II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 21ης Δεκεμβρίου 1993
σχετικά με διαδικασία εφαρμογής δυνάμει του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΚ
(IV/34.689 — Sea Containers κατά Stena Sealink — Προσωρινά μέτρα)

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(94/19/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό του Συμβουλίου αριθ. 17 της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, και ιδίως τα άρθρα 3 και 16,

την αίτηση που υποβλήθηκε από τη Sea Containers Ltd στις 15 Απριλίου 1993 με την οποία καταγγέλλεται παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης από τις Stena Sealink Ports και Stena Sealink Line και ζητείται από την Επιτροπή να λάβει προσωρινά μέτρα,

την απόφαση της Επιτροπής της 16ης Ιουλίου 1993 να κινήσει διαδικασία στην υπόθεση αυτή,

Έχοντας δώσει στις Stena Sealink Ports και Stena Sealink Line την ευκαιρία να καταστήσουν γνωστές τις απόψεις τους επί των αιτιάσεων που προβλήθηκαν από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 και τον κανονισμό αριθ. 99/63/ΕΟΚ της Επιτροπής της 25ης Ιουλίου 1963 περί των αποφάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 19 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού αριθ. 17 [2],

Κατόπιν διαβουλεύσεως με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας ότι:

Ι. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. **Χαρακτήρας της παρούσας απόφασης**

(1) Η παρούσα απόφαση προβλέπει την απόρριψη αιτήσεως για τη λήψη προσωρινών μέτρων ενόσω εκρεμεί η οριστική απόφαση επί της αιτήσεως που υποβλήθηκε βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού αριθ. 17 από την Sea Containers Ltd κατά των Stena Sealink Ports και Stena Sealink Line, με την οποία καταγγέλλεται παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης.

Β. **Οι επιχειρήσεις**

(2) Η Sea Containers Ltd (SC) είναι εταιρεία εγγεγραμμένη στις Βερμούδες. Η διεύθυνση των κεντρικών γραφείων της επιχείρησης στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι: Sea Containers House, 20, Upper Ground, London SE1 9PF. Οι κύριες επιχειρηματικές δραστηριότητες της εταιρείας είναι η πώληση και η χρηματοδοτική μίσθωση (Leasing) ειδικών τύπων θαλάσσιων εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και η κυριότητα και η εκμετάλλευση λιμένων. Μέσω της θυγατρικής της εταιρείας Sea Containers Ferries Limited, η SC παρέχει πορθμειακές υπηρεσίες για επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα.

(3) Η Stena Sealink Line (SSL) είναι εταιρεία εγγεγραμμένη στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η έδρα της βρίσκεται στο Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24

[1] ΕΕ αριθ. 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.
[2] ΕΕ αριθ. 127 της 20. 8. 1963, σ. 2268/63.

8EX. Η κύρια επιχειρηματική δραστηριότητα της επιχείρησης είναι η παροχή πορθμειακών υπηρεσιών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου, Ιρλανδίας και Γαλλίας.

(4) Η Stena Sealink Ports (SSP) είναι εταιρεία εγγεγραμμένη στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η έδρα της βρίσκεται στο Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX, ενώ η κύρια εμπορική διεύθυνση της εταιρείας είναι: Sealink House, Holyhead, Gwynedd LL85 1DQ. Η SSP είναι ιδιοκτήτρια και φορέας εκμετάλλευσης του λιμένα του Holyhead στο Anglesey, Ουαλία. Πριν από τις 16 Νοεμβρίου 1992, η SSP ήταν γνωστή ως Sealink House Limited.

(5) Η SSL κατέχει το 55 % των μετοχών της SSP, ενώ το υπόλοιπο 45 % των μετοχών της εταιρείας κατέχει η Stena Sealink (Holdings) Limited, (SSLH).

(6) Η SSL και η SSP είναι μέλη του επιχειρηματικού ομίλου Stena Line AB (Stena Group), από το 1990.

(7) Η SSL και η SSP αποτελούν ουσιαστικά μία οικονομική μονάδα, δεδομένου ότι έχουν κοινό γραμματέα και διευθυντές, η δε SSL ελέγχει σε μεγάλο βαθμό τις εμπορικές δραστηριότητες της SSP. Οι υπάλληλοί τους δεν κάνουν πάντοτε διάκριση μεταξύ των δύο εταιρειών και συχνά δημιουργείται σύγχυση ως προς αυτές.

(8) Ως εκ τούτου, οι δύο εταιρείες αναφέρονται στο εξής ως Sealink, εκτός εάν πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ τους.

Γ. Η καταγγελία

(9) Στις 15 Απριλίου 1993, η Επιτροπή έλαβε προσφυγή της SC βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού αριθ. 17 κατά των SSL και SSP. Η προσφυγή στηρίχτηκε στο ότι η SSP καταχράστηκε τη δεσπόζουσα θέση της ως ιδιοκτήτρια και φορέας λειτουργίας του λιμένα Holyhead, κατά παράβαση του άρθρου 86 της Συνθήκης της Ρώμης, μη επιτρέποντας την, σε εύλογα πλαίσια, πρόσβαση της SC σε ουσιαστικής σημασίας εγκατάσταση ή υποδομή και έκανε χρήση των αποκλειστικών της δικαιωμάτων για να προστατεύσει τα εμπορικά συμφέροντά της ως φορέας παροχής πορθμειακών υπηρεσιών χωρίς κανένα αντικειμενικό λόγο. Η SSL, που είναι μέλος του ομίλου εταιριών Sealink (βλέπε σημείο 8), φέρεται ως κατέχουσα δεσπόζουσα θέση στην αγορά προσφοράς υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και οχημάτων δια θαλάσσης στο δρομολόγιο του «Κεντρικού διαδρόμου» μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και Ιρλανδίας (βλέπε σημεία 11 έως 14) και θα αποκόμιζε ωφέλη από την προστασία που ήταν δυνατόν να της παρασχεθεί έναντι νέων φορέων που επιθυμούν να εισέλθουν στην αγορά. Η SC ισχυρίζεται ότι η Sealink δεν διαχώρισε επαρκώς το ρόλο της ως φορέα εκμετάλλευσης του λιμένα από το ρόλο της ως εταιρείας εκμετάλλευσης οχηματαγωγών.

(10) Ο προσφεύγων ζητεί από την Επιτροπή να λάβει επειγόντως προσωρινά μέτρα ώστε, μεταξύ άλλων:

α) να απαγορευθεί στη Sealink η αναμόρφωση του λιμένα Holyhead με τρόπο που μειώνει το τρέχον δυναμικό του·

β) να ζητηθεί από τη Sealink να συνάψει συμφωνία με την SC, βάσει της οποίας επιτρέπεται στην τελευταία να δρομολογήσει, από το Μάιο του 1994, ταχύπλοα οχηματαγωγά στον Κεντρικό διάδρομο, μεταξύ των λιμένων Holyhead και Dun Laoghaire.

Δ. Η αγορά

(11) Τα θαλάσσια δρομολόγια επιβατηγών και οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούνται σήμερα μεταξύ Μεγάλης Βρετανίας και Ιρλανδίας είναι τα ακόλουθα:

α) ο «Βόρειος διάδρομος», μεταξύ του λιμένα Stranrear στη Σκοτία και των λιμένων Belfast και Larne στη Βόρειο Ιρλανδία·

β) ο «Κεντρικός διάδρομος» μεταξύ του λιμένα Holyhead στην Ουαλία, και των λιμένων Dublin και Dun Laoghaire στην Ιρλανδία·

γ) ο «Νότιος διάδρομος» μεταξύ των λιμένων Swansea, Pembroke και Fishguard στην Ουαλία, και Cork και Rosslare στην Ιρλανδία.

(12) Η αγορά αναφοράς στην περίπτωση αυτή είναι η αγορά παροχής λιμενικών υπηρεσιών για επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία στο δρομολόγιο του Κεντρικού διαδρόμου.

(13) Η δυνατότητα αμοιβαίας υποκατάστασης μεταξύ των τριών διαδρόμων στη Θάλασσα της Ιρλανδίας από τη σκοπιά ενός ταξιδιώτη, εξαρτάται από το σημείο προέλευσής του και από τον τελικό προορισμό του κατά το ταξίδι. Ο Βόρειος και Νότιος διάδρομος που εξυπηρετούν τα δρομολόγια μεταξύ Σκοτίας και Βορείου Ιρλανδίας, αφενός, και Νότιας Ουαλίας και Ιρλανδίας, αφετέρου, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως βιώσιμες εναλλακτικές δυνατότητες του Κεντρικού διαδρόμου για τους περισσότερους ταξιδιώτες αναψυγής με ή χωρίς αυτοκίνητα. Το 1/3 σχεδόν του πληθυσμού της Ιρλανδίας διαμένει στη μείζοντα περιοχή του Δουβλίνου και ο λιμένας Holyhead είναι ευπρόσιτος στους κατοίκους των πόλεων Birmingham, Manchester και Liverpool. Οι ιρλανδικοί λιμένες του Βορείου και του Νοτίου διαδρόμου βρίσκονται μακριά από το Δουβλίνο, που είναι ο σημαντικότερος προορισμός στην Ιρλανδία. Η οδική κυκλοφορία από το Δουβλίνο προς όλη την υπόλοιπη Ιρλανδία είναι ταχύτερη και τα μέσα μαζικής μεταφοράς καλύτερα, σε σύγκριση με τις οδικές αρτηρίες ή τα μέσα μαζικής μεταφοράς από τους λιμένες Larne, Belfast ή Rosslare.

(14) Ο Κεντρικός διάδρομος αντιπροσωπεύει το 50 έως 60 % της κίνησης πλοίων μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας και είναι, κατά συνέπεια, προφανές ότι αποτελεί σημαντικό δρομολόγιο.

Ε. Ο λιμένας του Holyhead

(15) Το Holyhead είναι ο μόνος λιμένας στο Ηνωμένο Βασίλειο που εξυπηρετεί σήμερα την Ιρλανδία στην αγορά μεταφοράς επιβατών και οχημάτων στο δρομολόγιο του Κεντρικού διαδρόμου. Σήμερα, οι υπηρεσίες παρέχονται από την B&I (προς το Δουβλίνο) και την Sealing (προς το Dun Laoghaire). Η B&I Line PLC είναι ναυτιλιακή εταιρεία εδρεύουσα στην Ιρλανδία, η οποία προσφέρει δρομολόγια με οχηματαγωγά μεταξύ Holyhead και Δουβλίνου. Από τον λιμένα Holyhead διέρχονται ετησίως περί τα δύο εκατομμύρια επιβάτες και 330 000 αυτοκίνητα.

(16) Χαρακτηριστικά του λιμένα είναι η στενή δίοδος προσέγγισης και ο αβαθύς δίαυλος. Όλος ο χώρος του λιμένα, εκτός από ορισμένες αχρησιμοποίητες σιδηροτροχιές των βρετανικών σιδηροδρόμων (British Rail), βρίσκεται στην κυριότητα της Sealink. Ο λιμένας έχει πέντε θέσεις πλεύρισης. Η Sealink χρησιμοποιεί τη θέση πλεύρισης του σταθμού (Station Berth) και η B&I τη θέση πλεύρισης του προλιμένα (Outer Harbour Berth). Μια τρίτη θέση πλεύρισης, η αποβάθρα του ναυαρχείου (Admiralty Pier Berth), χρησιμοποιείται από τις 16 Ιουλίου 1993 για τα ταχύπλοα οχηματαγωγά της Sealink· όταν η Sea Containers υπέβαλε την αρχική αίτηση για πρόσβαση στο λιμένα, τη θέση αυτή χρησιμοποιούσε η B&I. Οι άλλες θέσεις πλεύρισης βρίσκονται στην ανατολική αποβάθρα (East Quay) (αποβάθρα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων που έπαυσε να χρησιμοποιείται) και στην αποβάθρα επισκευών ή αγκυροβόλησης (Repair or Lay-By Berth).

ΣΤ. Το ιστορικό της διαφοράς

(17) Τόσο η Sealink όσο και η SC συμφωνούν ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις στο Holyhead δεν είναι ικανοποιητικές. Για παράδειγμα, η δυτική πλευρά του λιμένα έχει ανεπαρκές οδικό δίκτυο, που παρουσιάζει τάσεις συμφόρησης, ενώ η θέση πλεύρισης του σταθμού ((Station Berth) και η θέση πλεύρισης του ναυαρχείου (Admiralty Pier) δεν διαθέτουν παρά μονές διαβάθρες.

(18) Η Sealink συνεργάσθηκε με την υπηρεσία ανάπτυξης της Ουαλλίας (Welsh Development Agency), διάφορα περιφερειακά συμβούλια και τους βρετανικούς σιδηροδρόμους (British Rail) για την προετοιμασία της αναμόρφωσης και των δύο πλευρών του λιμένα. Τα κύρια σημεία της αναμόρφωσης αυτής είναι η μετακίνηση στην ανατολική πλευρά των δραστηριοτήτων παροχής πορθμειακών υπηρεσιών και η χρησιμοποίηση της δυτικής πλευράς για καθαρά εμπορικές δραστηριότητες προς όφελος της πόλης του Holyhead. Η δυτική πλευρά προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί για καταστήματα λιανικής πωλήσεως, ξενοδοχεία και κατοικίες. Τα έργα στην ανατολική πλευρά του λιμένα περιλαμβάνουν την αφαίρεση των παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών των βρετανικών σιδηροδρόμων και την ανέργεση νέου σιδηροδρομικού σταθμού, την κατασκευή νέου σταθμού επιβατών και εγκαταστάσεων φόρτωσης, καθώς και την εκβάθυνση του λιμένα.

(19) Η Sealink προγραμματίζει την κατασκευή δύο νέων θέσεων πλεύρισης πολλαπλής χρήσεως στην ανατολική πλευρά του εσωτερικού λιμένα, που προσφέρονται για την εξυπηρέτηση οχηματαγωγών ρο-ρο και ταχύπλοων οχηματαγωγών του τύπου που χρησιμοποιείται αλλού από την SC (το Sea Cat). Απαντώντας στην προσφυγή, η Sealink αναφέρει ότι σκοπεύει να προωθήσει την προτεινόμενη αναμόρφωση του λιμένα, αλλά δηλώνει ότι η επιλογή του χρονικού σημείου εξαρτάται από το επίπεδο της οικονομικής ενίσχυσης που λαμβάνει. Σύμφωνα με την τελευταία πρόταση της Sealink, οι εργασίες αναμόρφωσης πρόκειται να αρχίσουν το 1994. Η Sealink αναφέρει ότι η αναμόρφωση του λιμένα θα επιτρέψει σε περισσότερες εταιρείες να προσφέρουν υπηρεσίες από το λιμένα του Holyhead, λόγω του μικρότερου χρόνου που απαιτούν οι ελιγμοί αναχώρησης των πλοίων χάρη στην αποτελεσματικότερη λειτουργία του λιμένα. Η Sea Containers υποστηρίζει ότι η αναμόρφωση θα μειώσει τη δυναμικότητα του λιμένα.

Ζ. Η διαφορά

(20) Το 1992, η SC εξέτασε το ενδεχόμενο δρομολόγησης ταχύπλοων οχηματαγωγών στον Κεντρικό διάδρομο, χρησιμοποιώντας από το Μάιο του 1993 το σκάφος «Sea Cat». Το σκάφος αυτό είναι ένα ελαφρό, ταχύπλοο catamaran, ικανό να μεταφέρει τόσο οχήματα όσο και επιβάτες. Το Holyhead θεωρείται από τη SC ως ο μόνος κατάλληλος λιμένας από τον οποίο μπορούν να παρασχεθούν οι υπηρεσίες αυτές στον Κεντρικό διάδρομο.

(21) Τον Ιούνιο του 1992, η SC και η Sealink άρχισαν προκαταρκτικές συζητήσεις για τις προτεινόμενες υπηρεσίες. Μετά από ορισμένη καθυστέρηση, πραγματοποιήθηκε συνάντηση στις 17 Αυγούστου 1992.

Τα κυριότερα σημεία που προέκυψαν από τη συνεδρίαση ήταν τα ακόλουθα:

α) η SC ανέφερε ότι από την 1η Μαΐου 1993, διαθέτει ένα σκάφος «Sea Cat» για το δρομολόγιο από το Holyhead είτε προς το Δουβλίνο είτε προς το Dun Laoghaire, και περιέγραψε εν συνοντομία το πρόγραμμα δρομολογίων που πρότεινε στη Sealink·

β) η SC σκιαγράφησε τις τεχνικές απαιτήσεις της και ανέφερε ότι ήταν διατεθειμένη να επιδείξει ευελιξία όσον αφορά το χώρο του λιμένα από τον οποίο θα προσέφερε τις υπηρεσίες της. Θα ήταν διατεθειμένη να αναλάβει το κόστος κατασκευής ορισμένων απαραίτητων, ενδεχομένως, προσωρινών εγκαταστάσεων. Η SC προσδιόρισε ότι για την παροχή υπηρεσιών απαιτείται διαβάθρα οχημάτων, διαβάθρα επιβατών, χώρος αναμονής για τουλάχιστον 150 αυτοκίνητα, σταθμός επιβατών, κατάλληλη είσοδος και έξοδος για τους επιβάτες και περιορισμένος αριθμός διοικητικών γραφείων·

γ) η Sealink ανέφερε ότι αντιμετώπιζε δυσκολίες όσον αφορά τα πλοία που εκτελούν ελιγμούς στο λιμένα και διαφάνηκε ότι η B&I πιθανόν να υπέβαλε προσφυγή ως προς τα αποτελέσματα της διέλευσης του «Sea Cat» για τα προσδεδεμένα στις θέσεις πλεύρισης πλοία της. Στις 11 Ιουνίου 1992 και κατόπιν προσφυγής βάσει του άρθρου 86 της συνθήκης, η Επιτροπή έλαβε προσωρινά μέτρα κατά της Sealink, με τα οποία η τελευταία υποχρεώθηκε να τροποποιήσει τις ώρες απόπλου για να αποφευχθεί η περισσότερες από μία φορά «διέλευση» μπροστά από τα σκάφη της B&I όταν είναι προσδεδεμένα στις θέσεις πλεύρισης·

δ) η από την Sealink σχεδιαζόμενη αναμόρφωση του λιμένα είχε προγραμματιστεί να αρχίσει στα τέλη του 1992 και να περατωθεί στις αρχές του 1994. Αυτό σήμαινε ότι ο χώρος γύρω από την πρώην αποβάθρα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (Container Berth) θα ήταν στην ουσία εργοτάξιο, και δεν θα επιτρεπόταν καμία ενέργεια που θα μπορούσε να εμποδίσει την πρόοδο των εργασιών προς την προγραμματισμένη ημερομηνία περάτωσής τους. Ωστόσο, η Sealink θα γνωστοποιούσε τις όποιες προτάσεις της SC στους συμβούλους μηχανικούς που διαθέτει.

(22) Εκπρόσωποι της SC και της Sealink συναντήθηκαν και πάλι την 1η Σεπτεμβρίου 1992 και συζήτησαν τις εναλλακτικές δυνατότητες που πρότεινε η SC για την έναρξη της παροχής των υπηρεσιών της. Στην ουσία, οι εναλλακτικές δυνατότητες αφορούσαν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει η SC έναν από τέσσερις συγκεκριμένους χώρους του λιμένα. Μια εναλλακτική δυνατότητα αφορούσε τη χρησιμοποίηση της αποβάθρας επισκευών (Refit Berth) στη δυτική πλευρά του λιμένα, ενώ οι άλλες αφορούσαν διάφορους τρόπους χρήσης της αποβάθρας διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων (Containers Berth) στην ανατολική πλευρά.

Η Sealink ανέφερε ότι από την άποψη λειτουργίας του λιμένα, θα ήταν προτιμότερη η επιλογή της αποβάθρας επισκευών (Refit Berth), αλλά θα χρειαζόταν προσοχή λόγω των επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον, σε άλλους χρήστες και στην επιλογή του χρονοδιαγράμματος της αναμόρφωσης της δυτικής πλευράς. Οι ίδιοι περιορισμοί ίσχυαν και για την ανατολική πλευρά. Η αίτηση της SC υποβλήθηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου πρωτοφανών αλλαγών στο Holyhead και η πληθώρα των προτεινόμενων αλλαγών αφορούσε διάφορα άλλα μέρη. Ως εκ τούτου, η Sealink δεν είχε τον πλήρη έλεγχο της προόδου και του χρονοδιαγράμματος της σχεδιαζόμενης αναμόρφωσης του λιμένα.

(23) Στις 29 Σεπτεμβρίου 1992, η Sealink απηύθυνε επιστολή στην SC όπου απαριθμούσε τις επιπτώσεις που θα έχει για το θαλάσσιο περιβάλλον η λειτουργία του «Sea Cat» από το λιμένα του Holyhead, και ανέφερε ότι το θέμα έχρηζε εξέτασης. Στις επιπτώσεις αυτές συγκαταλέγονταν:

— τα αποτελέσματα της διέλευσης του «Sea Cat» για ένα σκάφος που βρίσκεται στην αποβάθρα του ναυαρχείου (Admiralty Pier),

— τα αποτελέσματα της διέλευσης συμβατικών σκαφών για ένα «Sea Cat» όταν βρίσκεται σε θέση πλεύρισης,

— τα αποτελέσματα των ελιγμών του «Sea Cat» σε μικρή απόσταση από σκάφη προσδεδεμένα στην ανατολική αποβάθρα,

— η απαίτηση να υπάρχει μια αποβάθρα αγκυροβόλησης στο λιμένα,

— η μειωμένη θαλάσσια επιφάνεια που είναι διαθέσιμη για τα πλοία που καταπλέουν και αποπλέουν από την αποβάθρα του σταθμού (Station Berth) του λιμένα,

— το χρόνο που χρειάζεται ένα «Sea Cat» για να εκτελέσει ελιγμούς υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Η Sealink ανέφερε ότι οι ανησυχίες αυτές απαιτούσαν προσεκτική εξέταση και κατάλληλες συμβουλές από εμπειρογνώμονες. Η Sealink ερώτησε τη SC εάν επιθυμούσε να αναθέσει την εκπόνηση μαθηματικής μελέτης για τα αποτελέσματα των ελιγμών του «Sea Cat», το κόστος της οποίας θα αναλάμβανε η SC. Η Sealink δεν ήταν ακόμη σε θέση να παράσχει πληροφορίες σχετικά με το πότε θα χρειαζόταν να διατεθεί χώρος στη δυτική πλευρά για την αναμόρφωση του λιμένα.

(24) Η SC απάντησε στις 5 Οκτωβρίου 1992 αναφέροντας ότι η Sealink απλώς παρουσίαζε έναν κατάλογο με αοριστίες, χωρίς να προτείνει καμία θετική λύση. Η SC έκρινε ότι δεν αντιμετωπίζονταν ανυπέρβλητες τεχνικές δυσκολίες για τους ελιγμούς του «Sea Cat». Στις 13 Οκτωβρίου, η SC απηύθυνε νέα επιστολή στη Sealink τονίζοντας ότι δεν πρέπει να λησμονηθούν οι εναλλακτικές δυνατότητες που πρότεινε σχετικά με την ανατολική πλευρά.

(25) Στις 15 Δεκεμβρίου 1992, η Sealink απάντησε ζητώντας από τη SC να επιβεβαιώσει τον πίνακα δρομολογίων που πρότεινε να εφαρμοσθεί, και εξέφρασε αμφιβολίες όσον αφορά την αξιοπιστία του σκάφους «Sea Cat», ιδίως υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Η Sealink πρότεινε εκ νέου να εξετασθούν, μέσω μαθηματικού μοντέλου, οι επιπτώσεις του προτεινόμενου πίνακα δρομολογίων της SC.

(26) Στις 28 Οκτωβρίου 1992, η SC απηύθυνε εκ νέου επιστολή στη Sealink εκφράζοντας τις ανησυχίες της για την ανυπαρξία προόδου και κατηγορώντας τη Sealink ότι μετέρχεται παρελκυστικές τακτικές για να προστατεύσει τις πορθμειακές της επιχειρήσεις. Η SC ανέφερε ότι σκόπευε να εξαγγείλει δημοσίως με την ευκαιρία της παγκόσμιας αγοράς ταξιδίων στις 17 Νοεμβρίου 1992, ότι εντός του 1993 θα εγκαινίαζε δρομολόγιο από το Holyhead.

(27) Στις 3 Νοεμβρίου 1992, η Sealink απάντησε ότι έπρεπε να εξευρεθεί λύση για ορισμένα θέματα στο Holyhead, όπως τα θέματα ναυσιπλοΐας, οι επιδράσεις σε άλλους πελάτες, η συμβατότητα προς τα σχέδια αναμόρφωσης του λιμένα, οι διαπραγματεύσεις σχετικά με τις επενδύσεις και τις επιβαρύνσεις, καθώς και η εξασφάλιση της συγκατάθεσης τραπεζών και τρίτων μερών. Ωστόσο, η Sealink επιβεβαί-

ωσε ότι ήταν διατεθειμένη, καταρχήν, να επιτρέψει στη SC να δρομολογήσει το «Sea Cat» από τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις στο διαθέσιμο χρόνο (δηλαδή στον προγραμματισμένο χρόνο άφιξης ή αναχώρησης που διατίθεται ή που κατανέμεται για το δρομολόγιο ενός πλοίου) το 1993. Η Sealink ανέφερε επίσης ότι ήταν πρόθυμη να «φιλοξενήσει» τη SC στην ανατολική πλευρά του λιμένα μετά την περάτωση των εργασιών αναμόρφωσης, αλλά ότι επιδίωξη της SC ήταν η δημιουργία προσωρινών εγκαταστάσεων για το 1993. Κατά τη γνώμη της Sealink, αυτό δημιούργησε προβλήματα για όλα τα εν λόγω θέματα που συζητήθηκαν μεν, αλλά αγνοήθηκαν από τη SC.

(28) Στις 11 Νοεμβρίου 1992 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ των μερών, κατά την οποία συζητήθηκε η χρησιμοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Την επόμενη ημέρα, η SC παρέδωσε στη Sealink κατάλογο των βασικών εγκαταστάσεων που θα απαιτούσε σε περίπτωση που δρομολογούσε πλοία από τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις. Οι εγκαταστάσεις αυτές ήταν μια προσαρμοσμένη διαβάθρα οχημάτων, ένας χώρος αναμονής για 90 τουλάχιστον αυτοκίνητα, ένας σταθμός επιβατών με κατάλληλη είσοδο και έξοδο, και μια διαβάθρα επιβατών. Η SC υπέβαλε επίσης στη Sealink πρόταση σχετικά με τους όρους υπό τους οποίους θα επιθυμούσε να έχει πρόσβαση στην ανατολική πλευρά του λιμένα. Πρότεινε, μεταξύ άλλων, να κατασκευάσει η Sea Containers προσωρινές εγκαταστάσεις (που θα μπορούσαν να διαλυθούν εντός 14 ημερών), εφόσον η Sealink θα εξασφάλιζε τη μετακίνηση της SC σε άλλο σημείο του λιμένα όταν θα έπρεπε να αρχίσει η αναμόρφωση της ανατολικής πλευράς. Η SC θα είχε εγγυημένη πρόσβαση στο λιμένα επί μία δεκαετία, με δυνατότητα λύσεως της σύμβασης εντός προθεσμίας ενός μηνός, και θα χρησιμοποιούσε κατά προτεραιότητα τις υπό κατασκευή εγκαταστάσεις ή τις εναλλακτικές εγκαταστάσεις κατά τη διάρκεια των εργασιών αναμόρφωσης.

(29) Στις 13 Νοεμβρίου 1992, η Sealink κοινοποίησε πίνακα με την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στις υπάρχουσες εγκαταστάσεις του Holyhead για το 1993. Ο διαθέσιμος χρόνος προσφερόταν ως εξής:

— Αποβάθρα σταθμού (Station Berth)

04.30 έως 12.00

17.30 έως 24.00

— Αποβάθρα ναυαρχείου (Admiralty Pier)

03.30 έως 09.30

17.00 έως 21.00

— Αποβάθρα προλιμένα (Outer Harbour Berth)

04.30 έως 13.00

16.00 έως 00.30

Την ίδια ημέρα, η SC ζήτησε, με τηλεομοιτυπία, διαθέσιμο χρόνο στην αποβάθρα του σταθμού (Station Berth). Η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου που ζητήθηκε είχε ως εξής:

— 06.35 έως 07.15

— 11.35 έως 12.15

— 16.35 έως 17.15

— 21.35 έως 22.15

Η SC διευκρίνισε ότι η αίτησή της βασιζόταν στην προϋπόθεση ότι το διάστημα που μεσολαβούσε μεταξύ της αναχώρησης ενός σκάφους και της άφιξης ενός άλλου θα ήταν 15 λεπτά και όχι 30. Η SC τόνιζε επίσης ότι η αίτηση για την κατανομή διαθέσιμου χρόνου στην αποβάθρα του σταθμού υποβαλλόταν με την επιφύλαξη της θέσης της SC ότι η Sealink δεν είχε βάσιμους λόγους να αρνηθεί τη «φιλοξενία» των προσωρινών εγκαταστάσεων που πρότεινε η SC στην ανατολική αποβάθρα.

(30) Στις 16 Νοεμβρίου 1992, η SC απηύθυνε επιστολή στην Sealink αναφέροντας ότι ο διαθέσιμος χρόνος που ζήτησε δεν εθεωρείτο ο καλύτερος δυνατός και ότι ανέμενε να της παραχωρηθεί καταλληλότερος διαθέσιμος χρόνος το 1994, μετά την αναμόρφωση του λιμένα.

(31) Στις 17 Νοεμβρίου 1992, η SC ανήγγειλε δημοσίως ότι την άνοιξη του 1993 θα εγκαινίαζε δρομολόγιο από το Holyhead με ώρες αναχώρησης 09.00, 13.00, 19.00 και 24.00. Η SC ενημέρωσε σχετικά τη Sealink την επόμενη ημέρα, κατηγορώντας την ότι δεν απάντησε στην αίτηση της SC για κατανομή διαθέσιμου χρόνου στην αποβάθρα του σταθμού.

(32) Στις 20 Νοεμβρίου, η Sealink απάντησε αναφέροντας ότι έπρεπε να εξετάσει τις συγκεκριμένες απαιτήσεις της SC σχετικά με την αποβάθρα του σταθμού (βλέπε σημείο 29).

(33) Στις 26 Νοεμβρίου, η SC απηύθυνε επιστολή στη Sealink όπου ανέφερε ότι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στην αποβάθρα του σταθμού ήταν εμπορικά απαράδεκτη για την SC επειδή:

α) δεν προσφερόταν για κατάλληλες σιδηροδρομικές ανταποκρίσεις·

β) η ώρα αναχώρησης από την Ιρλανδία ήταν πολύ νωρίς το πρωί·

γ) η ώρα αναχώρησης από το Holyhead δεν θα προσέλκυε κίνηση από τις μεγάλες πόλεις της Βρετανίας·

δ) οι ρυθμίσεις πλεύρισης δεν αφήνουν καμία δυνατότητα παρέκκλισης από την πορεία σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών·

ε) η χρησιμοποίηση της αποβάθρας του σταθμού θα επιτρέψει στη Sealink να ελέγχει σε υπέρμετρο βαθμό τις δραστηριότητες της SC.

Η SC ανέφερε επίσης ότι ο σύμβουλος μηχανικός της απέκλεισε τη χρησιμοποίηση της αποβάθρας του ναυαρχείου απο το «Sea Cat» για τεχνικούς λόγους, και ότι η αποβάθρα του προλιμένα (Outer Harbour Berth) δεν προσφέρεται επειδή είναι εκτεθειμένη σε βόρειους κα βορειοανατολικούς ανέμους. Η SC ανέφερε ότι δεν είχε άλλη επιλογή παρά να επιμείνει στη θέση της να εξασφαλίσει πρόσβαση στην ανατολική αποβάθρα.

(34) Στις 3 Δεκεμβρίου 1992, η SC απηύθυνε επιστολή στη Sealink όπου ανέφερε ότι ήταν πλέον σαφές ότι η ανατολική αποβάθρα ήταν η μόνη εγκατάσταση που λογικά μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τη λειτουργία του «Sea Cat» το 1993. Στις 4 Δεκεμβρίου, η Sealink απάντησε αναφέροντας ότι, εξαιτίας τούτου, θεωρούσε ότι η SC απέσυρε την αίτησή της για κατανομή διαθέσιμου χρόνου στην αποβάθρα του σταθμού. Απέρριψε τις προτάσεις που υπέβαλε η SC στις 11 Νοεμβρίου σχετικά με τις προσωρινές εγκαταστάσεις στην ανατολική αποβάθρα, δηλώνοντας ότι ήταν θρασείς, μονόπλευρες και παρουσίαζαν πλήθος προβλημάτων που πιθανόν να έθεταν σε κίνδυνο το πρόγραμμα αναμόρφωσης του λιμένα.

(35) Στις 4 Ιανουαρίου 1993, η SC απηύθυνε επιστολή στη Sealink αναφέροντας ότι λόγω της διαφωνίας τους, ήταν πολύ αργά να δρομολογηθεί ένα «Sea Cat» το 1993· ωστόσο, εξέφρασε την επιθυμία να συνάψει συμφωνία που να της επιτρέπει να δρομολογήσει το σκάφος αυτό το 1994.

(36) Στις 20 Ιανουαρίου 1993, πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ των μερών κατά την οποία η Sealink περιέγραψε εν συντομία τα σχέδια αναμόρφωσης της ανατολικής πλευράς του λιμένα. Την επομένη, η SC παρέδωσε στη Sealink λεπτομερή γραπτή περιγραφή των τεχνικών και λοιπών απαιτήσεών της για τη δρομολόγηση του Sea Cat το 1994.

(37) Στις 22 Φεβρουαρίου 1993, η Sealink πληροφόρησε τη SC ότι θα μπορούσε να ικανοποιήσει ορισμένες από τις τεχνικές της απαιτήσεις, αλλά ότι δεν θα ήταν δυνατό να συναφθεί συμφωνία πριν το Πάσχα του 1993, όπως είχε ζητήσει η SC, και ότι η διαδικασία προγραμματισμού της για το 1994 θα άρχιζε το Σεπτέμβριο του 1993.

(38) Μετά από περαιτέρω άκαρπη ανταλλαγή επιστολών, η SC υπέβαλε, στις 15 Απριλίου 1993, προσφυγή στην Επιτροπή.

Η. Εξελίξεις μετά την υποβολή της προσφυγής

(39) Στις 24 Μαΐου 1993, η SSL υπέβαλε, σύμφωνα με τα λεγόμενά της, αίτηση στην SSP για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου, προκειμένου να εγκαινιάσει από την 1η Ιουλίου 1993 δρομολόγια ταχύπλοων οχηματαγωγών από την αποβάθρα του ναυαρχείου (Admiralty Pier Berth) του Holyhead. Η σχετική έγκριση δόθηκε στις 28 Μαΐου, παράλληλα με την έγκριση των δρομολογίων για το 1993 και το 1994. Στις 27 Μαΐου 1993, εξέδωσε ανακοίνωση Τύπου με την οποία ανήγγειλε ένα νέο δρομολόγιο από το Holyhead προς ακαθόριστο προορισμό στον Κόλπο του Δουβλίνου, από τον Ιούλιο. Στις 5 Ιουνίου 1993, δημοσιεύθηκαν στο βρετανικό Τύπο αγγελίες περί δρομολόγησης πλοίων στη διαδρομή από το Holyhead προς το Dun Laoghaire από τις 16 Ιουλίου 1993.

(40) Στις 21 Ιουνίου 1993, η Sealink έστειλε επιστολή στην Επιτροπή στην οποία εξέθετε τους όρους που ήταν διατεθειμένη να προσφέρει στην SC όσον αφορά τη χρησιμοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων στο Holyhead το 1994. Παρετίθετο πίνακας δρομολογίων στον οποίο ήταν εμφανής η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου στην αποβάθρα του σταθμού, στην αποβάθρα του ναυαρχείου και στην αποβάθρα του προλιμένα. Η Sealink ανέφερε ότι, κατά τη γνώμη της, θα μπορούσε να ικανοποιήσει όλες τις «εύλογες» απαιτήσεις της SC, όπως αναφέρονταν σε προηγούμενες αιτήσεις για την κατανομή διαθέσιμου χρόνου, αλλά ότι το δρομολόγιο 13.20 έως 14.00 θα επιδείνωνε τα προβλήματα συμφόρησης στο λιμένα. Η Sealink δεν μπορούσε να εγγυηθεί ότι τα μέτρα που πρότεινε θα έλυναν όλα τα προβλήματα συμφόρησης. Η Sealink ανέφερε τα λιμενικά τέλη που ίσχυαν το 1993 για τα δικά της ταχύπλοα οχηματαγωγά, και δήλωσε ότι τα τέλη αυτά για το 1994 θα οριστικοποιηθούν το φθινόπωρο του 1993 αλλά δεν πρέπει να αυξηθούν σημαντικά.

Όσον αφορά την πρόταση της SC να παράσχει υπηρεσίες από νέες ή συμπληρωματικές εγκαταστάσεις, η Sealink ανέφερε ότι λόγω του σημαντικού δυναμικού των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες θα έδιναν τη δυνατότητα στη Sea Containers να χρησιμοποιήσει τον περισσότερο, και ίσως ολόκληρο, το διαθέσιμο χρόνο που είχε κρίνει ως επιθυμητό, δεν ήταν απαραίτητη η δημιουργία νέων εγκαταστάσεων. Πάντως κατά τη Sealink, το 1994 πρέπει να αρχίσουν εκτεταμένες εργασίες αναμόρφωσης στην ανατολική πλευρά του λιμένα, ώστε να είναι διαθέσιμες οι νέες εγκαταστάσεις το 1995. Όσον αφορά τη δυτική πλευρά, οι νέες εγκαταστάσεις δεν θα επιλύσουν το πρόβλημα της συμφόρησης κατά το μεσημβρινό διαθέσιμο χρόνο.

(41) Στις 25 Ιουνίου 1993, η SC απευθύνθηκε στην Επιτροπή σε απάντηση της επιστολής της Sealink. Η SC ανέφερε ότι η Sealink δεν είχε προτείνει κανένα όρο που μπορούσε να θεωρηθεί ακριβής, και ότι δεν είχε αποδειχθεί ότι οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις διέθεταν σημαντικό δυναμικό (στη δυτική πλευρά του λιμένα). Η SC δεν είχε τη δυνατότητα να τροποποιήσει τα δρομολόγιά της και η Sealink παραδέχθηκε ότι υπήρχε το ενδεχόμενο να δημιουργηθούν ανωμαλίες λόγω συμφόρησης, δυσμενών καιρικών συνθηκών κ.λπ. Τα λιμενικά τέλη ήταν πολύ υψηλά σε σύγκριση, π.χ. με το Dun Laoghaire, πράγμα που αποβαίνει προς όφελος της Sealink επειδή τα τέλη που κατέβαλλε ως ναυτιλιακή εταιρεία εισπράτονταν από την ίδια ως φορέα εκμετάλλευσης του λιμένα.

Η SC ανέφερε, επίσης, ότι στην ανατολική πλευρά του λιμένα υπάρχει υπεραρκετό δυναμικό και, κατά συνέπεια, δεν είναι αναγκαίο να συγκεντρωθούν όλες οι εταιρείες εκμετάλλευσης οχηματαγωγών στις υπάρχουσες αποβάθρες της δυτικής πλευράς με τα συνεπακόλουθα προβλήματα της κατανομής του διαθέσιμου χρόνου και της συμφόρησης. Η Sealink ανέφερε ότι η περάτωση των εργασιών αναμόρφωσης του λιμένα, που είχε αρχικά προγραμματιστεί για την

άνοιξη του 1994 και φαίνεται τώρα να μετατίθεται για το 1995, δεν είναι καθόλου βέβαιη, επειδή εξαρτάται από τη χορήγηση ενίσχυσης. Η Sea Containers ανέφερε ότι ήταν διατεθειμένη να αναλάβει το κόστος κατασκευής των απαιτούμενων προσωρινών εγκαταστάσεων και να «μετακομίσει» εντός προθεσμίας 14 ημερών όταν το ζητήσει η Sealink. Η SC υποστηρίζει ότι η συμπεριφορά της Sealink δεν είναι αυτή που θα αναμενόταν από έναν ανεξάρτητο φορέα λειτουργίας του λιμένα και ότι οφείλεται στην επιθυμία της να προστατεύσει από τον ανταγωνισμό τις δικές της πορθμειακές υπηρεσίες. Ένας ανεξάρτητος φορέας λειτουργίας του λιμένα θα είχε προσπαθήσει να βρει νέους πελάτες για τον λιμένα και θα είχε συμβάλει εποικοδομητικά στην εξεύρεση λύσεων στα ανακύπτοντα τεχνικά προβλήματα.

(42) Απαντώντας στη δήλωση αιτιάσεων της Επιτροπής, η Sealink επεσήμανε ότι το χρονικό διάστημα από 12.30 έως 13.15 ήταν στη διάθεση της SC στη δυτική πλευρά του λιμένα. Επίσης, δήλωσε ότι ήταν πρόθυμη να επιτρέψει στην SC να αναγείρει προσωρινές εγκαταστάσεις και να χρησιμοποιήσει την ανατολική πλευρά του λιμένα για υπηρεσίες ταχύπλοων οχηματαγωγών μόλις το θελήσει, εφόσον οι εγκαταστάσεις αυτές απομακρυνθούν εντός 14 ημερών από τη λήψη σχετικής ειδοποίησης όταν θα άρχιζε η αναμόρφωση της ανατολικής πλευράς. (Αργότερα, προέκυψε ότι η Sealink επιθυμούσε ν' αρχίσουν οι εργασίες αναμόρφωσης πριν από το Μάϊο του 1994, οπότε η SC σκόπευε να αρχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες της). Η SC θα αναλάμβανε το κόστος των προσωρινών αυτών εγκαταστάσεων και θα κατέβαλε κανονικά λιμενικά τέλη. Η Sealink δεν μπορούσε να εγγυηθεί τους ίδιους χρόνους στη δυτική πλευρά όταν η SC θα μετακόμιζε εκεί μετά την έναρξη των έργων αναμόρφωσης στην ανατολική πλευρά του λιμένα.

(43) Κατά την ακρόαση, η SC επεσήμανε ότι το χρονικό διάστημα 12.30 έως 13.15 στη δυτική πλευρά θα υπονόμευε τα καθημερινά της δρομολόγια σε απαράδεκτο βαθμό επειδή το πρώτο δρομολόγιο από το Dun Laoghaire θα έπρεπε να ξεκινά στις 05.45, δηλαδή πολύ νωρίς για να είναι εμπορικά βιώσιμο, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η βιωσιμότητα όλης της υπηρεσίας.

(44) Η Επιτροπή κάλεσε την B&I να παραβρεθεί στην ακρόαση ως τρίτο μέρος το οποίο ενδεχομένως να υποστεί συνέπειες από τη λήψη αποφάσεως περί προσωρινών μέτρων στην προκειμένη περίπτωση. Η B&I υποστήριξε τον ισχυρισμό της Sealink ότι η χορήγηση στη SC του χρόνου χρήσης 13.20 έως 14.00 στη δυτική πλευρά του λιμένα θα έχει ως αποτέλεσμα απαράδεκτα επίπεδα συμφόρησης στο λιμένα και δήλωσε ότι επιφυλάσσεται να λάβει θέση ως προς τον προτεινόμενο εναλλακτικό χρόνο χρήσης μέχρι να συγκεντρωθούν στοιχεία σχετικά με την λειτουργία του λιμένα το 1994. Όσον αφορά την αναμόρφωση του λιμένα, η B&I είπε ότι δεν την είχε συμβουλευθεί η Sealink για τα σχέδιά της και δεν μπορούσε να εκφράσει άποψη ως προς το κατά πόσον θα είχε αρνητικές συνέπειες γι' αυτήν η εγκατάσταση προσωρινών διευκολύνσεων για την SC δεδομένου ότι δεν διέθετε περαιτέρω πληροφορίες. Η B&I ήταν της γνώμης ότι πρέπει να συμμετέχει πλήρως στις διαβουλεύσεις που αφορούν τη λήψη προσωρινών μέτρων από την Επιτροπή τα οποία ενδέχεται να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις δραστηριότητές της.

(45) Την 1η Οκτωβρίου 1993, η Sealink προσέφερε στην SC τον χρόνο χρήσης στη δυτική πλευρά 13.20 έως 14.00, λέγοντας ότι η χρήση του ήταν δυνατή μετά τη διεξαγωγή βελτιώσεων στις εγκαταστάσεις του λιμένα. Οι βελτιώσεις αυτές ήταν δυνατές επειδή είχε επιτευχθεί η αγορά ορισμένων κτισμάτων στη δυτική πλευρά στις 18 Ιουνίου 1993, και η κατεδάφισή τους δημιούργησε χώρο για διάφορες βελτιώσεις που θα μείωναν τα προβλήματα συμφόρησης. Ο διαθέσιμος τώρα χρόνος για την SC θα σήμαινε ότι η εταιρεία αυτή μπορούσε να έχει όλους τους χρόνους χρήσης που θεωρεί απαραίτητους για να προσφέρει εμπορικά βιώσιμα δρομολόγια, με χρόνους αναχώρησης από το Holyhead 09.00, 14.00, 19.00 και 24.00.

(46) Η Sea Containers απάντησε στην προσφορά αυτή στις 13 Οκτωβρίου 1993, λέγοντας ότι είχε σοβαρές αμφιβολίες ως προς την επίλυση του προβλήματος της συμφόρησης με τις βελτιώσεις που πρότεινε η Sealink και ότι θα ήταν εντελώς απίθανη η ικανοποιητική διευθέτηση της διακίνησης επιβατών της SC κατά τους προτεινόμενους χρόνους. Εντούτοις, στις 8 Νοεμβρίου 1993, η Sea Containers απέστειλε επιστολή στη Sealink με την οποία της ανακοίνωσε ότι, αφού μελέτησε περαιτέρω την πρόταση, αποφάσισε να την αποδεχθεί παρά τις επιφυλάξεις της. Η SC πρότεινε τότε την έναρξη δρομολογίων μεταξύ Holyhead και Dun Laoghaire από το Μάϊο του 1994.

(47) Εφόσον η Sea Containers έχει πλέον αποδεχθεί τους χρόνους χρήσης που της προσέφερε η Sealink, προκύπτει η ερώτηση αν θα πρέπει να εκδοθεί απόφαση επί της αιτήσεως εφαρμογής προσωρινών μέτρων. Η Sea Containers επέμεινε στην αίτησή της, και οι εθνικές αρχές ζήτησαν επίσης την έκδοση αποφάσεως από την Επιτροπή. Η Επιτροπή, ως εκ τούτου, οφείλει να εξετάσει κατά πόσον υπάρχει αρκετό ενδιαφέρον για την έκδοση αποφάσεως. Παρότι τα μέρη έχουν συμφωνήσει όσον αφορά την πρόσβαση της Sea Containers στον λιμένα του Holyhead για την περίοδο 1994, έχουν αντίθετες απόψεις όσον αφορά τα δικαιώματά τους. Η Sealink συνεχίζει ιδίως να ισχυρίζεται ότι δεν έχει ιδιαίτερες υποχρεώσεις ως ιδιοκτήτρια του λιμένα. Μια απόφαση στο στάδιο αυτό σχετικά με τη λήψη προσωρινών μέτρων θα διευκρινίσει τη νομική θέση των μερών ως προς τις παρούσες και τις μελλοντικές τους σχέσεις. Μπορεί επίσης να καταστήσει περιττή την παρέμβαση της Επιτροπής σε μεταγενέστερο στάδιο, ιδίως σε συνάρτηση με την πρόσβαση σε νέες εγκαταστάσεις που θα κτισθούν στην ανατολική πλευρά του λιμένα. Θα αποτελέσει εξάλλου οδηγό ως προς τον τρόπο αντιμετώπισης της παρούσας υπόθεσης και παρόμοιων υποθέσεων που μπορεί να εμφανισθούν στο μέλλον. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή θεωρεί κατάλληλη τη λήψη αποφάσεως για την παρούσα υπόθεση.

(48) Η Επιτροπή γνωρίζει από πληροφορίες που έλαβε από τις βρετανικές αρχές ότι η Sealink μάλλον θα λάβει τη χρηματοδότηση που ζητά και ότι η αναμόρφωση της ανατολικής πλευράς του λιμένα του Holyhead θα πραγματοποιηθεί όπως έχει προγραμματισθεί το 1994.

Θ. Τα βασικά επιχειρήματα των διαδίκων

(49) Η SC υποστηρίζει ότι, τουλάχιστον μέχρι την 1η Οκτωβρίου 1993 και κατά παράβαση του άρθρου 86, η Sealink καταχράστηκε τη δεσπόζουσα θέση της ως λιμενική αρχή του Holyhead προκειμένου να προστατεύσει τη θέση της στην αγορά παροχής πορθμειακών υπηρεσιών στον κεντρικό διάδρομο.

(50) Η SC κρίνει ότι η Sealink την εμπόδιζε εσκεμμένα να εγκαινιάσει δρομολόγιο ταχύπλοων οχηματαγωγών, στην προσπάθειά της να προστατεύσει το δικό της μερίδιο στην αγορά όσον αφορά την κίνηση πλοίων μέσω του κεντρικού διαδρόμου.

(51) Η Sealink πιστεύει ότι η SC θα έπρεπε να μπορεί να χρησιμοποιήσει τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις για την παροχή των υπηρεσιών της εν αναμονή των εργασιών αναμόρφωσης του λιμένα. Η Sealink υποστηρίζει ότι η SC επεδίωκε την αποκλειστική χρησιμοποίηση των δικών της θέσεων πλεύρισης και σταθμού, χωρίς να έχει το δικαίωμα. Πάντως, η Sealink υποστηρίζει ότι προσέφερε στην SC διαθέσιμο χρόνο για τη δρομολόγηση πλοίων και, κατά συνέπεια, δεν της αρνήθηκε ποτέ την πρόσβαση σε βασικές υποδομές. Η SC μπορούσε να εγκαινιάσει δρομολόγια από το Holyhead το 1993 εφόσον το επιθυμούσε, και έχει πλέον τη δυνατότητα να το πράξει το 1994. Η Sealink θεωρεί το αίτημα για τη λήψη προσωρινών μέτρων αβάσιμο.

(52) Οι εταιρείες διαφωνούν λοιπόν ως προς το εάν:

— οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις (δυτική αποβάθρα) διαθέτουν επαρκές δυναμικό για την αποφυγή της συμφόρησης και την εμπορικά βιώσιμη δρομολόγηση πλοίων το 1994 από τη Sea Containers,

— η Sealink είχε νόμιμους λόγους να αρνηθεί τις προτάσεις της SC να δρομολογήσει πλοία σε προσωρινή βάση από την ανατολική αποβάθρα το 1993,

— είναι σκόπιμο, ενόψει των εργασιών αναμόρφωσης, να κατασκευάσει η Sea Containers προσωρινές εγκαταστάσεις στην ανατολική πλευρά του λιμένα προκειμένου να τις χρησιμοποιήσει το 1994.

(53) Η SC υποστηρίζει ότι, μέχρι την 1η Οκτωβρίου 1993, οι χρόνοι χρήσης που της προσφέρονταν στις υφιστάμενες εγκαταστάσεις δεν της επέτρεπαν να λειτουργήσει εμπορικά βιώσιμα δρομολόγια. Η SC ισχυρίζεται επίσης ότι είχε το δικαίωμα πρόσβασης στην ανατολική αποβάθρα επειδή υπήρχε διαθέσιμο δυναμικό, και ότι οι λόγοι για τους οποίους η Sealink αρνήθηκε την πρόσβασή της σε αυτές αφορούσαν την προστασία των δικών της πορθμειακών υπηρεσιών από τον ανταγωνισμό.

(54) Η Sealink υποστηρίζει ότι ο λόγος που της υπαγόρευσε να μην επιτρέψει στην SC να χρησιμοποιήσει την ανατολική αποβάθρα είναι η μη παρεμβολή εμποδίων στην προγραμματισμένη αναμόρφωση του λιμένα, που προβλέπεται τώρα ότι θα αρχίσει το 1994. Η Sealink υποστηρίζει ότι η Sea Containers ενδιαφερόταν μόνο για την αποκλειστική χρησιμοποίηση των δικών της εγκαταστάσεων στο Holyhead, χωρίς να ενδιαφέρεται πραγματικά να προσφέρει υπηρεσίες από τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Α. Προϋποθέσεις για τη λήψη προσωρινών μέτρων

(55) Στα πλαίσια της αρμοδιότητας που της παρέχει το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 17 να απαιτεί την παύση της παράβασης των κανόνων ανταγωνισμού, η Επιτροπή έχει την εξουσία «να λάβει μέτρα προστασίας στο βαθμό που θεωρούνται επιτακτικά προκειμένου να μην καταστεί αποτελεσματική ή πλασματική η εξουσία λήψης αποφάσεων την οποία χορηγεί το άρθρο 3 εξαιτίας των ενεργειών ορισμένων επιχειρήσεων» [Υπόθεση 792/79 R, (Camera Care/Επιτροπή) (1)].

(56) Οι προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται για τη λήψη των προσωρινών μέτρων είναι οι ακόλουθες:

— prima facie ενδείξεις περί παραβάσεως και

— επιτακτικός χαρακτήρας, βασιζόμενος στην ανάγκη αποτροπής μιας κατάστασης η οποία ενδέχεται να προκαλέσει σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία στον αιτούντα τη λήψη προσωρινών μέτρων, ή η οποία είναι επιζήμια για το κοινό συμφέρον.

Τα μέτρα που θα λάβει η Επιτροπή πρέπει να είναι προσωρινής και συντηρητικής φύσης και να περιορίζονται στις ανάγκες της δεδομένης κατάστασης. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να λάβει υπόψη τα έννομα συμφέροντα της επιχείρησης που αποτελεί το αντικείμενο των προσωρινών μέτρων. Τα μέτρα αυτά δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα όρια των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής να διατάσσει με την οριστική απόφαση την παύση μιας παράβασης.

(57) Ακόμη και όταν ο φορέας λειτουργίας βασικών εγκαταστάσεων αναγκάζεται να παράσχει πρόσβαση σε αυτές σε όλους τους ενδιαφερομένους χωρίς διακρίσεις, τα προσωρινά μέτρα που παρέχουν τη δυνατό-

(1) Συλλογή 1980, σ. 131 (σημείο 18).

τητα σε νέο ανταγωνιστή να εισέλθει στη σχετική αγορά απαιτούν ευρύτερη αιτιολόγηση από τα μέτρα που διατηρούν το καθεστώς για έναν ήδη καθιερωμένο ανταγωνιστή.

(58) Όταν αφαιρείται η δυνατότητα από μια επιχείρηση να προσφέρει νέο προϊόν ή υπηρεσία στην αγορά, δυνατότητα της οποίας η αξία μπορεί να μειωθεί σημαντικά εάν δεν ληφθούν προσωρινά μέτρα, η επιτακτικότητα της υπόθεσης δικαιολογεί τη λήψη προσωρινών μέτρων εφόσον πληρούνται τα υπόλοιπα κριτήρια.

(59) Σε αντίθετη περίπτωση, μια οριστική απόφαση της Επιτροπής που απαγορεύει την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης η οποία εμποδίζει «την ανάπτυξη του ανταγωνισμού» [1] θα καθίστατο «αναποτελεσματική ή και πλασματική» [2].

Β. Εφαρμογή των αρχών αυτών στην παρούσα υπόθεση

1. *Prima facie ενδείξεις περί παραβάσεως*

α) Άρθρο 86

(60) Στην παρούσα υπόθεση, τα δύο πρώτα ερωτήματα είναι i) εάν η Sealink κατέχει δεσπόζουσα θέση, και ii) εάν η συμπεριφορά της Sealink συνιστά κατάχρηση. Σε περίπτωση λήψεως προσωρινών μέτρων, η Επιτροπή δεν απαιτείται να αποφανθεί οριστικά ως προς τα σημεία αυτά αλλά πρέπει, εντούτοις, να αποφασίσει κατά πόσο έχουν προκύψει βάσιμες prima facie ενδείξεις για τα δύο αυτά θέματα.

β) Δεσπόζουσα θέση

(61) Για να κριθεί κατά πόσο μια επιχείρηση κατέχει δεσπόζουσα θέση, είναι αναγκαίο να προσδιορισθεί πρώτα η «αγορά αναφοράς», δηλαδή οι σχετικές γεωγραφικές αγορές και οι αγορές παροχής υπηρεσιών, στις οποίες αξιολογείται η ισχύς της επιχείρησης που υποτίθεται ότι κατέχει δεσπόζουσα θέση.

(62) Η ουσία της καταγγελίας είναι ότι η άρνηση πρόσβασης στο λιμένα του Holyhead σε μια εύλογη και χωρίς διακρίσεις βάση ισοδυναμεί με προστασία και, κατ' επέκταση, με ενίσχυση της θέσεως της Sealink στην αγορά παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών με οχηματαγωγά και επιβατηγά πλοία στα δρομολόγια του «Κεντρικού διαδρόμου» μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας (βλέπε σημείο 11).

(63) Ο λιμένας του Holyhead είναι ο μοναδικός λιμένας στη Βρετανία που εξυπηρετεί σήμερα την αγορά αυτή. Ο πλησιέστερος λιμένας είναι το Liverpool· η διάρκεια του ταξιδίου από το Δουβλίνο μέχρι το Liverpool είναι σχεδόν διπλάσια της διάρκειας του ταξιδίου από το Δουβλίνο στο Holyhead. Συνεπώς, η διαδρομή από το Δουβλίνο στο Liverpool διαρκεί τόσο πολύ ώστε ο λιμένας του Liverpool να μην είναι δυνατό να αντικαταστήσει το λιμένα του Holyhead από άποψη πορθμειακών υπηρεσιών για επιβάτες και οχήματα.

(64) Υπό τις παρούσες συνθήκες, σε περίπτωση που η Sea Containers επιθυμούσε να εγκαινιάσει πορθμειακές υπηρεσίες στον κεντρικό διάδρομο, δεν θα μπορούσε να το πράξει χωρίς να αυξηθεί σημαντικά η διάρκεια διαδρομής, ή χωρίς να κατασκευάσει η ίδια νέο λιμένα. Η τελευταία λύση δεν θα ήταν εφικτή από οικονομική άποψη.

(65) Συνεπώς, η Sealink, υπό την ιδιότητά της ως λιμενική αρχή, κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά παροχής λιμενικών διευκολύνσεων για τα δρομολόγια οχηματαγωγών και επιβατηγών πλοίων στον κεντρικό διάδρομο μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και Ιρλανδίας.

γ) Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης

(66) Μια επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την παροχή βασικής διευκόλυνσης και χρησιμοποιεί η ίδια τη διευκόλυνση αυτή (π.χ. μια υπηρεσία ή εγκατάσταση, στην οποία εάν δεν έχουν πρόσβαση οι ανταγωνιστές δεν μπορούν να παράσχουν υπηρεσίες στους πελάτες τους), και η οποία αρνείται σε άλλες επιχειρήσεις την πρόσβαση στην εν λόγω διευκόλυνση χωρίς αντικειμενική αιτιολογία ή παρέχει πρόσβαση μόνον υπό όρους λιγότερο ευνοϊκούς από εκείνους που θέτει στις δικές της υπηρεσίες, παραβαίνει το άρθρο 86, εάν πληροί τις άλλες προϋποθέσεις του εν λόγω άρθρου [3]. Μια εταιρεία που κατέχει δεσπόζουσα θέση δεν μπορεί να εισάγει διακρίσεις υπέρ των δικών της δραστηριοτήτων σε μια σχετική αγορά. Ο ιδιοκτήτης ενός σημαντικού μέσου, που χρησιμοποιεί την ισχύ του σε μια αγορά προκειμένου να προστατεύσει ή να ενισχύσει τη θέση του σε μια άλλη σχετική αγορά αρνούμενος, ειδικότερα, να παράσχει πρόσβαση σε έναν ανταγωνιστή ή παρέχοντας πρόσβαση υπό όρους λιγότερο ευνοϊκούς από εκείνους των δικών του υπηρεσιών και επιβάλοντας με τον τρόπο αυτό ανταγωνιστικό μειονέκτημα στον ανταγωνιστή του, παραβαίνει το άρθρο 86.

---

[1] Υπόθεση 85/76, (Hoffman-La Roche/Επιτροπή) Συλλογή 1979, σ. 461, 541 (σημείο 91). Βλέπε επίσης τις αποφάσεις του Προέδρου του Πρωτοδικείου στις υποθέσεις T-24/92 R και T-28/92 R, (Langnese-Iglo και Schöller/Επιτροπή) Συλλογή 1992 II, σ. 1839, και στις υποθέσεις T-7/93 R και T 9/93 R (ίδιοι διάδικοι), που δεν έχουν ακόμη δημοσιευθεί.

[2] Βλέπε σημείο 55.

[3] Βλέπε μεταξύ άλλων: Υποθέσεις 6/73 και 7/73 (Commercial Solvents/Επιτροπή), Συλλογή 1974, σ. 223. Υπόθεση 311/84 (Télémarketing), Συλλογή 1985, σ. 3261. Υπόθεση C-18/88 (RTT/GB-Inno), Συλλογή 1991, I-5941. Υπόθεση C-260/89, (Ελληνική Ραδιοφωνία Τηλεόραση, Συλλογή 1991 I, σ. 2925. Υποθέσεις T-69, T-70 και T-76-89, (RTE, BBC και ITP/Επιτροπή), Συλλογή 1991 II, σ. 485, 535, 575. Και αποφάσεις της Επιτροπής: 76/185/ΕΟΚ (National Carbonizing), ΕΕ αριθ. L 35 της 10. 2. 1976, σ. 6, 88/589/ΕΟΚ (London European/Sabena), ΕΕ αριθ. L 317 της 24. 11. 1988, σ. 47, 92/213/ΕΟΚ (British Midland/Aer Lingus) ΕΕ αριθ. L 96 της 10. 4. 1992, σ. 34. B&I/Sealink, 11. 6. 1992, Δελτίο ΕΚ αριθ. 6-1992, σημείο 1.3.30.

(67) Η αρχή αυτή ισχύει όταν ο ανταγωνιστής που επιδιώκει την πρόσβαση στις βασικές εγκαταστάσεις είναι νεοεισερχόμενος στη σχετική αγορά. Στην περίπτωση Hoffmann—La Roche [1], το Δικαστήριο απεφάνθη ότι:

> Η έννοια της καταχώρησης είναι αντικειμενική έννοια σχετικά με τη συμπεριφορά μιας επιχείρησης που κατέχει τέτοια δεσπόζουσα θέση, η οποία είναι τέτοια ώστε να επηρεάζει τη διάρθρωση μιας αγοράς όπου, λόγω ακριβώς της ίδιας της παρουσίας της επιχείρησης αυτής, ο ανταγωνισμός εξασθενεί, και η οποία, μετερχόμενη μεθόδους διαφορετικές από εκείνες που διέπουν τον κανονικό ανταγωνισμό για προϊόντα και υπηρεσίες βάσει των συναλλαγών εμπορικών επιχειρήσεων, παρακωλύει είτε τη διατήρηση του βαθμού ανταγωνισμού που υπάρχει ακόμη στην αγορά είτε την αύξηση του ανταγωνισμού αυτού.
>
> Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα μιας οριστικής αποφάσεως της Επιτροπής, ενδέχεται να είναι εξίσου αναγκαία η λήψη αποφάσεως περί προσωρινών μέτρων τόσο στην περίπτωση που ο προσφεύγων είναι νεοεισερχόμενος στην αγορά όσο και στην περίπτωση ενός ήδη καθιερωμένου ανταγωνιστή.

(68) Η SC επιθυμεί να εισαγάγει ένα νέο δρομολόγιο με ταχύπλοα οχηματαγωγά στη διαδρομή Holyhead—Dum Laoghaire χρησιμοποιώντας catamaran. Υπηρεσία του είδους αυτού δεν υπήρχε στη διαδρομή αυτή προτού η Sealink εισάγει τα δικά της ταχύπλοα σκάφη την άνοιξη του 1993.

(69) Η Sealink προσφέρει πλέον την υπηρεσία που προγραμμάτιζε να προσφέρει η SC. Την καλή πίστη και εμπορική φήμη που η SC επεδίωκε να δημιουργήσει προσφέροντας τα πρώτα δρομολόγια με ταχύπλοα οχηματαγωγά στη διαδρομή αυτή νέμεται πλέον η Sealink.

(70) Η Sealink καθυστέρησε συστηματικά και παρενέβαλε εμπόδια στην SC όσον αφορά τη χρησιμοποίηση των υπαρχουσών εγκαταστάσεων στη δυτική πλευρά του λιμένα. Στις 21 Ιουνίου 1993 η Sealink δήλωσε ότι θα επέτρεπε στην SC να προσφέρει τις υπηρεσίες της από προσωρινές εγκαταστάσεις, με δικά της έξοδα, στην ανατολική πλευρά του λιμένα, μέχρις ότου απαιτηθεί η μετακίνησή τους λόγω των εργασιών αναμόρφωσης. Κατά την ακρόαση έγινε σαφές ότι η έναρξη των εργασιών αναμόρφωσης προγραμματιζόταν πριν από τα δρομολόγια της SC με ταχύπλοα σκάφη, πράγμα που καθιστούσε την προσφορά άνευ περιεχομένου. Η Επιτροπή κρίνει ότι η Sealink δεν διεξήγαγε διαπραγματεύσεις με την Sea Containers προτείνοντας ή αναζητώντας λύσεις στα προβλήματα που είχαν ανακύψει, και ότι η απόρριψη όλων των προτάσεων της SC χωρίς καμία αντιπρόταση ή προσπάθεια διαπραγμάτευσης δεν συμβιβάζεται με τις υποχρεώσεις μιας επιχείρησης που κατέχει δεσπόζουσα θέση σε σχέση με μια βασική εγκατάσταση, ούτε ήταν συμπεριφορά που άρμοζε σε μια αδέσμευτη λιμενική αρχή. Αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η Sealink χορήγησε αμέσως στον εαυτό της άδεια για την παροχή υπηρεσιών με ταχύπλοα οχηματαγωγά.

(71) Σε κανένα στάδιο των διαπραγματεύσεων που έλαβαν χώρα από τον Ιούνιο του 1992 μέχρι τον Μάρτιο του 1993 η Sealink δεν υπέβαλε αντιπροτάσεις στην πρόταση της SC να επιλύσει τα προβλήματα που επεσήμανε η Sealink κατασκευάζοντας, με δικά της έξοδα, προσωρινές εγκαταστάσεις στον λιμένα. Οι σχετικές ενέργειές της ήταν απόλυτα αρνητικές και συνίστατο στην παρεμβολή δυσκολιών όσον αφορά και τις τέσσερις εναλλακτικές δυνατότητες που πρότεινε η SC.

(72) Μέχρι την 1η Οκτωβρίου του 1993, η Sealink δεν ήταν πρόθυμη να παράσχει στη Sea Containers το διαθέσιμο χρόνο που είχε ζητήσει για να εγκαινιάσει δρομολόγια από τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις.

(73) Η Sealink δεν συμβουλεύτηκε τις δύο ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούν στον λιμένα του Holyhead σχετικά με το πρόγραμμα αναμόρφωσής του.

(74) Η Sealink δεν θέσπισε ποτέ διαδικασίες για τη διεκπεραίωση των υποχρεώσεών της ως φορέα λειτουργίας του λιμένα ώστε να εξασφαλίσει την ορθή τους εκτέλεση έναντι των άλλων ναυτιλιακών εταιρειών. Ποτέ δεν συμβουλεύθηκε την SC σχετικά με τους διάφορους δυνατούς τρόπους επίλυσης των δυσχερειών που ανέφερε. Η Sealink ενέκρινε μεν πάραυτα τα δικά της δρομολόγια για το 1993 και το 1994, αλλά αρνούνταν να συζητήσει τα δρομολόγια της SC για το 1994 μέχρι το φθινόπωρο του 1993. Κατά τη διάρκεια του 1993 η Sealink τροποποίησε επανειλημμένως το πρόγραμμα αναμόρφωσης της ανατολικής πλευράς του λιμένα χωρίς να συμβουλευτεί την SC, συχνά για να ικανοποιήσει δικές της ανάγκες, παρότι οι μεταγενέστερες αυτές τροποποιήσεις καθιστούσαν δυσκολότερη την ανέγερση προσωρινών εγκαταστάσεων από την SC το 1994 στην ανατολική πλευρά. Εξάλλου, παρότι παραδέχθηκε ότι οι προτάσεις που έκανε στην SC για το 1994 ενείχαν το ενδεχόμενο της συμφόρησης, η Sealink δεν επέτρεπε στην SC να έχει τις δικές της εγκαταστάσεις. Περαιτέρω, η SC ισχυρίσθηκε ότι το πρόγραμμα δρομολογίων που τις πρότεινε η Sealink για το 1994 δεν ήταν ικανοποιητικό αν και, μέχρι τον Οκτώβριο του 1993, η Sealink

[1] Βλέπε υποσημείωση 1 στη σελίδα 16.

δεν υποστήριζε ότι μελετούσε τροποποιήσεις στο δικό της πρόγραμμα για το 1994. Κατά την ακροαματική διαδικασία, η Sealink ισχυρίσθηκε ότι δεν ήταν υποχρεωμένη να επιτρέψει την είσοδο νέας εταιρείας εφόσον, ως συνέπεια, επιδεινωνόταν συνολικά η λειτουργία του λιμένα και παρά το γεγονός ότι σε καμία περίπτωση δεν συζητήθηκε το ζήτημα με την SC προκειμένου να διαπιστώσει αν αυτό ήταν δυνατόν ν' αποφευχθεί. Φαίνεται ότι η Sealink δεν συμβουλεύτηκε ούτε την B&I σχετικά με τα σχέδια αναμόρφωσης του λιμένα του Holyhead.

(75) Κατά την άποψη της Επιτροπής, υπό τις περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης, μια ανεξάρτητη λιμενική αρχή, η οποία φυσικά θα είχε συμφέρον να αυξήσει τα έσοδα από τον λιμένα, θα είχε τουλάχιστον εξετάσει κατά πόσο θα ήταν δυνατός ο συμβιβασμός των συμφερόντων των υφιστάμενων των υποψηφίων χρηστών με ορισμένες κάποιες μικρές αλλαγές ως προς την κατανομή των χρόνων χρήσης ή σε τυχόν σχέδια ανάπτυξης του λιμένα. Σε περιπτώσεις όπως η παρούσα, είναι πιθανό μια λιμενική αρχή που δεν είναι ανεξάρτητη να προτιμήσει μια λύση που μειώνει στο ελάχιστο την ενόχλησή της (ιδιαίτερα σε σχέση με τις δικές της υπηρεσίες ως χρήστη του λιμένα), χωρίς όμως να παρέχει κατ' ανάγκη άνευ διακρίσεων πρόσβαση στη νεοεισερχόμενη εταιρεία, εκτός εάν αναζητήσει μια σφαιρική λύση σε συνεργασία με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Εάν η Sealink, κάθε φορά που άλλαζε τα σχέδια αναμόρφωσης για την ανατολική πλευρά του λιμένα συμβουλευόταν την SC (και την B&I), θα είχε ενδεχομένως αποφευχθεί το πρόβλημα του συμβιβασμού του σχεδίου αυτού με την επιθυμία της SC να αναγείρει προσωρινές εγκαταστάσεις στο σημείο εκείνο.

(76) Παρότι η SC δεν έχει το δικαίωμα να επιμένει στο να αποκτήσει προνομιακή θέση καθ' οιονδήποτε τρόπο, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι μέχρι την 1η Οκτωβρίου 1993, η Sealink δεν πρόσφερε στην SC πρόσβαση στον λιμένα του Holyhead σε μια άνευ διακρίσεων βάση. Στο πλαίσιο αυτής της απόφασης δεν θεωρείται απαραίτητο να εξεταστεί λεπτομερώς η σημασία των ζητημάτων που αναφέρονται από την Sealink και περιγράφονται στα σημεία 23, 27, και 40 ανωτέρω. Αυτό το θέμα θα μπορούσε να εξεταστεί μέσα στο πλαίσιο μιας οποιασδήποτε τελικής απόφασης σχετικά με το θέμα αυτό.

δ) Η επίδραση στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών

(77) Η προσφυγή αφορά την πρόσβαση σε λιμένα του οποίου η γεωγραφική αγορά αποτελεί σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς επειδή προσφέρει έναν από τους κύριους συνδέσμους μεταξύ δύο κρατών μελών, το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία, και αποτελεί το μόνο λιμένα που συνδέει άμεσα τη Μεγάλη Βρετανία και την πρωτεύουσα της Ιρλανδίας. Συνεπώς, η άρνηση να προσφερθεί στη Sea Containers εύλογη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις του Holyhead για να μπορέσει να εγκαινιάσει πορθμειακές υπηρεσίες και τα επακόλουθα της άρνησης αυτής επί των όρων ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών στη Θάλασσα της Ιρλανδίας, θα έχουν άμεση επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

ε) Συμπέρασμα

(78) Βάσει των στοιχείων που είναι διαθέσιμα τη στιγμή αυτή, υπάρχουν επαρκείς prima facie αποδείξεις περί καταχρήσεως βάσει του άρθρου 86, που υπαγορεύουν τη λήψη προσωρινών μέτρων εφόσον πληρούνται οι υπόλοιπες προϋποθέσεις.

2. *Πιθανότητα σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας· επείγων χαρακτήρας*

(79) Με την επιφύλαξη των ανωτέρω, είναι γεγονός ότι η Sealink έκανε μια προσφορά (την 1η Οκτωβρίου 1993) στην Sea Containers με την οποία της προσφέρεται η δυνατότητα να αρχίσει δρομολόγια το 1994 στους χρόνους χρήσης που, σύμφωνα με τα λεγόμενα της SC, ήταν απαραίτητοι για την εμπορική βιωσιμότητα των υπηρεσιών της. Η SC έχει αποδεχθεί την πρόταση και η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσφορά της Sealink είναι εύλογη στο πλαίσιο ενός λιμένα με περιορισμένες δυνατότητες. Συγκεκριμένα, η προσφορά προς την Sea Containers αφορά εκείνους ακριβώς τους χρόνους χρήσης που η ίδια είχε χαρακτηρίσει ως καθοριστικής σημασίας για τις υπηρεσίες της, ενώ θα χρησιμοποιεί τις ίδιες εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν και οι υπόλοιπες εταιρείες που λειτουργούν στο λιμένα. Οι τυχόν καθυστερήσεις ή διακοπές που μπορεί να οφείλονται στις καιρικές συνθήκες ή σε συμφόρηση θα επηρεάζουν εξίσου και τις άλλες εταιρείες.

Όσον αφορά τον επείγοντα χαρακτήρα που οφείλεται στον κίνδυνο να επέλθει σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία στην SC, η Επιτροπή θεωρεί ότι θα έπρεπε να αποδειχθεί ότι η SC δεν θα μπορούσε να προσφέρει εμπορικά βιώσιμη υπηρεσία από τον λιμένα το 1994 εξαιτίας της στάσεως της Sealink και, ως εκ τούτου, δεν θα μπορούσε να εισέλθει στην αγορά. Λόγω του ότι η Sea Containers δέχθηκε την προσφορά που της έγινε, με την οποία της δίνεται η ευκαιρία να αρχίσει την παροχή υπηρεσιών, δεν φαίνεται ότι η Sea Containers θα υποστεί σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία που να δικαιολογεί τη λήψη προσωρινών μέτρων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η αίτηση της Sea Containers Ltd, με την οποία η εταιρεία αυτή ζητά από την Επιτροπή να λάβει προσωρινά μέτρα κατά των Stena Sealink Line και Stena Sealink Ports, απορρίπτεται.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην εταιρεία:

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

Βρυξέλλες, 21 Δεκεμβρίου 1993.

Για την Επιτροπή
Karel VAN MIERT
Μέλος της Επιτροπής