II

*(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)*

# COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

**de 21 de diciembre de 1993**

**relativa a un procedimiento en virtud del artículo 86 del Tratado CE**

**(IV/34689 — Sea Containers c/Stena Sealink — medidas provisionales)**

**(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)**

(94/19/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento nº 17 del Consejo, de 6 de febrero de 1962, primer Reglamento de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado [1], cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de España y de Portugal y, en particular, sus artículos 3 y 16,

Vista la solicitud presentada por Sea Containers Ltd con fecha de 15 de abril de 1993, en la que alegaba que Stena Sealink Ports y Stena Sealink Line habían infringido el artículo 86 del Tratado y solicitaba a la Comisión que adoptase medidas provisionales,

Vista la Decisión de la Comisión de 16 de julio de 1993 de iniciar un procedimiento en relación con este asunto,

Habiendo conferido a Stena Sealink Ports y a Stena Sealink Line la oportunidad de expresar su opinión en cuanto a las objeciones planteadas por la Comisión en virtud del apartado 1 del artículo 19 del Reglamento nº 17 y del Reglamento nº 99/63/CEE de la Comisión, de 25 de julio de 1963, relativo a las audiencias previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 19 del Reglamento nº 17 del Consejo [2],

Previa consulta al Comité consultivo en materia de prácticas restrictivas y posiciones dominantes,

Considerando lo que sigue :

### I. HECHOS

#### A. Naturaleza de la presente Decisión

(1) Por la presente se desestima la solicitud de medidas provisionales a la espera de que se adopte la decisión final en cuanto a la solicitud efectuada, en virtud del artículo 3 del Reglamento nº 17, por Sea Containers Ltd contra Stena Sealink Ports y Stena Sealink Line, por una supuesta infracción del artículo 86 del Tratado.

#### B. Las empresas

(2) Sea Containers Ltd (« SC ») es una sociedad constituida en Bermuda y su principal centro de actividad en el Reino Unido está localizado en Sea Containers House, 20, Upper Ground, London SE1 9PF. Las principales actividades de la empresa consisten en la venta y arrendamiento de contenedores de formas especiales para el transporte marítimo de mercancías y en la propiedad y explotación de huertos. Por medio de su filial, Sea Containers Ferries Limited, la empresa realiza servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y mercancías.

(3) Stena Sealink Line (« SSl ») es una sociedad constituida en el Reino Unido, estando localizada su sede social en Charter House, Park Street, Ashford, Kent

[1] DO nº 13 de 21. 2. 1962, p. 204/62.
[2] DO nº 127 de 20. 8. 1963, p. 2268/63.

TN24 8EX. Su principal actividad es la explotación de servicios de transporte marítimo entre Gran Bretaña, Irlanda y Francia.

(4) Stena Sealink Ports (« SSP ») es una sociedad constituida en el Reino Unido. Su sede social está localizada en Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX, aunque su centro principal de actividades se encuentra en Sealink House, Holyhead, Gwynedd LL85 IDQ. SSP es el propietario y explotador del puerto de Holyhead, situado en Anglesey (País de Gales). Antes del 16 de noviembre de 1992, SSP era conocida bajo la denominación de Sealink Harbours Limited.

(5) SSL posee una participación del 55 % en SSP, estando el 45 % restante en manos de Stena Sealink (Holdings) Limited (« SSLH »).

(6) SSL y SSP son miembros del grupo de empresas Stena Line AB (« grupo Stena ») desde 1990.

(7) SSL y SSP constituyen efectivamente una unidad económica, ya que su consejo de administración y su secretaría son los mismos y SSL ejerce un control considerable sobre las actividades comerciales de SSP. En algunas ocasiones sus trabajadores no establecen distinción entre ambas empresas y las confunden con frecuencia.

(8) Por consiguiente, en lo sucesivo se hará referencia a ambas bajo la denominación de « Sealink », a menos que sea necesario distinguirlas.

## C. La denuncia

(9) El 15 de abril de 1993, la Comisión recibió una denuncia de SC, de conformidad con el artículo 3 del Reglamento nº 17 del Consejo, contra SSL y SSP. El motivo de la denuncia es que SSP ha abusado de su posición dominante como propietario y explotador del puerto de Holyhead, infringiendo lo dispuesto en el artículo 86 del Tratado al no permitir a SC acceder en condiciones razonables a unas infraestructuras básicas, y se ha basado en sus derechos exclusivos para proteger dicha posición dominante, sin justificación objetiva. SSL, miembro del grupo Sealink (véase el considerando 8), también ocupa una posición dominante en el mercado de servicios de transporte marítimo de pasajeros y automóviles por el Corredor Central *(« Central Corridor »)* entre el Reino Unido e Irlanda (véanse los considerandos 11 a 14), y claramente se beneficiaría de una protección frente a las empresas que pretendiesen acceder al mercado. SC sostiene que Sealink no ha separado adecuadamente sus actividades de explotador de las instalaciones portuarias y sus actividades de transportista.

(10) La denuncia pedía que la Comisión adoptase, con carácter urgente, medidas provisionales encaminadas, entre otra cosas, a :

a) prohibir que Sealink ampliase el puerto de Holyhead de forma tal que se redujese la actual capacidad del mismo ;

b) exigir a Sealink que llegase a un acuerdo con SC que permitiese a esta empresa explotar un servicio de transbordador rápido a través del Corredor Central, entre Holyhead y Dun Laoghaire, a partir de mayo de 1994.

## D. El mercado

(11) Las rutas marítimas para el transporte de pasajeros y vehículos entre Gran Bretaña e Irlanda son actualmente las siguientes :

a) El Corredor Norte *(Northerm Corridor)*, entre los puertos de Stranraer (Escocia) y Belfast y Larne (Irlanda del Norte) ;

b) El Corredor Central *(Central Corridor)*, entre los puertos de Holyhead (País de Gales) y Dublín y Dun Laoghaire (Irlanda) ;

c) El Corredor Sur *(Southern Corridor)*, entre los puertos de Swansea, Pembroke y Fishguard (País de Gales) y Cork y Rosslare (Irlanda).

(12) En el caso que nos ocupa, el mercado de referencia es el mercado de servicios portuarios para el transporte de pasajeros y vehículos a través del Corredor Central.

(13) Para un viajero, el grado de substituibilidad entre los tres corredores a través del Mar del Irlanda depende de sus puntos de origen y destino. Los Corredores Norte y Sur, que sirven de enlace entre Escocia e Irlanda del Norte y entre el Sur del País de Gales e Irlanda, respectivamente, no pueden considerarse alternativas viables al Corredor Central para la mayoría de las personas que realizan viajes de placer, ya sea con su automóvil o sin él. Casi la tercera parte de la población irlandesa reside en la zona del Gran Dublín y a Holyhead acceden fácilmente los habitantes de Birmingham, Manchester y Liverpool. Los puertos irlandeses de los Corredores Norte o Sur se encuentran alejados de Dublín, que constituye el punto de destino más frecuente dentro de Irlanda. Las carreteras y los transportes públicos que comunican Dublín con el resto de Irlanda son más rápidas y más satisfactorios, respectivamente, que las carreteras y los transportes públicos que comunican Larne, Belfast o Rosslare.

(14) Del 50 al 60 % del tráfico entre el Reino Unido e Irlanda se realiza a través del Corredor Central, que, por lo tanto, constituye una ruta importante.

### E. El puerto de Holyhead

(15) Holyhead es el único puerto británico que actualmente ofrece servicios de transporte de pasajeros y automóviles entre Gran Bretaña e Irlanda a través del Corredor Central. Las compañías que actualmente realizan los servicios son B & I (con destino Dublín) y Sealink (con destino Dun Laoghaire). B & I Line PLC es una naviera con sede en Irlanda que presta un servicio de transbordador entre Holyhead y Dublín. Por Holyhead pasan alrededor de dos millones de pasajeros y 330 000 automóviles cada año.

(16) El puerto se caracteriza por una estrecha vía de acceso y un canal poco profundo. Todos los terrenos del puerto son propiedad de Sealink, a excepción de algunas vías inutilizadas de la Red de Ferrocarriles Británicos (British Rail). El puerto cuenta con cinco atracaderos, si bien Sealink opera únicamente a partir del de Station, y B & I a partir del de Outer Harbour. Un tercer atracadero, el de Admiralty Pier, ha sido utilizado por Sealink para la realización de sus propios servicios de transbordador rápido a partir del 16 de julio de 1993, y había sido utilizado anteriormente por B & I cuando Sea Containers solicitó por primera vez su acceso al puerto. Los restantes atracaderos son el que se encuentra en el East Quay (un atracadero en desuso para contenedores) y el atracadero para reparación o estadía.

### F. Antecedentes del litigio

(17) Sealink y SC coinciden en que las instalaciones que existen actualmente en Holyhead no son satisfactorias. Por ejemplo, la zona oeste del puerto tiene una red de carreteras poco satisfactoria y propensa a los atascos, y los atracaderos de Station y Admiraltry Pier tienen sólo rampas individuales.

(18) Desde hace algún tiempo, Sealink colabora con la Welsh Development Agency (Organismo de desarrollo galés), varios consejos regionales y British Rail en la preparación de la ampliación y modificación de los dos lados del puerto. Las obras implicarán el desplazamiento de las instalaciones para el transporte marítimo a la zona este y la utilización de la zona oeste únicamente como zona comercial en beneficio de la ciudad de Holyhead. Al parecer, se prevé reservar la zona oeste al comercio minorista, los hoteles y las viviendas residenciales. Entre las obras previstas en la zona este, cabe destacar el arranque de las antiguas vías de British Rail y la construcción de una nueva estación de ferrocarril, así como la construcción de una nueva estación terminal de pasajeros y de instalaciones para el transporte de mercancías y el aumento de la profundidad del puerto.

(19) Sealink tiene previsto construir dos nuevos atracaderos polivalentes en la zona este del Inner Harbour, que podrían ser utilizados por transbordadores que realizan embarque y desembarque mediante propulsión propia y por transbordadores rápidos del tipo empleado en otros lugares por SC (SeaCat). En su respuesta a la denuncia, Sealink ha señalado que, aunque tiene la intención de llevar a cabo su proyecto de ampliación, el nivel de ayuda financiera que reciba influirá en el calendario de realización del mismo. Actualmente Sealink propone que la ampliación se inicie en 1994. Sealink sostiene que la ampliación del puerto de Holyhead permitirá a más operadores ofrecer servicios a partir del mismo, debido a la reducción de los tiempos de espera en el puerto que se derivaría de una mayor eficiencia de las operaciones. SC sostiene que la ampliación disminuirá la capacidad del puerto.

### G. El litigio

(20) En 1992, SC estudió la introducción de un servicio de transbordador rápido en el Corredor Central a partir de mayo de 1993 empleando el transbordador SeaCat. SeaCat es un catamarán ligero y de gran velocidad, capaz de transportar automóviles y pasajeros. SC consideraba, y considera, que Holyhead es el único puerto adecuado para la prestación de dicho servicio en el Corredor Central.

(21) SC y Sealink entablaron discusiones sobre el servicio previsto en junio de 1992. Tras un retraso inicial, se celebró una reunión el 17 de agosto de 1992.

Los principales puntos planteados en la reunión fueron :

a) SC manifestó que dispondría de un transbordador del tipo SeaCat para comenzar un servicio entre Holyhead y Dublín o Dun Laoghaire el 1 de mayo de 1993, y, a tal efecto, describió en líneas generales los horarios propuestos a Sealink ;

b) SC describió en líneas generales sus exigencias técnicas e indicó que se mostraría flexible respecto de su lugar de operaciones en el puerto. SC estaría dispuesta a pagar por la utilización de instalaciones provisionales en caso necesario, y sus exigencias en materia de instalaciones disponibles eran : una pasarela para vehículos, una pasarela para los pasajeros, emplazamiento para al menos 150 automóviles, una estación terminal de pasajeros, vías de acceso y salida de los pasajeros adecuadas y un espacio reducido para oficinas ;

c) Sealink indicó que había experimentado dificultades en relación con las maniobras de buques en el puerto, y consideraba que B&I podría presentar una denuncia en relación con los efectos que tendría el paso del SeaCat cuando uno de sus buques se encuentre en el atracadero (el 11 de junio de 1992, la Comisión aprobó medidas provisionales contra Sealink, a raíz de una denuncia presentada con arreglo al artículo 86 del Tratado CE, por la que se obligaba a Sealink a modificar su horario de navegación para evitar el paso de más de uno de sus buques cuando un buque de B&I se encuentre en su atracadero);

d) Sealink tenía previsto iniciar la ampliación del puerto a finales de 1992 y concluirla a principios de 1994. Esto significaría que en la zona alrededor del antiguo atracadero para contenedores se llevarían a cabo obras de construcción, y no debería permitirse que nada impidiese la terminación de las mismas en la fecha prevista. En cualquier caso, Sealink sometería las propuestas de SC al examen de sus ingenieros asesores.

(22) SC y Sealink se reunieron otra vez el 1 de septiembre de 1992 y discutieron las opciones planteadas por SC para la organización de su servicio, referentes a la utilización, por parte de ésta, de uno de los cuatro emplazamientos dentro del puerto. Una opción consistía en la utilización del Refit Berth, localizado en la zona oeste del puerto, y las otras consistían en variantes sobre la utilización del atracadero para contenedores, situado en la zona este.

Sealink indicó que, desde el punto de vista de la explotación del puerto, la opción de utilización del Refit Berth sería preferible, si bien habría que actuar con cautela, considerando los posibles efectos sobre la navegación y sobre otros usuarios así como el calendario de ampliación de la zona oeste. Las mismas restricciones eran válidas respecto de la zona este. La solicitud de SC fue presentada en un momento de cambios sin precedentes en Holyhead en los que participaban numerosas partes, por lo que Sealink no ejercía un control pleno sobre el calendario de realización de las ampliaciones previstas.

(23) El 29 de septiembre de 1992, Sealink envió una carta a SC, en la que enumeraba las implicaciones que tendría para la navegación la explotación del servicio SeaCat a partir de Holyhead. Dichas implicaciones, que habría que examinar, son las siguientes:

— los efectos del paso de un transbordador SeaCat a proximidad de buques situados en el atracadero de Admiralty Pier,

— los efectos del paso de transbordadores convencionales cuando un transbordador SeaCat se encuentre en el atracadero,

— los efectos de las maniobras de un transbordador SeaCat a proximidad de transbordadores amarrados a lo largo del East Dock,

— la necesidad de un atracadero de estadía en el puerto,

— el reducido espacio disponible para los buques que utilizan el atracadero de Station Berth para entrar en el puerto o salir del mismo,

— el tiempo que necesitaría un transbordador SeaCat para maniobrar con condiciones meteorológicas desfavorables.

Sealink señaló que estas cuestiones requerían un examen detenido y un asesoramiento adecuado por parte de expertos, y preguntó a SC si deseaba que encargase un estudio matemático de los efectos de las maniobras del transbordador SeaCat, cuyo coste correría a cargo de SC. Sealink no se encontraba aún en condiciones de ofrecer detalles sobre cuándo sería necesario liberar los terrenos de la zona oeste para proceder a las obras de ampliación.

(24) SC contestó el 5 de octubre de 1992, afirmando que Sealink estaba enumerando simplemente una serie de puntos oscuros sin apuntar ninguna solución positiva. Por su parte, SC no veía dificultades técnicas insuperables en relación con las maniobras del transbordador SeaCat. SC de nuevo se dirigió por escrito a Sealink el 13 de octubre, haciendo hincapié en que no se deberían olvidar sus opciones propuestas en relación con la zona este.

(25) Sealink contestó el 15 de octubre de 1992, solicitando a SC que confirmase su programa de explotación previsto y expresando sus dudas sobre la fiabilidad del transbordador SeaCat, especialmente con mal tiempo. Sealink insistió en que un modelo matemático constituiría un medio adecuado de examinar las repercusiones del horario propuesto por SC.

(26) SC contestó a Sealink el 28 de octubre de 1992, manifestando su preocupación por la falta de progresos y acusando a Sealink de emplear una táctica de demora con el fin de proteger sus propios servicios de transbordador. SC declaró que se proponía anunciar públicamente en el World Travel Market, cuya celebración estaba prevista para el 17 de noviembre de 1992, que iniciaría un servicio a partir de Holyhead en 1993.

(27) El 3 de noviembre de 1992, Sealink contestó indicando que deberían resolverse diversos aspectos en relación con el puerto de Holyhead, tales como aspectos de la navegación, efectos sobre otros clientes, compatibilidad con los planes de ampliación, negociaciones en materia de inversiones y derechos portuarios y obtención del consentimiento de bancos y terceros. No obstante, Sealink confirmó que, en principio, estaba dispuesta a permitir que el transbordador SeaCat utilizase las instalaciones existentes en el puerto en 1993, ajus-

tándose a los períodos horarios disponibles (esto es, respetando los períodos horarios ya asignados para las maniobras de entrada o salida de buques). Sealink también manifestó su intención de ofrecer un emplazamiento a SC en la zona este una vez que se hubieran terminado los obras de ampliación, si bien tomaba nota de que lo que pretendía SC era la construcción de instalaciones provisionales para 1993. Según Sealink, esto planteaba problemas, en relación con todos los aspectos mencionados, que estaba tratando de resolver y que SC no tenía en cuenta.

(28) El 11 de noviembre de 1992, se celebró una reunión entre las partes en la que se discutió la utilización de las instalaciones existentes. El día siguiente, SC facilitó a Sealink una lista de las instalaciones básicas que consideraba necesarias para poder operar utilizando las instalaciones existentes, a saber, una pasarela para vehículos adaptada, emplazamiento para al menos noventa automóviles, una estación terminal de pasajeros con vías adecuadas de acceso y salida y una pasarela para los pasajeros. SC también presentó a Sealink una propuesta relativa a las condiciones que le parecían adecuadas para acceder a la zona este del puerto. Entre otras cosas, SC proponía construir instalaciones provisionales (que podrían desmantelarse en un plazo de catorce días), a condición de que Sealink les garantizase un lugar en el puerto al proceder a la ampliación y modificación de la zona este. SC debería tener garantizado el acceso al puerto durante diez años, con la opción de rescindir el contrato observando un mes de preaviso, y debería tener derecho preferente de utilización de las instalaciones que se construyesen o de las instalaciones alternativas durante las obras de ampliación.

(29) El 13 de noviembre de 1992, Sealink facilitó un horario de disponibilidad de las instalaciones existentes en Holyhead para 1993, ofreciendo los siguientes períodos horarios :

Atracadero de Station Berth :

de 04.30 a 12.00 horas,

de 17.30 a 24.00 horas.

Atracadero de Admiralty Pier :

de 03.30 a 09.30 horas,

de 17.00 a 21.30 horas.

Atracadero de Outer Harbour :

de 04.30 a 13.00 horas,

de 16.00 a 00.30 horas.

El mismo día, mediante telefax, SC solicitó los siguientes períodos horarios en el atracadero de Station :

— de 06.35 a 07.15 horas,

— de 11.35 a 12.15 horas,

— de 16.35 a 17.15 horas,

— de 21.35 a 22.15 horas.

SC declaró que su petición se basaba en que el lapso de tiempo entre la salida de un buque y la llegada de otro debería ser de quince minutos en lugar de treinta. SC también subrayó que la solicitud de períodos horarios en el atracadero de Station no afectaba para nada a su opinión de que Sealink no tenía razones válidas para negarse a facilitar a SC las instalaciones provisionales que solicitaba en el East Quay.

(30) El 16 de noviembre de 1992, SC escribió a Sealink indicándole que no consideraba óptimos los períodos horarios solicitados y que esperaba recibir unos períodos más convenientes en 1994, una vez finalizadas las obras de ampliación del puerto.

(31) El 17 de noviembre de 1992, SC anunció públicamente que iniciaría la explotación de un servicio a partir del puerto de Holyhead en la primavera de 1993, con salidas del puerto a las 9.00, 14.00, 19.00 y 24.00 horas. SC informó de esto Sealink al día siguiente, acusándole de no haber respondido a la petición de períodos horarios en el atracadero de Station.

(32) Sealink contestó el 20 de noviembre, declarando que necesitaba examinar las exigencias de SC en relación con dicho atracadero (véase el considerando 29).

(33) SC escribió a Sealink el 26 de noviembre, manifestando que los períodos de operación que se le habían ofrecido en el atracadero de Station Berth eran inaceptables desde el punto de vista comercial, ya que :

a) no permitían unos enlaces adecuados con la red ferroviaria ;

b) la hora de salida del puerto irlandés sería demasiado temprana ;

c) la hora de salida de Holyhead impediría una posible demanda procedente de las principales ciudades británicas ;

d) los horarios de utilización del atracadero no dejaban ningún margen para el caso de condiciones meteorológicas desfavorables ;

e) la utilización del atracadero permitiría a Sealink ejercer demasiado control sobre las actividades de SC.

SC también manifestó que su ingeniero asesor había exluido, por motivos técnicos, la utilización por el transbordador SeaCat del atracadero de Admiralty Pier, y que el atracadero de Outer Harbour era inadecuado debido a su exposición a los vientos del norte y del noreste. SC concluía que no le quedaba otra alternativa que insistir en su acceso al East Quay.

(34) SC escribió a Sealink el 3 de diciembre de 1992, declarando que, desde hacía algún tiempo, resultaba evidente que el East Quay era la única instalación que presentaba las condiciones apropiadas para el servicio SeaCat en 1993. Sealink contestó el 4 de diciembre, manifestando que, en vista de ello, consideraba retirada la solicitud de SC de períodos horarios en el atracadero de Station. Sealink rechazó las propuestas de SC, de 11 de noviembre, relativas a la disponibilidad de instalaciones provisionales en el East Quay, señalando que las mismas eran « demasiado ambiciosas, unilaterales y potencialmente generadoras de problemas que pondrían en peligro el desarrollo del programa de ampliación ».

(35) El 4 de enero de 1993, SC escribió a Sealink señalando que, debido a la falta de acuerdo, ya era demasiado tarde para iniciar el servicio SeaCat en 1993, aunque deseaba llegar a un acuerdo que le permitiera iniciarlo en 1994.

(36) El 20 de enero de 1993, se celebró una reunión entre las partes en la que Sealink explicó en líneas generales sus planes de ampliación de la zona este del puerto. El día siguiente, SC facilitó, por escrito, a Sealink una descripción detallada de sus exigencias técnicas y de otro tipo para la explotación del servicio SeaCat en 1994.

(37) El 22 de febrero de 1993, Sealink informó a SC de que podrían satisfacerse varias de sus exigencias técnicas, si bien un acuerdo global sobre la utilización de las instalaciones del puerto no podría alcanzarse antes de la Semana Santa de 1993, como había solicitado SC, y de que su proceso de planificación para 1994 comenzaría en septiembre de 1993.

(38) Tras nuevos intercambios infructuosos de correspondencia, SC presentó su denuncia a la Comisión el 15 de abril de 1993.

## H. Evolución del asunto tras la presentación de la denuncia

(39) El 24 de mayo de 1993, SSL presentó a SSP lo que denominaba una solicitud de períodos horarios para poder iniciar un servicio de transbordador rápido el 1 de julio de 1993 a partir del atracadero de Admiralty Pier del puerto de Holyhead. Esta solicitud se aprobó el 28 de mayo, aceptándose también los horarios correspondientes a 1993 y 1994. El 27 de mayo de 1993, Sealink anunció, mediante un comunicado de prensa, la inauguración en julio de un servicio entre Holyhead y un lugar indeterminado de la Bahía de Dublín. El 5 de junio de 1993, aparecieron en la prensa británica anuncios que indicaban la inauguración del servicio entre Holyhead y Dun Laoghaire el 16 de julio de 1993.

(40) El 21 de junio de 1993, Sealink se dirigió por escrito a la Comisión comunicándole las condiciones que estaba dispuesta a ofrecer a SC en relación con la utilización de las instalaciones existentes en Holyhead en 1994, y adjuntando un cuadro con los períodos horarios disponibles en los atracaderos de Station Berth, Admiralty Pier y Outer Harbour. Sealink estimaba que podría satisfacer todas las exigencias « razonables » de SC indicadas en sus anteriores solicitudes, y que el período de 13.20 a 14 horas agravaría los problemas de congestión en el puerto. Sin embargo, Sealink no podría garantizar que las medidas que proponía resolverían todos los problemas a satisfacción de todos los interesados. Sealink indicó los derechos portuarios aplicables a su propio servicio de transbordador rápido en 1993 y añadió que los derechos para 1994 se determinarían en el otoño de 1993 y no supondrían un aumento significativo.

En cuanto a la propuesta de SC de utilizar instalaciones nuevas o adicionales, Sealink señaló que no era necesario construir nuevas instalaciones, teniendo en cuenta la considerable capacidad disponible en las instalaciones existentes del puerto, que permitiría a SC utilizarlas durante la mayor parte, o quizá la totalidad, de los períodos en que deseaba hacerlo. En cualquier caso, según Sealink, las importantes obras de ampliación deberían iniciarse en la zona este en 1994 si se deseaba que las nuevas instalaciones estuvieran disponibles para 1995. En cuanto a la zona oeste, unas nuevas instalaciones no evitarían el problema de congestión en torno al período de mediodía.

(41) En respuesta a la carta de Sealink, SC se dirigió por escrito a la Comisión el 25 de junio de 1993. SC señalaba que Sealink no había ofrecido condiciones precisas y no había demostrado la existencia de una considerable capacidad disponible en las instalaciones existentes (en la zona oeste del puerto). Según SC, no existe la flexibilidad necesaria para que un operador pueda modificar su horario y Sealink no puede garantizar que no se produzcan interrupciones debidas a la existencia de congestión, a unas condiciones meteorológicas adversas, etc. Los derechos portuarios son muy elevados en comparación con los de otros puertos (por ejemplo, Dun Laoghaire), y ello redunda en beneficio de Sealink ya que los derechos pagados por la misma como empresa de servicios de transbordador son recibidos por ella como empresa explotadora del puerto.

Según SC existe capacidad más que suficiente en la zona este del puerto, por lo que no es necesario concentrar todas las empresas de transbordadores en los atracaderos existentes en la zona oeste, ya que esto acarrearía problemas de asignación de los períodos horarios y problemas de congestión. Sealink ha indicado que la ampliación, cuya finalización estaba prevista en un principio para la primavera de 1994 y actualmente se prevé para 1995, no es ni mucho menos segura y depende de

la concesión de ayuda. SC ha manifestado su disposición a pagar las instalaciones provisionales necesarias y a trasladarse a petición de Sealink, siempre que haya observado un plazo de preaviso de catorce días. SC afirma que la conducta de Sealink no es la que cabría esperar de un operador portuario independiente lo cual debe atribuirse a su deseo de proteger sus servicios de transbordador frente a la competencia. Un operador portuario independiente hubiera buscado activamente nuevas actividades comerciales para el puerto y hubiera intentado, de forma constructiva, llegar a soluciones para cualquier obstáculo técnico que hubiese podido surgir.

(42) En su respuesta al pliego de cargos de la Comisión, Sealink señaló que SC podía disponer de un período horario de 12.30 a 13.15 en la zona oeste. Sealink manifestó también que estaba dispuesta a permitir que SC construyese unas instalaciones provisionales y utilizase la zona este para prestar un servicio de transbordador rápido en cuanto así lo desease, siempre que dichas instalaciones fuesen trasladadas una vez transcurrido el plazo de catorce días de preaviso cuando se iniciasen las obras de ampliación de la zona este. (Posteriormente se supo que Sealink quería iniciar las obras antes del mes de mayo de 1994, fecha en la que SC deseaba comenzar a operar.) SC correría con los gastos de dichas instalaciones provisionales y pagaría los derechos portuarios normales. Sealink no podía garantizar a SC los mismos períodos horarios en la zona oeste cuando se trasladara a ésta una vez que hubiesen comenzado las obras de ampliación de la zona este.

(43) Durante la audiencia SC indicó que el período de 12.30 a 13.15 en la zona oeste dejaría su programación horaria diaria en un nivel inaceptable ya que su primera salida desde Dun Laoghaire habría de efectuarse a las 5.45, es decir, demasiado temprano para poder ser viable comercialmente, con lo que todo el servicio sería comercialmente inviable.

(44) La Comisión invitó a B&I Line PLC a que asistiese a la audiencia como tercero posiblemente interesado por las medidas que se pudiesen adoptar mediante decisión en este asunto. B&I apoyó la postura de Sealink en cuanto a que el período de 13.20 a 14 asignado a SC en la zona oeste supondría unos niveles de congestión en el puerto inaceptables y deseaba reservar su opinión en cuanto al período alternativo propuesto en función de la experiencia adquirida durante 1994. Por lo que se refiere al plan de ampliación del puerto, B&I manifestó que no había sido consultada por Sealink por lo que a sus planes se refiere y que no podía formarse una opinión en cuanto a si se vería afectada perjudicialmente por la construcción de una instalación temporal para SC hasta no disponer de más información. B&I manifestó que debería ser consultada respecto a cualquier posible medida provisional adoptada por la Comisión que pudiese producir un efecto perjudicial sobre su actividad comercial.

(45) El 1 de octubre de 1993, Sealink ofreció a SC un período horario en la zona oeste entre las 13.20 y las 14, período que estaría disponible si se efectuaban distintas mejoras en las instalaciones portuarias. Era posible efectuar estas mejoras gracias a que algunas fincas situadas en la zona oeste habían quedado libres de moradores el 18 de junio de 1993 y la demolición de las mismas creaba espacio para ciertas mejoras que podrían aliviar los problemas de congestión del tráfico. Los períodos horarios disponibles para SC significaban que ésta podía contar con todos los períodos que había manifestado que eran fundamentales para operar un servicio viable comercialmente, es decir con horas de salida desde Holyhead a las 9, 14, 19 y 24 horas.

(46) El 13 de octubre de 1993, Sea Containers respondió a la oferta manifestando que existían dudas considerables en cuanto a si el problema de la congestión podía resolverse efectuando las mejoras sugeridas por Sealink y que era muy poco probable que el tráfico de SC pudiese ser gestionado de forma satisfactoria en las horas propuestas. No obstante, el 8 de noviembre de 1993, Sea Containers manifestó por escrito a Sealink que tras reconsiderar la oferta había decidido aceptarla, pese a sus reservas. Actualmente SC propone iniciar un servicio de Holyhead a Dun Laoghaire a partir de mayo de 1994.

(47) A la vista de que Sea Containers acepta actualmente los períodos horarios que le ofrece Sealink, ha de considerarse si procede tomar una decisión sobre la adopción de medidas provisionales. No obstante, Sealink mantiene su solicitud y las autoridades del Reino Unido también han pedido a la Comisión que adopte una decisión. Por todo ello, la Comisión debe considerar si tal decisión sigue teniendo suficiente interés público. Si bien las partes han llegado a un acuerdo sobre el acceso de Sea Containers al puerto de Holyhead durante 1994, mantienen puntos de vista contrarios sobre sus perspectivos derechos; en concreto, Sealink sigue manteniendo que su condición de propietario no le impone obligaciones especiales. Si en esta fase se adopta una decisión sobre la aplicación de medidas provisionales, se clarificará la posición legal de las partes actualmente y en sus futuras relaciones, obviando la intervención de la Comisión en una fase posterior, en especial en relación con el acceso a las nuevas instalaciones que se construirán en la zona este del puerto. También serviría para orientar sobre el trato futuro en este tipo de situaciones o en situaciones similares. En estas circunstancias, la Comisión considera adecuado tomar una decisión sobre este asunto.

(48) De lo manifestado por las autoridades del Reino Unido, la Comisión deduce que es probable que Sealink obtenga la financiación necesaria y que la ampliación de la zona este del puerto de Holyhead se efectuará según lo previsto en 1994.

### I. Argumentos fundamentales de las partes

(49) SC sostiene que, por lo menos hasta el 1 de octubre de 1993, Sealink abusó de su posición dominante como autoridad portuaria de Holyhead y en el mercado de servicios de transbordador a través del Corredor Central, infringiendo así el artículo 86.

(50) SC estima que Sealink le impidió deliberadamente iniciar un servicio de transbordador rápido, en un intento por proteger su cuota de mercado en el transporte a través del Corredor Central.

(51) Sealink estima que SC debería haber podido utilizar las instalaciones existentes en el puerto para inaugurar su servicio, hasta que se efectuara la ampliación. Sealink mantiene que SC pretendía la utilización exclusiva de su atracadero y su terminal propios y estima que no tenía derecho a ello. En cualquier caso, Sealink sostiene que a SC se le habían ofrecido períodos horarios para iniciar su servicio, lo que significa que, en ningún momento, se le negó el acceso a infraestructuras básicas. SC podría haber inaugurado su servicio a partir de Holyhead en 1993 si así lo hubiese deseado, y actualmente podrá comenzar a operar en 1994. Sealink considera carente de fundamento la petición de medidas provisionales.

(52) Por consiguiente, las empresas no están de acuerdo sobre :

— si existe suficiente capacidad disponible sin congestión en las instalaciones existentes (en el West Dock) para que SC explote un servicio viable desde el punto de vista comercial en 1994 ;

— si Sealink tiene razones legítimas para rechazar la petición de SC de utilizar de forma provisional, las instalaciones del East Quay en 1993 ;

— si es viable, en relación con el proyecto de ampliación, que SC construya instalaciones provisionales en la zona este del puerto para ser utilizadas en 1994.

(53) SC mantiene que, hasta el 1 de octubre de 1993, los períodos horarios ofrecidos en las instalaciones existentes no le permitían explotar un servicio viable desde el punto de vista comercial. SC también sostiene que tenía derecho a acceder al East Quay dado que existía capacidad disponible en el mismo y la negativa de Sealink a darle acceso respondía a su deseo de proteger su propio servicio de transbordador frente a la competencia.

(54) Sealink mantiene que la razón para no permitir utilizar a SC el East Quay era el deseo de evitar interferencias con el proyecto de ampliación del puerto, que actualmente se propone iniciar en 1994. Asimismo, mantiene que Sea Containers sólo estaba interesada en la utilización exclusiva de sus propias instalaciones en Holyhead y no tenía un interés real en utilizar las instalaciones existentes.

## II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

### A. Condiciones para la adopción de medidas provisionales

(55) Los poderes de la Comisión, en virtud del artículo 3 del Reglamento nº 17, de exigir que se ponga fin a una infracción de las normas de competencia incluyen la facultad de adoptar medidas provisionales en la medida en que puedan considerarse indispensables con vistas a evitar que el ejercicio del poder decisorio contemplado en el artículo 3 llegue a ser ineficaz, o incluso ilusorio, debido a la actividad de ciertas empresas [asunto 792/79R, Camera Care contra Comisión (1)].

(56) Las condiciones que deben darse para la adopción de medidas provisionales son :

— existencia de indicios razonables de infracción, y

— urgencia, esto es, necesidad de evitar una situación que podría ocasionar daños y perjuicios graves e irreparables a la parte que solicita las medidas provisionales o que es intolerable para el interés público.

Las medidas que adopte la Comisión deberán ser de carácter provisional y cautelar y limitarse a lo estrictamente necesario para la situación de que se trate. La Comisión también debe tener en cuenta los intereses legítimos de la empresa a la que estén destinadas las medidas provisionales. Dichas medidas no deberán rebasar la facultad de la Comisión de ordenar que se ponga fin a una infracción en su decisión final.

(57) Aun cuando el operador de unas instalaciones básicas está obligado a facilitar el acceso en condiciones no discriminatorias, las medidas provisionales destinadas a facilitar la entrada en el mercado

(1) RTJ 1980, p. 119 y más en concreto, p. 131 (apartado 18).

de un nuevo competidor requieren una justificación más sólida que las medidas destinadas a mantener la situación de un competidor ya establecido.

(58) Cuando se niega a una empresa la oportunidad de suministrar un nuevo producto o servicio a un mercado y cuando es probable que el valor de esta oportunidad disminuya considerablemente a falta de medidas provisionales, existe una urgencia suficiente que justifica la adopción de medidas provisionales si se cumplen las demás condiciones para su concesión.

(59) En otro caso, la decisión final de la Comisión que prohibiese el abuso de posición dominante por obstaculizar el « crecimiento de la competencia » [1] llegaría a ser « ineficaz o incluso ilusoria » [2].

## B. Aplicación de estos principios al presente asunto

### 1. *Indicios razonables de infracción*

#### a) Artículo 86

(60) En el presente asunto, los dos puntos en litigio que hay que dilucidar en primer lugar son : i) si Sealink ocupa una posición dominante, y ii) si el comportamiento de Sealink supone un abuso. En una solicitud de medidas provisionales, la Comisión no necesita llegar a una decisión final sobre estos puntos, pero debe sin embargo decidir si existen indicios razonables consistentes en relación con ambos puntos.

#### b) Posición dominante

(61) Para determinar si una empresa es dominante, es necesario primero determinar el mercado de referencia esto es, el mercado geográfico y el mercado de servicios en donde se pueda evaluar el poder de mercado de la empresa presuntamente dominante.

(62) El fundamento de la denuncia es que la negativa a facilitar el acceso al puerto de Holyhead en condiciones razonables y no discriminatorias protegerá y reforzará la posición de Sealink en el mercado de servicios de transporte marítimo de automóviles y pasajeros en el Corredor Central entre el Reino Unido e Irlanda (véase el considerando 11).

(63) El puerto de Holyhead es el único puerto británico que ofrece actualmente este servicio. El puerto alternativo más próximo a Holyhead es Liverpool ; la duración del viaje entre Dublín y Liverpool es aproximadamente el doble de la del viaje entre Dublín y Holyhead. La gran duración del viaje de Dublín a Liverpool hace que el puerto de Liverpool no sea sustitutivo del de Holyhead para el transporte de pasajeros y automóviles.

(64) En las circunstancias actuales, si SC desease iniciar un servicio de transbordador en el Corredor Central, no podría hacerlo, a menos que aceptase un incremento sustancial de la duración de la travesía o construyese por sí misma un nuevo puerto. Esta última alternativa no es realista desde el punto de vista económico o material.

(65) Por consiguiente, Sealink, en su calidad de autoridad portuaria, ocupa una posición dominante en el mercado de suministro de instalaciones portuarias para la prestación de servicios de transporte marítimo de automóviles y pasajeros en el Corredor Central entre el Reino Unido e Irlanda.

#### c) Abuso de posición dominante

(66) Una empresa que ocupa una posición dominante respecto de la puesta a disposición de instalaciones básicas (esto es, instalaciones o infraestructuras sin cuya utilización los competidores no pueden prestar servicios a sus clientes) y utiliza ella misma dichas instalaciones, y que niega a otras empresas el acceso a las mismas sin razón válida o se lo concede únicamente en condiciones menos favorables que aquéllas de que disfrutan sus propios servicios, infringe el artículo 86 si se cumplen las otras condiciones de dicho artículo [3]. Una empresa que ocupa una posición dominante no puede efectuar discriminaciones en favor de sus propias actividades en un mercado conexo. Se produce una infracción al artículo 86 cuando el propietario de instalaciones básicas utiliza su poder en un mercado para proteger o reforzar su posición en un mercado conexo, en particular, negando el acceso a un competidor o concediéndoselo en condiciones menos favorables que aquellas de que disfrutan sus propios servicios e imponiendo, así, una desventaja a su competidor desde el punto de vista de la competencia.

[1] Asunto 85/76, Hoffmann-la Roche C/Comisión RTJ 1979 461 y más en concreto p. 541 (apartado 91). Véanse también los Autos del Presidente del Tribunal de Primera Instancia en los asuntos T-24/92 R y T-28/92 R, Langnese-Iglo y Schöller C/Comisión RTJ 1992, p. II-1839 y T-7/93 R y T-9/93 R (mismas partes), RTJ 1993, p. II-131.

[2] Véase punto 55.

[3] Véanse, entre otros : asuntos 6 y 7/73, Commercial Solvents contra Comisión, RTJ 1974, p. 223 ; asunto 311/84, Télémarketing, RTJ 1985, p. 3261 ; asunto C-18/88 RTT contra GB-Inno, RTJ 1991, p. I-5941 ; asunto I-5941 ; asunto C-260/89, Elliniki Radiophonia Teleorassi, RTJ 1991, p. I-2925, asuntos T-69, T-70 y T-76/89, RTE, BBC e ITP contra Comisión, RTJ 1991, p. II-485, II-535, II-575, y las Decisiones de la Comisión : 76/185/CEE, National Carbonizing, DO nº L 35 de 10. 2. 1976, p. 6 ; 88/589/CEE, London European - SABENA, DO nº L 317 de 24. 11. 1988, p. 47 ; 92/213/CEE, British Midland contra Aer Lingus, DO nº L 96 de 10. 4. 1992, p. 34 ; B & I contra Sealink, 11. 6. 1992, Boletín CE nº 6-1992, punto 1. 3. 30.

(67) Este principio es aplicable cuando el competidor que desea utilizar las instalaciones básicas intenta acceder por primera vez al mercado considerado. En el asunto Hoffmann-La Roche (1), el Tribunal dictaminó :

« El concepto de abuso es un concepto objetivo, relativo al comportamiento de una empresa en posición dominante que afecta a la estructura de un mercado en el que el grado de competencia se ve disminuido por la presencia de dicha empresa y que, mediante el recurso a métodos diferentes de los que hacen posible una competencia normal en las transacciones de los operadores comerciales sobre productos o servicios, dificulta el mantenimiento del grado de competencia existente en el mercado o el desarrollo de la misma. ».

Una decisión sobre medidas provisionales puede estar justificada en la medida en que sea necesaria para garantizar que cualquier decisión final de la Comisión sea eficaz, tanto si el demandante intenta acceder por primera vez al mercado como si ya compite en el mismo.

(68) SC desea introducir un nuevo servicio de transbordador rápido en la línea Holyhead-Dun Laoghaire, utilizando un catamarán rápido. Hasta que en la primavera de 1993 Sealink introdujo su propio servicio de transbordador rápido no existía ningún servicio similar en esta ruta.

(69) Actualmente Sealink ha lanzado su propia versión del mismo servicio que SC pretendía suministrar. El fondo de comercio y la reputación comercial que SC deseaba adquirir al ofrecer el primer servicio de transbordador rápido en esta ruta se atribuyen ahora a Sealink.

(70) Sealink demoró y planteó constantemente dificultades a la posible utilización por parte de SC de las instalaciones existentes en la zona oeste del puerto. Hasta el 21 de junio de 1993 Sealink no mostró su voluntad de permitir que SC operase desde unas instalaciones provisionales, por su propia cuenta, en la zona este del puerto, hasta que las obras de ampliación exigiesen el traslado de dichas instalaciones. Durante la audiencia, quedó claro que se pretendía que las obras de ampliación comenzasen antes del servicio de transbordador rápido de SC, con lo que la oferta carecía de sentido. La Comisión considera que Sealink, al negociar con SC, no propuso ni buscó soluciones a los problemas planteados y que su rechazo de todas las propuestas de SC, sin realizar una contraoferta o intentar negociar, no fue una actuación conforme con las obligaciones de una empresa que dispone de una posición dominante en unas instalaciones básicas. Su comportamiento tampoco fue el que habría cabido esperar de una autoridad portuaria independiente. Así lo corrobora el hecho de que la propia Sealink ha obtenido rápidamente la autorización para la explotación de sus servicios de transbordador rápido. En resumen, SSP ha tratado la solicitud de SC de forma discriminatoria a la de SSL.

(71) En ningún momento de las negociaciones que tuvieron lugar de junio de 1992 a marzo de 1993, Sealink presentó diversas opciones en relación con la propuesta de SC de resolver los problemas planteados por Sealink mediante la construcción, por cuenta de SC, de instalaciones temporales en el puerto. Su actuación en este ámbito fue totalmente negativa, consistiendo únicamente en plantear dificultades respecto de cada una de las cuatro opciones propuestas por SC.

(72) Hasta el 1 de octubre de 1993, Sealink no estaba dispuesta a facilitar a SC los períodos horarios que ésta había solicitado para inaugurar un servicio utilizando las instalaciones existentes.

(73) Sealink no consultó a los dos operadores de transbordador en el puerto de Holyhead en cuanto a sus planes de ampliación.

(74) Sealink no ha establecido en momento alguno el sistema necesario para cumplir sus funciones como operador portuario con objeto de garantizar que cumple sus deberes frente a otros operadores de transbordadores. Sealink nunca consultó a SC sobre las formas de resolver las dificultades que Sealink planteaba. Sealink aprobó precipitadamente su propio horario para sus operaciones de transbordador en 1993 y 1994, pero se negó a discutir los horarios de SC para 1994 hasta el otoño de 1993. Durante este año Sealink alteró varias veces su plan de desarrollo de la zona este del puerto sin consultar a SC, a menudo para satisfacer sus propias necesidades, a pesar de que las últimas versiones de dicho plan dificultaban en mayor medida la autorización para que SC construyese unas instalaciones provisionales en 1994 en dicha zona. La propia Sealink admitió que sus otras propuestas a SC para 1994 podían dar lugar a congestiones, pero se negó

(1) Véase la nota 1, en la página 16.

a permitir que SC dispusiese de sus propias instalaciones. A pesar de que SC manifestó que los horarios que Sealink le sugería para 1994 no eran satisfactorios, hasta octubre de 1993 Sealink no adujo nunca que hubiese estudiado cualquier posibilidad de modificación de sus horarios para 1994. Durante la audiencia Sealink alegó que no tenía la obligación de permitir la penetración de un nuevo competidor si esto daba lugar a un deterioro de los servicios portuarios, pero Sealink nunca consultó con SC sobre la inevitabilidad de esta presunta consecuencia. Sealink tampoco consultó con B&I sus planes de ampliación del puerto de Holyhead.

(75) La Comisión opina que en las circunstancias del presente caso, una autoridad portuaria independiente, que lógicamente estaría interesada en incrementar los ingresos del puerto, habría, por lo menos, considerado si se podían compaginar los intereses de los usuarios ya existentes y los de los usuarios propuestos mediante una solución que exigiese pequeñas modificaciones de los períodos horarios asignados o de cualquier tipo del plan de ampliación del puerto. En situaciones como la presente, a menos que se estudie en detalle la solución y se discuta con todos los interesados, es probable que la autoridad portuaria que no sea independiente prefiera llegar a un acuerdo que le suponga unos inconvenientes mínimos pero que no necesariamente proporcione acceso no discriminatorio al nuevo participante en el mercado. Si Sealink, a la hora de elaborar las distintas versiones de su plan de ampliación de la zona este, hubiese consultado debidamente en todo momento con SC (y con B&I) detalladamente y de buena fe, hubiera sido posible evitar la dificultad de compaginar dicho plan con el deseo de SC de disponer de instalaciones provisionales en dicho lugar.

(76) Aunque SC no tiene derecho a obtener una situación preferente en ningún sentido, la Comisión concluye que hasta el 1 de octubre de 1993 Sealink no ofreció a SC un acceso a Holyhead en condiciones no discriminatorias. En el marco del presente procedimiento no parece necesario examinar en detalle la pertinencia de las consideraciones hechas por SSP y descritas en los considerandos 23, 27 y 40. Por contra, esta cuestión debería profundizarse en el marco de una eventual decisión final.

d) Efectos sobre los intercambios entre Estados miembros

(77) La denuncia se refiere al acceso a un puerto cuyo mercado geográfico constituye una parte sustancial del mercado común ya que dicho puerto es uno de los principales enlaces entre dos Estados miembros, el Reino Unido e Irlanda, y es el único puerto que tiene enlace directo entre Gran Bretaña y la capital de Irlanda. La negativa a ofrecer a Sea Containers un acceso en condiciones razonables y no discriminatorias a las instalaciones portuarias de Holyhead que le permitiera inaugurar un servicio de transbordador, así como sus posibles consecuencias, desde el punto de vista de la competencia, sobre el mercado de transporte marítimo en el Mar de Irlanda, afectaría directamente a los intercambios entre Estados miembros.

e) Conclusión

(78) Con arreglo a los pruebas disponibles en la actualidad, cabe concluir que existen indicios razonables y suficientes de abuso, en el sentido del artículo 86, que justifican la adopción de medidas provisionales, siempre que se cumplan los demás requisitos necesarios para la adopción de las mismas.

2. *Probabilidad de daños y perjuicios graves e irreparables; urgencia*

(79) A pesar de todo lo anterior, actualmente (el 1 de octubre de 1993) Sealink ha presentado una oferta a Sea Containers que hace posible que esta última comience a operar un servicio en 1994 con los períodos horarios que había manifestado que consideraba fundamentales para prestar un servicio comercialmente viable. Actualmente SC ha aceptado la oferta y la Comisión estima que la oferta efectuada por Sealink es razonable teniendo en cuenta que se trata de un puerto con capacidad limitada. En particular, se ha ofrecido a Sea Containers precisamente los períodos horarios que ella misma había considerado fundamentales para operar su servicio, y podría usar las mismas instalaciones que los demás operadores del puerto. Cualquier demora o interrupción que pudiese deberse a la congestión o al mal tiempo afectaría probablemente también a los demás operadores.

Para que se cumpla la condición de urgencia derivada de un peligro de que se produzca a SC un daño serio e irreparable, la Comisión considera que había que demostrar que SC no podía operar un servicio comercialmente viable desde el puerto en 1994 como el resultado de la conducta de Sealink, por lo que no hubiera podido penetrar en el mercado. Dado que actualmente se ha ofrecido a Sea Containers y ésta ha aceptado, la posibilidad de iniciar un servicio, no parece que Sea Containers vaya a sufrir un daño serio irreparable que pueda justificar la adopción de medidas provisionales,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Se desestima la solicitud presentada por Sea Containers Ltd de adopción, por parte de la Comisión, de medidas provisionales contra Stena Sealink Line y Stena Sealink Ports.

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión será :

Sea Containers Limited
Sea Containers House
20 Upper Ground
London SE1 9PF
Reino Unido

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1993.

*Por la Comisión*
Karel VAN MIERT
*Miembro de la Comisión*