidlige afgange fra den irske side

c) afgangstiden fra Holyhead ville gøre det umuligt at tiltrække trafik fra de store britiske byer

d) kajarrangementerne gjorde det ikke muligt at tage højde for dårligt vejr

e) brugen af Station Berth ville give Sealink for stor kontrol med SC's færgedrift.

SC udtalte også, at SC's rådgivende ingeniør havde udelukket brug af Admiralty Pier Berth af tekniske årsager, og at Outer Harbour Berth ikke egnede sig, fordi den var for udsat for vind fra nord-nordøst. SC havde derfor intet andet valg end at presse på for at få adgang til østkajen.

(34) I et brev til Sealink den 3. december 1992 skrev SC, at det i nogen tid havde stået klart, at østkajen var den eneste reelle mulighed for en SeaCat-overfart i 1993. Sealink svarede den 4. december, at man i lyset heraf ville anse SC's anmodning om plads ved Station Berth som værende trukket tilbage. Selskabet afviste SC's forslag af 11. november 1992 med hensyn til midlertidige anlæg på østkajen, som blev betegnet som »krævende, ensidige og fyldt med problemer, som kunne ødelægge ombygningsprojektet«.

(35) Den 4. januar 1993 udtalte SC i et brev til Sealink, at eftersom det ikke var lykkedes at indgå nogen aftale, var det nu for sent at sætte en SeaCat-overfart i gang i 1993, men at man gerne ville have en aftale, der bevirkede, at man kunne komme i gang i 1994.

(36) Et møde mellem parterne fandt sted den 20. januar 1993, hvor Sealink redegjorde for sine ombygningsplaner i havnens østside. Dagen efter gav SC Sealink en detaljeret skriftlig beskrivelse af de tekniske og andre krav, der skulle være opfyldt for at sætte en SeaCat ind i 1994.

(37) Den 22. februar 1993 meddelte Sealink SC, at en række af de tekniske krav kunne opfyldes, men at der ikke som ønsket af SC kunne indgås nogen havneaftale før påsken 1993, og at selskabets planlægning for 1994 først ville starte i september 1993.

(38) Efter yderligere resultatløs korrespondance indbragte SC den 15. april 1993 klage til Kommissionen.

H. Sagens udvikling siden klagen

(39) Den 24. maj 1993 fremsatte SSL hvad selskabet betegnede som en anmodning til SSP om plads i Holyhead havn til start af en hurtigtgående færgeoverfart fra Admiralty Pier Berth fra 1. juli 1993. Anmodningen blev efterkommet den 28. maj 1993, og fartplanerne blev godkendt for 1993 og 1994. En pressemeddelelse, hvori der taltes om en ny færgeoverfart fra Holyhead til en ikke nærmere angivet destination i Dublin Bay fra juli, blev udsendt af Sealink den 27. maj 1993. Den 5. juni 1993 kunne man i den britiske presse se annoncer for en ny overfart fra Holyhead til Dun Laoghaire fra 16. juli 1993.

(40) Den 21. juni 1993 angav Sealink i en skrivelse til Kommissionen, hvilke betingelser selskabet ville tilbyde SC med hensyn til brug af de eksisterende anlæg i Holyhead i 1994. Der blev medsendt en plan over de tidsrum, der var til rådighed ved Station-, Admiralty Pier- og Outer Harbour-kajerne. Sealink mente at kunne imødekomme alle SC's »rimelige« krav som anført i SC's tidligere anmodning om »slots«, men anførte, at hvis SC fik tildelt tidsrummet 13.20 til 14.00, ville det forværre overbelastningen af havnen. Sealink kunne ikke garantere for, at de foranstaltninger, selskabet havde foreslået, ville løse alle problemerne. Sealink anførte, hvilke havneafgifter selskabet beregnede for sin egen hurtigoverfart i 1993, og oplyste, at afgifterne for 1994 ville blive fastlagt i efteråret 1993, men ikke ventedes at ville stige væsentligt.

Med hensyn til SC's forslag om at benytte nye eller supplerende anlæg udtalte Sealink, at der i lyset af den betydelige kapacitet, som var til rådighed i de eksisterende anlæg i havnen, og som ville sætte Sea Containers i stand til at bruge de fleste, måske endog alle de tidsrum, SC havde angivet som ønskelige, ikke var nogen grund til at opføre nye anlæg. Ifølge Sealink måtte der under alle omstændigheder iværksættes omfattende ombygningsarbejder på østsiden i 1994, hvis de nye anlæg skulle være klar til 1995. Med hensyn til vestsiden ville opførelsen af nye anlæg ikke løse problemerne med den høje trafiktæthed midt på dagen.

(41) I en skrivelse til Kommissionen af 25. juni 1993 fremsatte SC sine bemærkninger til Sealinks brev. SC fremførte, at de vilkår, Sealink havde tilbudt, ikke kunne betegnes som særlig konkrete, og at det ikke var blevet godtgjort, at der var betydelig kapacitet til rådighed i de eksisterende anlæg (i havnens vestside). SC ville ikke få noget spillerum til at ændre sine fartplaner, og Sealink havde indrømmet, at der kunne ske standsninger af færgedriften som følge af for stærk trafik, dårligt vejr, osv. Havneafgifterne var meget høje sammenholdt med f.eks. havneafgifterne i Dun Laoghaire, og det var til Sealinks fordel, eftersom de havneafgifter, Sealink skal betale som færgeselskab, flyder tilbage til selskabet igen i dets egenskab af havneejer.

SC hævdede, at der var mere end rigelig kapacitet i havnens østside, og derfor var der ingen grund til at koncentrere alle færgeoverfarterne i de eksisterende kajer på vestsiden med de deraf følgende tids- og trafikproblemer. Sealink havde anført, at der langt fra var fuld sikkerhed omkring ombygningen, som oprindeligt skulle have været afsluttet i foråret 1994, men som nu så ud til først at blive færdig i 1995, eftersom alt afhang af, hvilke tilskud man fik. Sea Containers havde erklæret sig rede til at betale

for de midlertidige anlæg, der blev behov for, og flytte med 14 dages varsel, når Sealink krævede det. SC hævder, at Sealinks holdning ikke stemte overens med en uafhængig havneejers optræden og skyldtes Sealinks ønske om at beskytte sin egen færgeoverfart mod konkurrence. Et uafhængigt havneselskab ville have bestræbt sig på at øge omsætningen i havnen og gjort en konstruktiv indsats for at finde en løsning på ethvert teknisk problem, der måtte opstå.

(42) I sit svar på Kommissionens meddelelse af klagepunkter anførte Sealink, at der var plads til rådighed for SC på havnens vestside i tidsrummet 12.30 til 13.15. Sealink erklærede sig desuden rede til at lade SC opføre midlertidige anlæg og benytte østsiden til en hurtigoverfart, så snart SC ønskede det, forudsat at disse anlæg blev fjernet med 14 dages varsel, når ombygningen af østsiden startede. (Det kom senere frem, at Sealink ønskede at påbegynde ombygningen før maj 1994, hvor SC ønsker at starte sine overfarter). SC skulle afholde alle omkostninger ved disse midlertidige anlæg og betale normale havneafgifter. Sealink kunne ikke garantere for, at SC ville få tildelt de samme »slots« efter flytningen til vestsiden, når ombygningen på østsiden startede.

(43) Under høringen udtalte SC, at tidsrummet 12.30 til 13.15 på vestsiden ville ødelægge SC's fartplan, fordi den første afsejling fra Dun Laoghaire da måtte blive kl. 5.45, hvilket var for tidligt til at gøre turen rentabel, og det ville resultere i, at hele overfarten ikke blev rentabel.

(44) Kommissionen indbød også B&I Line PLC til at deltage i den mundtlige høring, eftersom dette selskab er en tredjepart, som vil kunne blive berørt af en eventuel beslutning om iværksættelse af foreløbige forholdsregler i sagen. B&I gav Sealink medhold i, at hvis SC fik tildelt plads på vestsiden i tidsrummet 13.20 til 14.00, ville det resultere i en uacceptabel overbelastning af havnen, men ønskede ikke at udtale sig om det alternative tilbud, før man i løbet af 1994 fik bedre overblik over udviklingen. Med hensyn til ombygningen af havnen, udtalte B&I, at Sealink ikke havde hørt B&I om sine planer, og at B&I ikke på indeværende stadium kunne sige noget om, hvorvidt etablering af midlertidige anlæg til SC ville få negative konsekvenser for B&I. B&I fandt, at B&I burde høres om enhver foreløbig forholdsregel, som Kommissionen måtte iværksætte, og som kunne få konsekvenser for B&I's færgedrift.

(45) Den 1. oktober 1993 gav Sealink SC tilbud om plads på vestsiden mellem kl. 13.20 og 14.00, hvilket ifølge Sealink blev muliggjort gennem forskellige forbedringer af havnefaciliteterne. Muligheden for at foretage disse forbedringer skyldtes, at det den 18. juni 1993 var lykkedes Sealink at overtage nogle ubeboede huse på vestsiden, som efter nedrivning ville give plads til at foretage en række forbedringer, der kunne løse nogle af trafikproblemerne. Med den »slot«, SC nu fik tilbudt, ville SC have opnået alle de »slots«, selskabet havde betegnet som værende nødvendige for at kunne drive en rentabel færgeoverfart, med afgangstider fra Holyhead kl. 9.00, 14.00, 19.00 og 24.00.

(46) Sea Containers besvarede dette tilbud den 13. oktober 1993 med at udtale, at det var særdeles tvivlsomt, om trafikproblemerne i havnen kunne løses ved hjælp af de af Sealink foreslåede forbedringer, og at det var yderst usandsynligt, at SC's trafik ville kunne forløbe tilfredsstillende med de foreslåede tider. Den 8. november 1993 skrev Sea Containers imidlertid til Sealink at selskabet efter at have overvejet tilbuddet nærmere havde besluttet at acceptere det til trods for sine forbehold. SC har nu til hensigt at påbegynde en færgeoverfart fra Holyhead til Dun Laoghaire i maj 1994.

(47) Eftersom Sea Containers nu har accepteret de tider, Sealink har tilbudt, opstår spørgsmålet om en beslutning om SC's begæring om foreløbige forholdsregler burde træffes. SC har imidlertid fastholdt sin begæring, og også de nationale myndigheder har anmodet Kommissionen om at træffe en beslutning herom. Kommissionen må derfor tage stilling til, om der fortsat er en tilstrækkelig offentlig interesse i en sådan beslutning. Skønt parterne er nået til enighed om Sea Container's brug af havnen i Holyhead i 1994-sæsonen, er de fortsat uenige om deres respektive rettigheder. I særdeleshed fastholder Sealink, at den omstændighed, at selskabet ejer havnen, ikke giver det nogen særlige forpligtelser. Hvis der på dette stadium vedtages en beslutning om begæring om foreløbige forholdsregler, vil det afklare parternes retsstilling både i deres nuværende og i deres fremtidige forhold. Derved kan det undgås, at Kommissionen måske senere bliver nødt til at skride ind, f.eks. hvis der opstår strid om adgangen til de nye anlæg, der skal opføres i havnens østside. Det vil også give en rettesnor for behandlingen af denne og tilsvarende situationer i fremtiden. Kommissionen finder derfor, at der bør vedtages en beslutning i denne sag.

(48) Fra de britiske myndigheder har Kommissionen erfaret, at Sealink sandsynligvis vil få de fornødne tilskud, og at ombygningen af østsiden i havnen i Holyhead vil finde sted som planlagt i 1994.

I. Parternes vigtigste påstande

(49) SC gør gældende, at Sealink i det mindste indtil den 1. oktober 1993 i strid med artikel 86 misbrugte sin dominerende stilling som havnemyndighed i Holyhead for at beskytte sin position på markedet for færgeoverfarter ad Central Corridor-ruten.

(50) SC anfører, at Sealink forsætligt afskar SC fra at påbegynde en hurtigtgående færgeoverfart i forsøg på at værne om sin egen andel af trafikken på Central Corridor-ruten.

(51) Sealink finder, at SC burde have kunnet benytte de eksisterende anlæg i havnen til at påbegynde sin færgeoverfart, indtil ombygningen var afsluttet. Sealink fastholder, at SC forsøgte at få eneret til at benytte sin egen kaj og egne terminaler, og mener, at SC ikke havde ret til det. Under alle omstændigheder fik SC ifølge Sealink tilbudt »slots« nok til at påbegynde sin færgedrift og blev på intet tidspunkt nægtet adgang til væsentlige infrastrukturer. SC kunne have påbegyndt færgeoverfarter fra Holyhead i 1993, hvis selskabet havde ønsket det, og har nu fået mulighed for at starte i 1994. Sealink finder således begæringen om forløbige forholdsregler ubegrundet.

(52) Parterne er således uenige om følgende:

— hvorvidt der var tilstrækkelig kapacitet til rådighed i de eksisterende anlæg (West Dock) til, at Sea Containers uden at overbelaste havnen kunne drive rentabel færgeoverfart i 1994

— hvorvidt Sealink havde rimelig grund til at afvise SC's forslag om midlertidigt at benytte østkajen i 1993

— hvorvidt det i lyset af ombygningsprojektet var muligt at lade Sea Containers opføre midlertidige anlæg på havnens østside til brug i 1994.

(53) SC fastholder, at de tidsrum, SC indtil 1. oktober 1993 fik tilbudt i de eksisterende anlæg, ikke satte SC i stand til at drive rentable færgeoverfarter. SC fremfører desuden, at selskabet havde ret til at få adgang til østkajen, da der var overskudskapacitet der, og at Sealinks nægtelse af adgang hertil skyldtes ønsket om at beskytte Sealinks egne overfarter mod konkurrence.

(54) Sealink fastholder, at årsagen til, at selskabet nægtede SC adgang til at benytte østkajen, var ønsket om at undgå forstyrrelser i den planlagte ombygning af havnen, som nu agtes påbegyndt i 1994. Sealink fremfører, at Sea Containers alene var interesseret i at få eneret til at bruge sine egne anlæg i Holyhead og i virkeligheden ikke i at benytte de eksisterende anlæg.

II. RETLIG VURDERING

A. Betingelser for iværksættelse af foreløbige forholdsregler

(55) Kommissiones beføjelser til i medfør af artikel 3 i forordning nr. 17 at kræve en overtrædelse af konkurrencereglerne bragt til ophør omfatter også beføjelsen til »at træffe sikrende foranstaltninger i det omfang, disse måtte findes uomgængelige for at undgå, at udøvelsen af den i artikel 3 indeholdte beslutningskompetence mister sin virkning eller endog bliver illusorisk på grund af visse virksomheders handlinger«. (EF-Domstolens afgørelse i sag 792/79 R, Camera Care mod Kommissionen [1]).

(56) De betingelser, der skal være opfyldt for at kunne iværksætte foreløbige forholdsregler, er følgende:

— på baggrund af de foreliggende oplysninger skal der være en umiddelbar formodning for, at der er tale om en overtrædelse, og

— der skal foreligge uopsættelighed i den forstand, at det er nødvendigt at forebygge, at der opstår en situation, som vil kunne påføre de parter, der har anmodet om iværksættelse af foreløbige forholdsregler, uoprettelig skade, eller som er i strid med almene interesser.

Enhver forholdsregel, der iværksættes af Kommissionen, skal være af midlertidig og retssikrende karakter og kun omfatte, hvad der er nødvendigt i den givne situation. Kommissionen skal desuden tilgodese den anden parts — dvs. den part, mod hvilken forholdsreglerne træffes legitime interesser. Foreløbige forholdsregler må ikke være mere vidtgående, end hvad Kommissionen har beføjelse til at påbyde for at bringe overtrædelsen til ophør i sin endelige beslutning.

(57) Selv i de tilfælde, hvor den virksomhed, der står for driften af en nødvendig infrastruktur, har pligt til at give adgang hertil på ikke-diskriminerende vilkår, kræves der en mere vægtig begrundelse for at iværksætte foreløbige forholdsregler, når det drejer

[1] Sml. 1980, 119, s. 131 (præmis 18).

sig om at sikre en ny konkurrent adgang til markedet, end når der er tale om at sikre en allerede etableret konkurrent fortsat adgang.

(58) Når en virksomhed afskæres fra at udbyde et nyt produkt eller en ny ydelse på et marked, og når dens muligheder herfor må antages at blive væsentligt forringet, medmindre der iværksættes foreløbige forholdsregler, foreligger der en tilstrækkelig grad af uopsættelighed til, at det er berettiget at anordne foreløbige forholdsregler, forudsat at de øvrige betingelser herfor også er opfyldt.

(59) Såfremt Kommissionen i sin endelige beslutning i sagen fastslår, at der foreligger et misbrug af dominerende stilling, som har lagt hindringer i vejen for »udvikling af konkurrencen« (1), ville denne beslutning i modsat fald »miste sin virkning eller blive illusorisk« (2).

B. Anvendelse af disse principper i den foreliggende sag

1. *Umiddelbar formodning for en overtrædelse*

a) Artikel 86

(60) I den foreliggende sag skal der først og fremmest tages stilling til to spørgsmål, nemlig i) om Sealink indtager en dominerende stilling, og ii) om Sealinks adfærd må betragtes som misbrug af denne stilling. I sager vedrørende foreløbige forholdsregler behøver Kommissionen ikke at tage endelig stilling til disse spørgsmål, men må dog undersøge, om der umiddelbart er en tilstrækkelig stærk formodning for, at begge dele er tilfældet.

b) Dominerende stilling

(61) For at afgøre, om en virksomhed har en dominerende stilling, må man først identificere det »relevante marked«, dvs. det relevante geografiske marked og produktmarked, på hvilket den pågældende virksomheds position på markedet skal vurderes.

(62) Hovedpunktet i klagen er, at den adfærd, der betegnes som nægtelse af adgang til havnen i Holyhead på rimelige og ikke-diskriminerende vilkår, vil beskytte og styrke Sealinks position på markedet for bil- og passagerfærgetrafik på »Central Corridor«-ruten mellem Storbritannien og Irland (se betragtning 11 ovenfor).

(63) Havnen i Holyhead er for øjeblikket den eneste britiske havn, der benyttes i denne trafik. Den nærmeste alternative havn er Liverpool, men rejsen fra Dublin til Liverpool er næsten dobbelt så lang som fra Dublin til Holyhead. Dublin-Liverpool strækningen er dermed så lang, at Liverpools havn ikke er noget gyldigt alternativ til Holyhead til bil- og passageroverfarter.

(64) Under disse omstændigheder ville Sea Containers ikke kunne påbegynde en færgeoverfart på Central Corridor-ruten uden at forlænge overfartstiden betydeligt eller selv anlægge en ny havn. Sidstnævnte mulighed er imidlertid hverken økonomisk eller fysisk realistisk.

(65) I sin egenskab af havnemyndighed har Sealink derfor en dominerende stilling på markedet for havneydelser til bil- og passagerfærgeoverfarter på Central Corridor-ruten mellem Storbritannien og Irland.

c) Misbrug af dominerende stilling

(66) En virksomhed, som har en dominerende stilling på markedet for en væsentlig facilitet og selv benytter denne facilitet (en facilitet eller infrastruktur, som konkurrenterne nødvendigvis må have adgang til for at kunne præsetere ydelser for deres kunder), og som uden objektiv grund nægter andre virksomheder adgang til denne facilitet eller kun giver dem adgang hertil på vilkår, der er mindre fordelagtige end dem, der anvendes for dens egne ydelser, overtræder derved artikel 86, forudsat at de øvrige kriterier i denne artikel er opfyldt (3). En virksomhed med en dominerende stilling må ikke udøve diskrimination til fordel for dens egne aktiviteter på et beslægtet marked. En virksomhed, der ejer en væsentlig infrastruktur, handler i strid med artikel 86, når den udnytter sin stærke position på et marked til at beskytte eller styrke sin position på et andet, dermed beslægtet, marked, specielt ved at nægte konkurrenter adgang til den pågældende infrastruktur eller kun give adgang på mindre fordelagtige vilkår end dem, der gælder for dens egne aktiviteter, og dermed stiller konkurrenterne ringere i konkurrencen.

(1) Sag 85/76, Hoffman La Roche mod Kommissionen, Sml. 1979, 461, s. 541 (nr. 91). Se også de kendelser, Retten i Første Instans' præsident afsagde i sag T-24/92 R og T-28/92 R, Langnese-Iglo og Schöller mod Kommissionen, Sml. 1992, II-1839, og T-7/93 R og T-9/93 R (samme parter). Sml. 1993, s. II-131.

(2) Se betragtning 55 ovenfor.

(3) Se bl.a.: Sag 6 og 7/73, Commercial Solvents mod Kommissionen, Sml. 1974, s. 223. Sag 311/84, Telemarketing, Sml. 1985, s. 3261. Sag C-18/88, RTT mod GB-Inno, Sml. 1991, I-5941. Sag C-260/89, Elliniki Radiophonia Teleorassi, Sml. 1991, I-2952 i de forenede sager T-69, T-70 og T-76/89, RTE, BBC og ITP mod Kommissionen, Sml. 1991, s. II-485, 535, 575, samt følgende kommissionsbeslutninger: National Carbonizing, 76/185/EØF (EFT nr. L 35 af 10. 2. 1976, s. 6). London European-Sabena, 88/589/EØF (EFT nr. L 317 af 24. 11. 1988, s. 47). British Midland mod Aer Lingus, 92/213/EØF (EFT nr. L 96 af 10. 4. 1992, s. 34). B&I mod Sealink, 11. 6. 1992, EF-Bulletin, 6-1992, 1.3.30.

(67) Dette gælder også, når den virksomhed, der søger at få adgang til den nødvendige infrastruktur, er en ny konkurrent på det relevante marked. I Hoffman-La Roche-sagen (1) udtalte De Europæiske Fællesskabers Domstol :

»Misbrugsbegrebet er et objektivt begreb, som omfatter en af en markedsdominerende virksomhed udvist adfærd, som efter sin art kan påvirke strukturen på et marked, hvor konkurrencen netop som følge af den pågældende virksomheds tilstedeværelse allerede er afsvækket, og som bevirker, at der lægges hindringer i vejen for at opretholde den endnu bestående konkurrence på markedet eller udviklingen af denne konkurrence som følge af, at der tages andre midler i brug end i den normale konkurrence om afsætning af varer og tjenesteydelser, der udspiller sig på grundlag af de erhvervsdrivendes ydelser«.

For at sikre, at enhver endelig beslutning, Kommissionen måtte træffe, får den tilsigtede virkning, kan det være lige så nødvendigt at iværksætte foreløbige forholdsregler, når klageren er en nytilkommen konkurrent, som når der er tale om en allerede etableret konkurrent.

(68) SC ønsker at starte en ny hurtigoverfart på ruten mellem Holyhead og Dun Laoghaire med en bølgebrydende katamaranfærge. Indtil Sealink indførte sin hurtigoverfart i foråret 1993, fandtes der ikke sådanne hurtigoverfarter på denne rute.

(69) Sealink har nu startet sin egen version af den selv samme trafik, som SC ønskede at påbegynde. Den goodwill og det omdømme, SC ønskede at bygge op ved at være den første, der kunne tilbyde hurtigoverfarter på ruten, tilfalder nu Sealink.

(70) Sealink har hele tiden forhalet og rejst problemer med hensyn til SC's eventuelle brug af de eksisterende anlæg på vestsiden. Først den 21. juni 1993 erklærede Sealink sig rede til at give SC lov til for egen regning at operere fra midlertidige anlæg på østsiden, indtil det blev nødvendigt at flytte dem af hensyn til ombygningen. Under høringen kom det frem, at ombygningsarbejdet skulle påbegyndes, før SC startede sin færgeoverfart, hvilket gjorde dette tilbud meningsløst. Kommissionen finder, at Sealink i forhandlingerne med Sea Containers ikke kom med nogen forslag og ikke søgte at finde frem til nogen løsning på de problemer, Sealink selv rejste, og at Sealinks afvisning af alle SC's forslag uden at fremsætte modforslag eller forsøge at forhandle var i strid med, hvad der må kræves af en virksomhed, der har en dominerende stilling med hensyn til en vigtig infrastruktur. Det var heller ikke en handlemåde, som en uafhængig havnemyndighed normalt ville anlægge. Dette understreges af, at Sealinks egen hurtigoverfart hurtigt fik den fornødne godkendelse. Kort sagt behandlede SSP SC's anmodning diskriminerende sammenlignet med SSL's.

(71) På intet tidspunkt under de forhandlinger, der fandt sted i tiden mellem juni 1992 og marts 1993, fremsatte Sealink egne forslag med hensyn til SC's forslag om at løse de af Sealink rejste problemer ved for SC's regning at opføre midlertidige anlæg i havnen. Sealinks reaktioner herpå var udelukkende af negativ art og bestod blot i at pege på problemer omkring hvert af de fire alternativer, SC have forslået.

(72) Indtil 1. oktober 1993 var Sealink ikke villig til at give Sea Containers de »slots«, SC havde anmodet om for at kunne starte en færgeoverfart ved brug af de eksisterende anlæg.

(73) Sealink hørte ikke de to færgeselskaber, der benytter havnen i Holyhead, om sit ombygningsprojekt.

(74) Sealink tog aldrig noget skridt til at sikre, at selskabet levede op til sit ansvar som havneejer og opfyldte sine forpligtelser over for andre færgeselskaber. Sealink hørte aldrig SC om mulighederne for at løse de problemer, Sealink fremdrog. Sealink godkendte omgående sine egne fartplaner for 1993 og 1994, men nægtede at drøfte SC's fartplan for 1994 før efteråret 1993. I løbet af 1993 ændrede Sealink gentagne gange sine ombygningsplaner på havnens østside uden at rådføre sig med SC, ofte for at tilgodese sine egne behov, selv om de senere planer gjorde det vanskeligere at give SC adgang til at opføre midlertidige anlæg i 1994 på østsiden. Skønt Sealink selv erkendte, at selskabets andre forslag til SC for 1994 kunne skabe trafikproblemer i havnen, nægtede Sealink at give SC tilladelse til at

(1) Se note 1, på side 16. Understregningerne er Kommissionen.

opføre egne anlæg. Selv om SC havde udtalt, at de tider, Sealink havde tilbudt SC for 1994, ikke var tilfredsstillende, gav Sealink ikke før oktober 1993 udtryk for nogensinde at have overvejet ændringer i sine egne fartplaner for 1994. Under høringen gjorde Sealink gældende, at selskabet ikke havde nogen pligt til at give et nyt selskab adgang, hvis det ville resultere i en forringelse af det generelle serviceniveau i havnen, men Sealink rådførte sig aldrig med SC for at få fastslået, om en sådan forringelse ville være uundgåelig. Det ser heller ikke ud til, at Sealink rådførte sig med B&I om sine planer om ombygning af havnen i Holyhead.

(75) Det er Kommissionens opfattelse, at en uafhængig havnemyndighed under de omstændigheder, der gør sig gældende i denne sag, helt klart ville have interesse i at øge indtjeningen i havnen og derfor i det mindste også ville have overvejet, om ikke de eksisterende og potentielle brugeres interesser bedst kunne tilgodeses ved en løsning, der ville indebære visse mindre ændringer i de tildelte ankomst- og afgangstider eller i planerne for havnens ombygning. Medmindre en løsning på problemerne overvejes til bunds og drøftes med alle de involverede parter, er det i situationer som den her foreliggende sandsynligt, at en havnemyndighed, der ikke er uafhængig, vil foretrække den løsning, der giver den selv færrest mulige ulemper (især i relation til dens egne aktiviteter som bruger), men ikke nødvendigvis sikrer nye konkurrenter adgang på ikke-diskriminerende vilkår. Hvis Sealink ved udarbejdelsen af de forskellige versioner af ombygningsplanen for østsiden hele tiden havde hørt SC (og B&I) udtømmende og i god tro, ville det have været muligt at undgå ethvert problem med at tilgodese SC's ønsker om midlertidige anlæg på østsiden.

(76) Det er klart, at SC ikke har nogen ret til at kræve nogen form for fortrinsbehandling, men Kommissionen må konkludere, at Sealink indtil 1. oktober 1993 ikke tilbød SC adgang til havnen i Holyhead på ikke-diskriminerende vilkår. Det er ikke nødvendigt i denne beslutning at foretage en detaljeret undersøgelse af relevansen af Sealink's argumenter, som er beskrevet i betragtning 23, 27 og 40. Dette spørgsmål skal eventuelt undersøges i forbindelse med en endelig afgørelse.

d) Påvirkning af handelen mellem medlemsstater

(77) Klagen drejer sig om nægtelse af adgang til en havn, hvis geografiske marked udgør en væsentlig del af fællesmarkedet, fordi denne havn er ankomst- og afgangssted for en af de vigtigste trafikforbindelser mellem to medlemsstater, nemlig Det Forenede Kongerige og Irland, og er den eneste havn, der giver direkte forbindelse mellem Storbritannien og Irlands hovedstad. At nægte Sea Containers adgang på rimelige og ikke-diskriminerende vilkår til havneanlæg i Holyhead, således at SC kunne påbegynde en færgeoverfart, med de deraf følgende virkninger for konkurrencen inden for søtransport på Det Irske Hav, ville derfor direkte påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

e) Konklusion

(78) Ud fra de foreliggende oplysninger er der tilstrækkelig umiddelbar formodning for, at der foreligger et adfærdsmønster, der må betegnes som misbrug i strid med artikel 86, til at iværksætte foreløbige forholdsregler, forudsat at de øvrige betingelser herfor er til stede.

2. *Sandsynligheden for alvorlig og uoprettelig skade; uopsættelighed*

(79) Uanset det ovenstående har Sealink nu (den 1. oktober 1993) fremsat et tilbud over for Sea Containers, som vil sætte SC i stand til at påbegynde en færgeoverfart i 1994 med de ankomst- og afgangstider, SC har betegnet som værende afgørende for at kunne drive en rentabel overfart. SC har nu accepteret dette tilbud, og Kommissionen finder, at Sealinks tilbud må betragtes som værende rimeligt under hensyn til den begrænsede kapacitet i havnen. I særdeleshed har Sea Containers fået tilbudt netop de tider, som selskabet selv betegnede som værende af afgørende betydning for dets færgeoverfart, og det vil benytte samme havnefaciliteter som de andre brugere af havnen. Enhver forsinkelse eller driftsafbrydelse, der måtte opstå som følge af overbelastning af havnen eller dårligt vejr, må anses også at ville ramme de andre brugere.

For at den betingelse, der drejer sig om uopsættelighed som følge af risikoen for at påføre SC alvorlig og uoprettelig skade, skal kunne anses at være opfyldt, finder Kommissionen, at det måtte have været godtgjort, at SC som følge af Sealinks adfærd ikke kunne drive en rentabel færgeoverfart fra havnen i 1994 og derfor ville have været ude af stand til at få adgang til markedet. Eftersom Sea Containers nu har fået tilbudt en mulighed for at påbegynde sin overfart, som selskabet også har accepteret, er spørgsmålet om, hvorvidt Sea Containers ville få påført alvorlig og uoprettelig skade, således at det ville være berettiget at iværksætte foreløbige forholdsregler, ikke længere relevant —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Sea Containers Ltd's begæring om, at Kommissionen iværksætter foreløbige forholdsregler over for Stena Sealink Line og Stena Sealink Ports, afvises.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til:

Sea Containers Limited
Sea Containers House
20, Upper Ground
UK-London SE1 9PF.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. december 1993.

På Kommissionens vegne
Karel VAN MIERT
Medlem af Kommissionen