II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 21 de Dezembro de 1993

relativa a um processo nos termos do artigo 86º do Tratado CE

(IV/34.689 — Sea Containers contra Stena Sealink — Medidas provisórias)

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(94/19/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento nº 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de execução dos artigos 85º e 86º do Tratado [1], com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão da Espanha e de Portugal, e, nomeadamente, os seus artigos 3º e 16º,

Tendo em conta a denúncia da Sea Containers Ltd, de 15 de Abril de 1993, relativa a uma alegada violação do artigo 86º do Tratado pela Stena Sealink Ports e pela Stena Sealink Line e na qual se solicitava à Comissão a adopção de medidas provisórias,

Tendo em conta a Decisão da Comissão de 16 de Julho de 1993 de dar início a um processo relativamente a este caso,

Após ter dado à Stena Sealink Ports e à Stena Sealink Line a oportunidade de se pronunciarem sobre as acusações formuladas pela Comissão em conformidade com o nº 1 do artigo 19º do Regulamento nº 17 e com o Regulamento nº 99/63/CEE da Comissão, de 25 de Julho de 1963, relativo às audições previstas nos nºs 1 e 2 do artigo 19º do Regulamento nº 17 do Conselho [2],

Após consulta do Comité consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte :

I. OS FACTOS

A. A natureza da presente decisão

(1) A presente decisão prevê o indeferimento do pedido de medidas provisórias na pendência da adopção de uma decisão final relativa à denúncia apresentada nos termos do artigo 3º do Regulamento nº 17 pela Sea Containers Ltd contra a Stena Sealink Ports e a Stena Sealink Line, respeitante a uma alegada violação do artigo 86º do Tratado.

B. As empresas

(2) A Sea Containers Ltd (« SC ») é uma empresa registada nas Bermudas. O seu endereço principal no Reino Unido é : Sea Containers House, 20, Upper Ground, London SE1 9PF, Reino Unido. As principais actividades da empresa são a venda e o aluguer de formas especiais de contentores de cargas marítimas e a propriedade e operação de portos e docas. Através da sua filial, Sea Containers Ferries Limited, a empresa explora serviços de « ferry » para passageiros, veículos e carga.

(3) A Stena Sealink Line (« SSL ») é uma empresa registada no Reino Unido, com sede em Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX. A principal

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

actividade da empresa é a exploração de serviços de « ferry » entre a Grã-Bretanha, a Irlanda e a França.

(4) A Stena Sealink Ports (« SSP ») é ume empresa registada no Reino Unido, com sede em Charter House, Park Street, Ashford, Kent TN24 8EX, embora o seu principal endereço para efeitos operacionais seja Sealink House, Holyhead, Gwynedd, LL85 1DQ. A SSP é o proprietário e operador do porto de Holyhead em Anglesey, País de Gales. A SSP era anteriormente designada por Sealink Harbours Limited, até 16 de Novembro de 1992.

(5) A SSL tem 55 % do capital da SSP, sendo os restantes 45 % da propriedade da Stena Sealink (Holdings) Limited (« SSLH »).

(6) A SSL e a SSP são membros do grupo de empresas Stena Line AB (« Stena Group ») desde 1990.

(7) A SSL e a SSP são na realidade uma entidade económica única, pois têm o mesmo secretariado e os mesmos directores, exercendo a SSL um controlo considerável sobre as actividades comerciais da SSP. Os seus trabalhadores nem sempre estabelecem uma distinção entre as duas empresas e confundem-nas frequentemente.

(8) Assim, serão designadas em todo o processo por Sealink, salvo se houver necessidade de as distinguir.

C. A denúncia

(9) Em 15 de Abril de 1993, a Comissão recebeu uma denúncia da Sea Containers Limited, apresentada nos termos do artigo 3º do Regulamento nº 17 do Conselho, contra a Stena Sealink Line e a Stena Sealink Ports. A denúncia refere-se ao facto de a SSP ter abusado da sua posição dominante enquanto proprietário e operador do porto de Holyhead, em violação do disposto no artigo 86º do Tratado, ao não ter facultado à SC um acesso razoável a instalações ou infra-estruturas essenciais, baseando-se nos seus direitos exclusivos para proteger a referida posição dominante, sem qualquer justificação objectiva. A SSL, membro do mesmo grupo de empresas (ver considerando 8 supra), usufrui alegadamente de uma posição dominante no mercado de serviços de « ferry » para passageiros e veículos na rota do « corredor central » entre a Grã-Bretanha e a Irlanda (ver considerandos 11 a 14) e beneficiaria de qualquer protecção que lhe fosse concedida relativamente aos novos operadores que procurassem entrar no mercado. A SC acusa a Sealink de não estabelecer uma distinção adequada entre o seu papel de operador de porto e o seu papel de operador de « ferry ».

(10) A denúncia solicitava à Comissão a adopção urgente de medidas provisórias a fim de, nomeadamente :

a) Proibir a Sealink de remodelar o porto de Holyhead de forma a reduzir a actual capacidade portuária ;

b) Solicitar à Sealink a conclusão de um acordo com a SC, permitindo a esta última operar um serviço de « ferry » rápido através do corredor central, entre Holyhead e Dun Laoghaire, a partir de Maio de 1994.

D. O mercado

(11) As rotas marítimas para os « ferries » polivalentes actualmente utilizados entre a Grã-Bretanha e a Irlanda são as seguintes :

a) O « corredor setentrional », entre o porto de Stranraer, na Escócia, e Belfast e Larne, na Irlanda do Norte ;

b) O « corredor central », entre o porto de Holyhead, no País de Gales, e Dublim e Dun Laoghaire, na Irlanda ;

c) O « corredor meridional », entre os portos de Swansea, Pembroke e Fishguard, no País de Gales, e Cork e Rosslare, na Irlanda.

(12) O mercado relevante no âmbito do presente processo é o mercado da prestação de serviços portuários para « ferries » de passageiros e veículos na rota do corredor central.

(13) Para qualquer viajante, a substituibilidade entre os três corredores através do mar da Irlanda depende do seu ponto de origem e do destino pretendido na viagem em questão. Os corredores setentrional e meridional, que constituem as rotas entre a Escócia e a Irlanda do Norte e o sul do país de Gales e a Irlanda, respectivamente, não podem ser consideradas alternativas viáveis ao corredor central para a maioria dos utentes com ou sem automóvel. Quase um terço da população da Irlanda reside na área da Grande Dublim e Holyhead é de fácil acesso para os habitantes de Birmingham, Manchester e Liverpool. Os portos irlandeses nos corredores setentrional e meridional ficam longe de Dublim, que é o ponto de destino mais importante na Irlanda. As estradas de Dublim para o resto da Irlanda são mais rápidas e os transportes públicos mais satisfatórios do que as estradas ou os transportes públicos de Larne, Belfast ou Rosslare.

(14) De 50 a 60 % do tráfego entre o Reino Unido e a Irlanda é afectuado no corredor central, o que traduz a sua importância.

E. O porto de Holyhead

(15) Holyhead é o único porto do Reino Unido que actualmente serve a Irlanda em termos de transporte de passageiros e veículos pela rota do corredor central. Os serviços são actualmente prestados pela B&I (para Dublim) e pela Sealink (para Dun Laoghaire). A B&I Line PLC é uma linha de navegação registada na Irlanda que explora um serviço de « ferry » entre Holyhead e Dublim. Holyhead movimenta anualmente cerca de dois milhões de passageiros e 330 000 veículos.

(16) O porto caracteriza-se por uma entrada estreita e um canal de reduzida profundidade. Todos os terrenos portuários, com excepção de algumas linhas ferroviárias não utilizadas da British Rail, são propriedade da Sealink. O porto tem cinco cais, embora a Sealink utilize apenas o « Station Berth » e a B&I o « Outer Harbour ». Um terceiro cais, o « Admiralty Pier », tem vindo a ser utilizado pela Sealink desde 16 de Julho de 1993 para os seus serviços de « ferry » rápido, sendo anteriormente utilizado pela B&I no momento em que a Sea Containers apresentou o pedido inicial de acesso ao porto. Os restantes cais são o « East Quay » (cais de contentores não utilizado) e o « Repair » ou « Lay-By Berth ».

F. Antecedentes

(17) Tanto a Sealink como a SC concordam que as actuais instalações de Holyhead são insatisfatórias. Por exemplo, o lado ocidental do porto é servido por uma rede rodoviária deficiente, propensa a congestionamentos, e o « Station Berth » e o « Admiralty Pier » têm apenas uma única rampa individual.

(18) A Sealink tem vindo a colaborar com a Weslh Development Agency, com vários conselhos regionais e com a British Rail com vista a preparar a remodelação de ambos os lados do porto. Essencialmente, a remodelação envolveria a deslocação das actividades de « ferry » para a parte oriental, sendo a parte ocidental exclusivamente utilizado para fins comerciais em benefício da cidade de Holyhead. Prevê-se que a parte ocidental será utilizada para comércio retalhista, hotéis e habitação. Os trabalhos na parte oriental do porto incluiriam levantar a antiga via férrea da British Rail e criar uma nova estação de caminho-de-ferro, construir um novo terminal de passageiros e instalações para carga e aprofundar o porto.

(19) A Sealink prevê a construção de dois novos cais polivalentes na parte oriental do porto interior, adequados para os « ferries » tradicionais ró-ró e para os « ferries » rápidos do tipo utilizado noutros lados pela SC (o SeaCat). Em resposta à denúncia, a Sealink afirma que tenciona avançar com a remodelação proposta mas que o arranque do projecto está dependente do nível de apoio financeiro atribuído. A última proposta da Sealink aponta para o início da remodelação em 1994. A Sealink afirma que a remodelação do porto permitirá a um maior número de operadores assegurar os seus serviços a partir do porto de Holyhead, devido à possibilidade de manobras mais rápidas decorrente de uma maior eficácia a nível das operações portuárias. A Sea Containers argumenta que o projecto reduzirá a capacidade do porto.

G. Conflito

(20) Em 1992, a SC pensou introduzir um serviço de « ferry » rápido no corredor central a partir de Maio de 1993, com o navio SeaCat, O SeaCat é um « catamaran » ligeiro de alta velocidade, preparado para o transporte de passageiros e veículos. Holyhead foi e é considerado pela SC como o único porto adequado ao funcionamento de um serviço deste tipo no corredor central.

(21) A SC e a Sealink iniciaram discussões preliminares sobre o serviço proposto em Junho de 1992. Após um atraso inicial, foi realizada uma reunião em 17 de Agosto de 1992.

Os principais pontos discutidos na reunião foram os seguintes :

a) A SC afirmou que disporia de um navio SeaCat para iniciar um serviço de Holyhead para Dublim ou Dun Laoghaire a partir de 1 de Maio de 1993, tendo apresentado à Sealink o horário pretendido ;

b) A SC expôs as suas exigências técnicas e manifestou uma certa flexibilidade quanto à localização das suas operações no porto. Estava disposta a pagar as instalações temporárias que fossem eventualmente necessárias. A SC incluía nos seus requisitos operacionais uma passarela, uma prancha de embarque para os passageiros, um parque para pelo menos 150 veículos, um terminal de passageiros, acesso e saída adequados para passageiros e um pequeno número de escritórios para fins administrativos ;

c) A Sealink declarou ter tido problemas relacionados com as manobras dos navios no porto e receava que a B&I se queixasse dos efeitos da passagem do SecCat junto do seu navio enquanto ainda atracado. (A Comissão impôs medidas provisórias contra a Sealink, em 11 de Junho de 1992, na sequência de uma denúncia nos termos do artigo 86º do Tratado, com base nas quais a Sealink foi obrigada a alterar o seu horário de navegação para evitar passar mais do que uma vez pelo navio da B&I enquanto este estava atracado);

d) A remodelação do porto prevista pela Sealink deveria, em princípio, inicar-se em fins de 1992 e terminar no início de 1994. Isso significava que a área à volta do antigo cais de contentores se transformaria, na prática, num estaleiro de construção, não devendo ser permitido que nada entravasse o avanço das obras até à data prevista da sua conclusão. Contudo, a Sealink iria apresentar a proposta da SC aos seus consultores em matéria de engenharia.

(22) A SC e a Sealink reuniram-se de novo em 1 de Setembro de 1992 e discutiram as opções apresentadas pela SC para o arranque do seu serviço. De modo geral, as opções diziam respeito à eventual utilização de uma das quatro instalações portuárias pela SC. Uma opção prendia-se com a utilização do cais Refit na parte ocidental do porto e as outras consistiam em variantes de utilização do cais de contentores na parte oriental.

A Sealink observou que, sob o ponto de vista operacional do porto, seria preferível optar pelo cais Refit mas esta solução exigiria precauções devido às implicações marítimas, aos efeitos sobre outros utilizadores e ao período de realização das obras de remodelação da parte ocidental. A parte oriental estava sujeita aos mesmos condicionalismos. O pedido da SC tinha sido apresentado numa fase de transformações sem precedentes em Holyhead e muitas das alterações propostas envolviam várias outras partes. A Sealink não dispunha, por esse facto, do controlo total sobre o arranque e o andamento das obras no âmbito do projecto de remodelação.

(23) A Sealink enviou uma carta à SC em 29 de Setembro de 1992 em que enumerava as implicações marítimas da exploração do SeaCat a partir do porto de Holyhead que, na sua opinião, deviam ser analisadas. Estas incluíam:

— o efeito da passagem de um SeaCat junto de um navio atracada no « Admiralty Pier »,

— o efeito da passagem de navios convencionais junto de um SeaCat atracado,

— o efeito das manobras de um SeaCat nas proximidades de navios atracados ao longo do cais oriental,

— a necessidade de um cais de emergência no porto,

— menor espaço marítimo disponível para os navios que entram ou saem do porto a partir de « Station Berth »,

— o tempo necessário para a realização das manobras de um SeaCat em caso de mau tempo.

A Sealink declarou que estas preocupações exigiam uma cuidadosa reflexão e os competentes pareceres de peritos. A Sealink indagou se a SC desejava que a Sealink efectuasse um estudo matemático do efeito da manobra de um SeaCat, a expensas da SC. A Sealink não estava ainda em condições de precisar o momento em que os terrenos na parte ocidental deveriam estar disponíveis para a remodelação.

(24) A SC respondeu em 5 de Outubro de 1992, declarando que a Sealink estava simplesmente a enumerar um número infinito de incertezas sem sugerir quaisquer soluções positivas. A SC não via quaisquer dificuldades incontornáveis no que se referia às manobras do SeaCat. A SC escreveu ainda à Sealink em 13 de Outubro, sublinhando que não deviam ser esquecidas as opções que tinha proposto relativamente à parte oriental.

(25) A Sealink respondeu em 15 de Outubro de 1992, pedindo que a SC confirmasse o horário proposto para as operações e exprimindo dúvidas quanto à fiabilidade do navio SeaCat, sobretudo em caso de mau tempo. A Sealink tornou a sugerir a elaboração de um modelo matemático como forma de examinar as implicações do horário proposto pela SC.

(26) A SC escreveu de novo à Sealink em 28 de Outubro de 1992, exprimindo a sua apreensão pela falta de progressos e acusando a Sealink de empregar tácticas dilatórias a fim de proteger a sua própria actividade como operador de « ferry ». A SC declarou a sua intenção de anunciar publicamente no « World Trade Travel Market », em 17 de Novembro, que iniciaria um serviço a partir de Holyhead em 1993.

(27) Em 3 de Novembro de 1992, a Sealink respondeu que havia um certo número de questões a resolver em Holyhead, designadamente questões de navegação, efeitos sobre outros clientes, compatibilidade com os planos de remodelação, negociações relativas a investimentos e encargos e a obtenção do consentimento do banco e de terceiros. Todavia, a Sealink confirmou estar disposta, em princípio, a permitir que a SC operasse em 1993 com o SeaCat a partir das instalações existentes no porto, nas

faixas horárias disponíveis (isto é, o tempo previsto de chegada ou partida, disponível ou atribuído, ao movimento de um navio). A Sealink manifestou também o seu acordo quanto à instalação da SC na parte oriental após a conclusão do projecto de remodelação, mas que o que a SC prentendia era a criação de instalações temporárias para 1993. Esse facto levantava problemas, no entender da Sealink, a todos os níveis referidos, problemas que estava a tentar resolver mas que a SC não tomava em consideração.

(28) Em 11 de Novembro, realizou-se um encontro entre as partes em que foi discutida a utilização das instalações existentes. No dia seguinte, a SC forneceu à Sealink uma lista das instalações de base de que necessitava para operar a partir da infra-estrutura existente. Tratava-se de uma passarela adaptada, parque para pelo menos 90 veículos, um terminal de passageiros com acesso e saída adequados e uma prancha de embarque para passageiros. A SC apresentou também uma proposta à Sealink relativa às condições em que gostaria de aceder à parte oriental do porto. Propôs, nomeadamente, que a Sea Containers construísse instalações temporárias (susceptíveis de serem desmanteladas em 14 dias), desde que a Sealink lhe garantisse outro lugar no porto uma vez iniciada a remodelação da parte oriental. A SC beneficiaria de uma garantia de acesso ao porto durante 10 anos, com uma opção de rescisão mediante um aviso prévio de um mês e ser-lhe-ia assegurada a utilização prioritária das instalações a construir ou de instalações alternativas durante as obras de remodelação.

(29) Em 13 de Novembro de 1992, a Sealink apresentou um plano das faixas horárias disponíveis para 1993 nas actuais instalações de Holyhead. As faixas oferecidas foram as seguintes:

— « Station Berth »:

04.30-12.00

17.30-24.00,

— « Admiralty Pier Berth »:

03.30-09.30

17.00-21.30,

— « Outer Harbour Berth »:

04.30-13.00

16.00-00.30.

No mesmo dia, a SC solicitou, por telecópia faixas horárias em « Station Berth ». As faixas solicitadas eram:

— 06.35-07.15,

— 11.35-12.15,

— 16.35-17.15,

— 21.35-22.15.

A SC justificou o seu pedido declarando que se baseava na presunção de que o espaço de tempo entre a partida de um barco e a chegada de um outro seria de 15 minutos em vez de 30. A SC salientou também que o pedido de faixas horárias em « Station Berth » não afectava a posição da SC e que a Sealink não tinha fundamentos para recusar a concessão de instalações temporárias em East Quay, conforme proposto pela SC.

(30) Em 16 de Novembro de 1992, a SC enviou uma carta à Sealink em que declarava não considerar as faixas horárias solicitadas as melhores, esperando receber faixas mais favoráveis em 1994, após a remodelação do porto.

(31) Em 17 de Novembro de 1992, a SC anunciou publicamente o início de um serviço a partir de Holyhead na Primavera de 1993, com horários de partida de Holyhead às 9.00, 14.00, 19.00 e 24.00. A SC informou a Sealink do facto no dia seguinte, acusando-a de não ter respondido ao seu pedido de faixas horárias em « Station Berth ».

(32) A Sealink respondeu em 20 de Novembro, afirmando que necessitava de considerar as exigências especificadas pela SC em relação a « Station Berth » (ver considerando 29).

(33) A SC escreveu à Sealink em 26 de Novembro frisando que as faixas que lhe tinham sido propostas em « Station Berth » eram comercialmente inaceitáveis para a SC pois:

a) Não eram adequadas para as ligações ferroviárias correspondentes;

b) A hora de partida da Irlanda era demasiado cedo;

c) A partida de Holyhead não atrairia o tráfego proveniente das principais cidades britânicas;

d) As disposições em matéria de atracação não permitiam qualquer flexibilidade em caso de dificuldades por mau tempo;

e) A utilização de « Station Berth » permitiria à Sealink exercer demasiado controlo sobre as operações da SC.

A SC declarou também que o engenheiro consultor da SC tinha excluído o cais « Admiralty Pier » para efeitos de utilização pelo SeaCat por razões técnicas e que o cais « Outer Harbour » era insatisfatório devido à sua exposição aos ventos norte e nordeste. A SC afirmou não ter outra alternativa senão a de insistir no acesso a East Quay.

(34) A SC escreveu à Sealink em 3 de Dezembro de 1992, salientando o facto de ser evidente desde há algum tempo que o East Quay era a única opção possível para um serviço do SeaCat em 1993. A Sealink respondeu em 4 de Dezembro, afirmando que, em vista de tal facto, consideraria que o pedido de faixas horárias da SC para « Station Berth » tinha sido retirado. Rejeitou as propostas da SC de 11 de Novembro relativas às instalações temporárias em « East Quay », declarando-as « impertinentes, parciais e susceptíveis de criar problemas que poderiam pôr em perigo o programa de remodelação ».

(35) Em 4 de Janeiro de 1993, a SC escreveu à Sealink declarando que, devido à falta de acordo entre as duas empresas, era já demasiado tarde para iniciar um serviço SeaCat em 1993, mas que gostaria de concluir um acordo que permitisse o início do serviço em 1994.

(36) Ralizou-se um encontro entre as partes em 20 de Janeiro de 1993, durante o qual a Sealink expôs os seus planos de remodelação para a parte oriental do porto. No dia seguinte, a SC entregou à Sealink uma descrição pormenorizada das suas exigências, nomeadamente de carácter técnico, para um serviço do SeaCat em 1994.

(37) Em 22 de Fevereiro de 1993, a Sealink avisou a SC de que várias das suas exigências técnicas seriam satisfeitas mas que não poderia ser concluído um acordo portuário até à Páscoa de 1993, conforme solicitado pela SC, e que o processo de planeamento para 1994 apenas teria início em Setembro de 1993.

(38) Após outras trocas de correspondência improcedentes, a SC apresentou a sua denúncia à Comissão em 15 de Abril de 1993.

H. Evolução desde a apresentação da denúncia

(39) Em 24 de Maio de 1993, a SSL apresentou à SSP um alegado pedido de faixas horárias para iniciar um serviço de « ferry » rápido a partir do cais « Admiralty Pier » em Holyhead, em 1 de Julho de 1993. Este pedido foi autorizado em 28 de Maio, tendo sido aprovados os horárias para 1993 e 1994. Em 27 de Maio de 1993, a Sealink emitiu um comunicado de imprensa em que anunciava um novo serviço a partir de Julho, de Holyhead para um local não especificado da baía de Dublim. Em 5 de Junho de 1993, foram publicados na imprensa britânica anúncios publicitários sobre o início do serviço de Holyhead para Dun Laoghaire em 16 de Julho de 1993.

(40) Em 21 de Junho de 1993, a Sealink escreveu à Comissão estabelecendo as condições que estava disposta a oferecer à SC relativamente à utilização das instalações existentes em Holyhead em 1994. Apresentou um plano horário que evidenciava as faixas horárias disponíveis nos cais « Station Berth », « Admiralty Pier » e « Outer Harbour ». A Sealink afirmou estar em condições de dar resposta a todas as exigências « razoáveis » da SC, delineados nos seus pedidos prévios de faixas horárias, mas que a faixa das 13.20-14.00 iria agravar os problemas de congestionamento no porto. A Sealink não podia garantir que as medidas por ela propostas resolvessem todos os problemas de congestionamento. A Sealink indicou os encargos portuários aplicáveis aos seus próprios serviços de « ferry » rápido em 1993 e declarou que o cálculo dos encargos para 1994 seria concluído no Outono de 1993 mas que estes não deveriam aumentar de modo significativo.

Em relação à proposta da SC no sentido de esta operar a partir de novas instalações ou de instalações suplementares, a Sealink afirmou que, atendendo à importante capacidade disponível nas actuais instalações portuárias — que permitiria à Sea Containers operar em quase todas, se não em todas, as faixas horárias que tinha identificado como desejáveis — não haveria necessidade de criar novas instalações. De qualquer modo, na opinião da Sealink, para que as novas instalações estivessem disponíveis em 1995 era necessário que as grandes obras de remodelação se iniciassem na parte oriental em 1994. No que toca à parte ocidental, as novas instalações não evitariam o problema do congestionamento na faixa do meio-dia.

(41) A SC escreveu à Comissão em 25 de Junho de 1993, em resposta à carta da Sealink, afirmando que a Sealink não tinha oferecido quaisquer condições que pudessem considerar-se precisas e que não estava demonstrada a disponibilidade de uma importante capacidade nas instalações existentes na parte ocidental do porto. A SC não dispunha de qualquer flexibilidade para alterar o seu horário e a Sealink não podia garantia a inexistência de interrupções devido a congestionamentos, condições atmosféricas adversas, etc. Os encargos portuários são demasiado elevados em comparação com, por exemplo, Dun Laoghaire, o que reverte em benefício próprio da Sealink, pois os encargos que esta paga como empresa de « ferry » são por ela recebidos como operador do porto.

A SC referiu que a capacidade na parte oriental do porto era mais do que suficiente, sem que houvesse, pois, necessidade de concentrar todos os operadores de « ferry » nos actuais cais da parte ocidental, com os problemas concomitantes em matéria de atribuição de faixas horárias e de congestionamento. A Sealink indicou que a remodelação, inicialmente prevista para estar concluída na Primavera de 1994 e, subsequentemente, em 1995, está bem longe de

ser garantida, visto depender da concessão de auxílio financeiro. A SC prontificou-se a pagar as instalações provisórias necessárias e a mudar mediante um aviso prévio de 14 dias, quando assim solicitado pela Sealink. A SC argumenta que a Sealink não actua como um operador portuário independente, o que se deve ao desejo de proteger os seus serviços de « ferry » da concorrência. Um operador portuário independente teria procurado incrementar, de forma activa, as actividades do porto e teria envidado esforços construtivos no sentido de encontrar soluções para quaisquer obstáculos técnicos que tivessem eventualmente surgido.

(42) Na sua resposta à comunicação de acusações da Comissão, a Sealink referiu que a SC podia dispor de uma faixa horária entre as 12h30 e as 13h15 na parte ocidental. A Sealink declarou-se igualmente na disposição de autorizar a SC a construir instalações temporárias e a utilizar a parte oriental para a exploração de um serviço de « ferry » rápido logo que assim o desejasse, na condição de estas instalações serem transferidas para outro local mediante um pré-aviso de 14 dias aquando do início das obras de remodelação na parte oriental. (Transpareceu posteriormente que a Sealink deseja iniciar a remodelação antes de Maio de 1994, altura em que a SC pretendia iniciar as suas operações). A SC suportaria as despesas associadas a estas instalações temporárias e pagaria os encargos portuários normais. A Sealink não podia garantir à SC faixas horárias idênticas na parte ocidental após a sua transferência, na sequência do início das obras de remodelação na parte oriental.

(43) Na audição oral, a SC referiu que a faixa horária das 12h30-13h15 na parte ocidental prejudicaria o seu plano horário de forma inaceitável, uma vez que tal implicaria que a partida do seu primeiro navio de Dun Laoghaire ocorreira às 5h45, demasiado cedo para ser comercialmente viável, o que acarretaria a inviabilidade de todo o serviço, do ponto de vista comercial.

(44) A Comissão convidou a B&I Line plc a participar na audição oral como um terceiro susceptível de ser afectado por uma decisão relativa a medidas provisórias no âmbito do presente processo. A B&I defendeu o argumento da Sealink de que a faixa horária das 13h20-14h00 para a SC na parte ocidental originaria níveis inaceitáveis de congestionamento no porto e manifestou o desejo de reservar a sua tomada de posição relativamente à faixa horária proposta como alternativa, para pronunciar-se à luz das práticas concretas verificadas no decurso de 1994. No que respeita à remodelação do porto, a B&I afirmou que não tinha sido consultada pela Sealink quanto aos planos, pelo que não podia exprimir qualquer opinião sobre o facto de ser ou não adversamente afectada pela instalação de infra-estruturas temporárias para a SC sem informações complementares. A B&I expôs o ponto de vista de que deveria ser plenamente consultada sobre quaisquer eventuais medidas provisórias adoptadas pela Comissão que pudessem afectar de forma adversa as suas actividades.

(45) Em 1 de Outubro de 1993, a Sealink apresentou uma proposta à SC relativa a uma faixa horária na parte ocidental entre as 13h20 e as 14h00 cuja atribuição seria possível, afirmou, com a realização de diversas obras de beneficiação das infra-estruturas portuárias. A realização destas obras era agora viável devido à aquisição de algumas casas não habitadas na parte ocidental do porto em 18 de Junho de 1993 — a sua demolição criaria o espaço suficiente para a realização de diversas obras de beneficiação que contribuiriam para aliviar os problemas de congestionamento. A faixa horária oferecida à SC significava que a SC disporia de todas as faixas horárias por ela consideradas como essenciais para a exploração de um serviço comercialmente viável, isto é, com horários de partida de Holyhead às 9, 14, 19 e 24 horas.

(46) A SC respondeu a esta proposta em 13 de Outubro de 1993, afirmando que subsistiam ainda dúvidas consideráveis quanto ao facto do problema do congestionamento ser sanado com a realização das obras projectadas pela Sealink e que era muito pouco provável que o tráfego da SC se processasse de forma satisfatória nos horários propostos. Contudo, em 8 de Novembro de 1993, a SC escreveu à Sealink declarando que tinha decidido aceitar a proposta, após uma análise mais aprofundada, a despeito das reservas que tinha manifestado. A SC propõe actualmente iniciar um serviço de Holyhead para Dun Laoghaire em Maio de 1994.

(47) Uma vez que a Sea Containers já aceitou as faixas horárias que lhe foram oferecidas pela Sealink, poderia concluir-se que a adopção de uma decisão sobre o seu pedido de medidas provisórias não seria já necessária. A SC não retirou o seu pedido, tendo as autoridades nacionais igualmente solicitado a adopção de uma decisão pela Comissão. Consequentemente, a Comissão deve analisar se se justifica uma decisão por motivos de interesse público. Embora as partes tenham chegado a um acordo sobre o acesso da SC ao porto de Holyhead para a época de 1994, têm opiniões antagónicas quanto época seus direitos respectivos. Em especial, a Sealink continua a argumentar que não se encontra sujeito a quaisquer obrigações especiais enquanto operador portuário. Se, nesta fase, fosse tomada uma decisão relativa ao pedido de medidas provisórias tal contribuiria para clarificar a posição legal das partes, tanto no presente como em futuas negociações. Poderá obviar a necessidade de uma nova intervenção da Comissão numa fase posterior, nomeadamente, quanto ao acesso às novas instalações a construir na parte oriental do porto. Estabelecerá igualmente directrizes para tratamento desta situação e outras situações análogas que possam surgir no futuro. Nestas circunstâncias, a Comissão considera relevante, por conseguinte, tomar uma decisão sobre o presente processo.

(48) A Comissão depreende das informações prestadas pelas autoridades britânicas que é provável que a Sealink obtenha o financiamento necessário para o arranque do projecto de remodelação da parte oriental do porto de Holyhead em 1994, conforme previsto.

I. Principais argumentos das partes

(49) A SC acusa a Sealink, pelo menos até 1 de Outubro de 1993, de ter abusado da sua posição dominante como autoridade portuária em Holyhead e no mercado de prestação de serviços de « ferry » através de corredor central, em violação do disposto no artigo 86º

(50) A SC sugere que a Sealink a impediu propositadamente de iniciar um serviço de « ferry » rápido, numa tentativa de proteger a sua quota de mercado a nível do tráfego movimentado no corredor central.

(51) A Sealink crê que a SC poderia ter utilizado as actuais instalações portuárias para iniciar o seu serviço, na pendência da conclusão das obras de remodelação. A Sealink sustenta que a SC pretendia a utilização exclusiva do seu próprio cais e terminal e entende que esta não tinha esse direito. De qualquer modo, a Sealink argumenta que ofereceu à SC faixas horárias para iniciar o seu serviço, pelo que em nenhum momento lhe foi negado o acesso a infra-estruturas essenciais. A SC poderia ter iniciado um serviço em 1993 a partir de Holyhead, se assim o tivesse desejado e pode agora iniciá-lo em 1994. A Sealink considera o pedido de medidas provisórias sem fundamento.

(52) Existem os seguintes pontos de discórdia entre as empresas quanto ao facto de :

— existir ou não suficiente capacidade disponível, sem problemas de congestionamento, nas actuais instalações (West Dock) para a SC iniciar um serviço comercialmente viável em 1994,

— a Sealink ter motivos legítimos para recusar as propostas da SC no sentido de operar temporiaramente a partir de « East Quay » em 1993,

— ser viável, à luz do projecto de remodelação, que a Sea Containers construa instalações temporárias na parte oriental do porto tendo em vista a sua utilização em 1994.

(53) A SC insiste em que as faixas horárias que lhe foram oferecidas até 1 de Outubro de 1993 nas instalações existentes não lhe permitiam explorar um serviço comercialmente viável. A SC argumenta também que lhe assistia o direito de acesso a East Quay, dada a existência de capacidade disponível nesse local, e que as razões que levaram a Sealink a negar-lhe o acesso se prendiam com a protecção dos seus próprios serviços de « ferry » da concorrência.

(54) A Sealink sustenta que a sua recusa em permitir que a SC utilize o « East Quay » tinha por objectivo evitar interferências com a projectada remodelação do porto, que pretende actualmente iniciar em 1994. A Sealink alega que a SC apenas queria a utilização exclusiva das suas próprias instalações em Holyhead e que não estava genuinamente interessada na exploração de um serviço a partir da infra-estrutura existente.

II. APRECIAÇÃO JURÍDICA

A. Condições necessárias para a adopção de medidas provisórias

(55) A competência da Comissão, ao abrigo do artigo 3º do Regulamento nº 17, no sentido de pôr termo a uma infracção às regras da concorrência incluem o poder de « adoptar medidas de protecção na medida em que estas se afigurem indispensáveis, a fim de evitar que o exercício do poder de tomar decisões, conferido pelo artigo 3º, se torne ineficaz ou mesmo ilusório devido à acção de determinadas empresas » (Processo nº 792/79 R, Camera Care contra Comissão) (1).

(56) Para que seja possível tomar medidas provisórias, devem encontrar-se reunidas as condições seguintes :

— elementos *prima facie* de que existe uma infracção e

— urgência, baseada na necessidade de evitar uma situação susceptível de causar um prejuízo grave e irreparável à parte que solicita as medidas provisórias, ou intolerável em termos de interesse geral.

Quaisquer medidas tomadas pela Comissão devem apresentar um carácter temporário e cautelar e restringir-se ao estritamente necessário em função de uma determinada situação. A Comissão deve igualmente ter em conta os interesses legítimos da empresa que é objecto das medidas provisórias. Estas não podem ultrapassar os limites definidos pelos poderes da Comissão de pôr termo a uma infracção mediante a tomada de uma decisão final.

(57) Mesmo em situações em que o operador de uma infra-estrutura essencial deve facultar o acesso com base em condições não discriminatórias, as medidas provisórias destinadas a assegurar a penetração de

(1) CJ [1980] 119, mais especificamente página 131 (ponto 18).

um novo concorrente no mercado requerem uma maior justificação do que as medidas que visam manter a situação de um concorrente já estabelecido.

(58) Quando uma empresa se vê negada a oportunidade de apresentar um novo produto ou prestar um novo serviço num mercado, sendo o valor dessa oportunidade susceptível de ser consideravelmente diminuído na falta de medidas provisórias, verifica-se uma urgência suficiente que justifica a adopção de medidas provisórias, sempre que se encontram reunidas as restantes condições para a sua adopção.

(59) Caso contrário, uma decisão final da Comissão que proibisse um abuso de posição dominante que afectasse o « crescimento da concorrência » (1) tornar-se-ia assim « ineficaz ou mesmo ilusória » (2).

B. Aplicação destes princípios no presente processo

1. *Existência* prima facie *de uma infracção*

a) Artigo 86º

(60) No presente processo, os dois primeiros pontos em causa são (i) se a Sealink detém uma posição dominante e (ii) se o comportamento da Sealink pode ser considerado um abuso. No âmbito de um processo relativo a medidas provisórias, a Comissão não é obrigada a dar uma resposta definitiva sobre estes dois pontos mas necessita, contudo, de decidir se foi demonstrada uma forte presunção em ambas as questões.

b) Posição dominante

(61) Para determinar se uma empresa é dominante, é necessário identificar, em primeiro lugar, o « mercado relevante », isto é, os mercados geográfico e de serviços relevantes em que deve ser avaliado o poder de mercado da empresa alegadamente dominante.

(62) A denúncia assenta essencialmente no seguinte : a recusa de acesso ao porto de Holyhead em condições razoáveis e não discriminatórias irá proteger e reforçar a posição da Sealink no mercado de prestação de serviços de transportes marítimos para veículos e passageiros na rota do corredor central entre o Reino Unido e a Irlanda (ver considerando 11 supra).

(63) O porto de Holyhead é o único porto britânico que actualmente serve esse mercado. A alternativa mais próxima de Holyhead é Liverpool ; a viagem de Dublim para Liverpool é aproximadamente o dobro da de Dublim para Holyhead, o que torna a viagem Dublim-Liverpool tão longa que o porto de Liverpool não pode substituir Holyhead para efeito dos serviços de « ferry » para passageiros e veículos.

(64) Nas actuais circunstâncias, a Sea Containers, se quisesse iniciar um serviço de « ferry » na rota do corredor central, não poderia fazê-lo sem aumentar substancialmente o percurso da travessia ou sem construir ela própria um novo porto. Esta última hipótese não é rentável nem viável.

(65) Assim, a Sealink, enquanto autoridade portuária, detém uma posição dominante no mercado do fornecimento de instalações portuárias para operações de « ferry » para passageiros e veículos na rota do corredor central entre o Reino Unido e a Irlanda.

c) Abuso de posição dominante

(66) Uma empresa que tem uma posição dominante no fornecimento de uma infra-estrutura essencial e por ela própria utilizada (isto é, instalações ou uma infra-estrutura, sem cujo acesso os concorrentes não poderão prestar serviços aos seus clientes) e que recusa ou apenas concede o acesso a essa infra-estrutura a outras empresas sem justificação ou em condições menos favoráveis do que as reservadas aos seus próprios serviços, infringe o artigo 86º, caso sejam preenchidas as restantes condições do referido artigo (3). Uma empresa numa posição dominante não pode discriminar em benefício das suas próprias actividades num mercado conexo. O proprietário de uma infra-estrutura essencial que utiliza o seu poder num mercado no intuito de proteger ou reforçar a sua posição noutro mercado conexo, nomeadamente ao recusar o acesso ao concorrente ou ao conceder o acesso em condições menos favoráveis do que as dos seus próprios serviços, impondo assim uma desvantagem competitiva ao mesmo, infringe o artigo 86º

(1) Processo 85/76, Hoffman La Roche contra Comissão CJ [1979] 461, mais especificamente página 541 (ponto 91). Ver também as decisões do presidente do Tribunal de Primeira Instância nos processos T-24/92 R e T-28/92 R, Langnese-Iglo e Schöller contra Comissão, CJ [1992] II, p. II-1839 e T-7/93 R e T-9/93 R (mesmas partes), CJ [1993] p. II-131.

(2) Ver considerando 55 supra.

(3) Ver entre outros : processos 6 e 7/73, Commercial Solvents contra Comissão, CJ [1974] 223 ; processo 311/84, Télémarketing, CJ [1985], p. 3261 ; processo C-18/88, RTT contra B-Inno, CJ [1991], p. I-5941 ; processo C-260/89, Elliniki Radiophonia Teleorassi, CJ [1991], p. I-2925 ; processos 69, 70 e 76/89, RTE, BBC e ITP contra Comissão, CJ [1991], p. II-485, II-535, II-575 ; e decisões da Comissão : 76/185/CEE, National Carbonizing, JO nº L 35 de 10. 2. 1976, p. 6 ; 88/589/CEE, London European — Sabena, JO nº L 317 de 24. 11. 1988, p. 47 ; 92/213/CEE, British Midland contra Aer Lingus, (– 92/213/CEE –) JO nº L 96 de 10. 4. 1992, p. 34 ; B&I contra Sealink, de 11 de Junho de 1992, Bol. CE nº 6 — 1992, ponto 1.3.30.

(67) Este princípio é aplicável sempre que o concorrente que pretende o acesso a infra-estruturas essenciais seja um operador recente no mercado relevante. No processo Hoffmann-La Roche (1), o Tribunal afirmou: « O conceito de abuso é um conceito objectivo relacionado com o comportamento de uma empresa com uma posição dominante que influencie a estrutura de um mercado em que, só pela presença da empresa em causa, o grau de concorrência é debilitado e que, através do recurso a métodos diferentes dos que regem a concorrência normal de produtos ou serviços com base nas transacções dos operadores comerciais, tenha por efeito prejudicar a manutenção do grau de concorrência ainda existente no mercado ou o aumento dessa concorrência ».

Uma decisão de medidas provisórias pode ser igualmente necessária para assegurar a eficácia da decisão final da Comissão, quer o autor da denúncia seja um novo candidato ao mercado quer um concorrente já estabelecido.

(68) A SC deseja introduzir um novo serviço de « ferry » rápido na rota Holyhead-Dun Laoghaire, mediante a utilização de um « catamaran » corta-ondas. Até à introdução de um serviço de « ferry » rápido pela Sealink na Primavera de 1993, não existia qualquer serviço deste tipo na rota em causa.

(69) A Sealink já iniciou a sua própria versão do mesmo serviço que a SC pretendia prestar. O « goodwill » e a reputação comercial que a SC desejava promover através da prestação do primeiro serviço de « ferry » rápido na rota em questão reverteram assim a favor da Sealink.

(70) A Sealink prevaricou e levantou constantemente dificuldades no que diz respeito à eventual utilização pela SC das instalações existentes na parte ocidental do porto. Foi só em 21 de Junho de 1993 que a Sealink se manifestou disposta a autorizar a SC a explorar os seus serviços a partir de instalações temporárias na parte oriental do porto, a expensas da SC, até ser necessária a sua transferência para outro local devido ao início das obras de remodelação. Na audição, transpareceu claramente que se previa o início das obras de remodelação antes da entrada em funcionamento do serviço de « ferry » rápido da SC, pelo que a proposta era perfeitamente redundante. A Comissão considera que durante as negociações entre a Sealink e a SC, a Sealink nunca apresentou quaisquer propostas ou soluções para os problemas que levantava e que a sua recusa de todas as propostas da SC, sem procurar apresentar contrapropostas ou tentar negociar, não era consentânea com as obrigações de uma empresa que beneficia de uma posição dominante em relação a uma infra-estrutura essencial, nem era um comportamento que se coadunasse com uma autoridade portuária independente. Tal é comprovado pelo facto de a Sealink se ter atribuído a si própria uma rápida autorização relativa à prestação de serviços de « ferry » rápido. Resumindo, a SSP tratou o pedido da SC de maneira discriminatória com relação ao da SSL.

(71) Durante as negociações que decorreram entre Junho de 1992 e Março de 1993, nunca a Sealink apresentou quaisquer contrapropostas próprias referentes à proposta da SC de resolver os problemas levantados pela Sealink mediante a construção de instalações temporárias no porto, a expensas da SC. A sua actuação a este respeito foi inteiramente negativa e consistiu apenas em levantar dificuldades às quatro opções apresentadas pela SC.

(72) Até 1 de Outubro de 1993, a Sealink nunca manifestou qualquer disponibilidade no sentido de oferecer à SC as faixas horárias que esta tinha solicitado para iniciar um serviço a partir das instalações existentes.

(73) A Sealink não consultou os dois operadores de serviços de « ferry » no porto de Holyhead sobre os seus projectos de remodelação.

(74) A Sealink nunca estabeleceu quaisquer procedimentos para velar pelo desempenho correcto das suas funções enquanto operador portuário relativamente aos outros operadores de serviços de « ferry ». A Sealink nunca consultou a SC sobre eventuais formas de resolução das dificuldades por ela identificadas. A Sealink autorizou rapidamente o seu próprio horário relativo à exploração de serviços de « ferry » em 1993 e 1994 mas recusou discutir o horário de 1994 da SC até ao Outono de 1993. Em 1993, a Sealink alterou várias vezes o seu projecto de remodelação relativo à parte oriental do porto, muitas vezes para satisfazer as suas próprias necessidades, sem ter consultado a SC, e não obstante o facto de as versões posteriores do projecto terem tornado mais difícil a construção de instalações temporárias para a SC na parte oriental em 1994. A própria Sealink admitiu que as outras propostas por ela apresentadas à SC relativamente a 1994 poderiam causar problemas de congestionamento, mas

(1) Ver nota de pé-de-página 1, na página 16.

recusou sempre a concessão de instalações próprias à SC. Apesar da SC se ter manifestado insatisfeita com o horário que lhe foi proposto para 1994 pela Sealink, esta última nunca considerou a introdução de eventuais alterações no seu próprio horário para 1994, até Outubro de 1993. Na audição, a Sealink argumentou que não lhe competia autorizar o acesso a um novo concorrente se tal tivesse como consequência uma deterioração do serviço portuário no seu conjunto, mas a Sealink nunca procedeu a consultas com a SC para analisar se esta alegada consequência era efectivamente inevitável. Aparentemente, a Sealink também não consultou a B&I sobre os seus projectos de remodelação de Holyhead.

(75) A Comissão considera que nas circunstâncias do presente caso, uma autoridade portuária independente, evidentemente interessada no aumento das receitas portuárias, teria, pelo menos, analisado se os interesses de todos os utentes, eventuais e existentes, poderiam ser conciliados através de uma solução que envolvesse ligeiras alterações nas faixas horárias atribuídas ou nos projectos de remodelação portuária. Em situações como a presente, se uma solução deste tipo não for plenamente analisada e discutida com todas as partes interessadas, é provável que uma autoridade portuária que não seja independente prefira um acordo que lhe cause o mínimo de inconvenientes (especialmente em relação às suas próprias actividades como utente) mas que não assegure necessariamente o acesso não discriminatório ao novo concorrente. Se a Sealink tivesse consultado a SC (e a B&I) de forma devida aquando da elaboração das diferentes versões do seu projecto de remodelação relativamente à parte oriental do porto, teria sido eventualmente possível evitar as dificuldades que se levantaram em conciliar o projecto com o desejo da SC de dispor de instalações temporárias nesse local.

(76) Embora a SC não disponha do direito de insistir na obtenção de direitos preferenciais de qualquer espécie, a Comissão conclui que, até 1 de Outubro de 1993, a Sealink não facultou à SC o acesso ao porto de Holyhead com base em condições não discriminatórias. No âmbito do presente processo não se afigura necessário examinar pormenorizadamente a pertinência das considerações apresentadas pela SSP e descritas nos considerandos 23, 27 e 40. Mas essa questão deveria ser aprofundada no âmbito de uma eventual decisão final.

d) Efeito sobre as trocas comerciais entre os Estados-membros

(77) A denúncia refere-se ao acesso a um porto cujo mercado geográfico representa uma parte substancial do mercado comum, uma vez que este porto constitui uma das mais importantes ligações entre dois Estados-membros, o Reino Unido e a Irlanda, sendo o único porto que possibilita uma ligação directa entre a Grã-Bretanha e a capital da Irlanda. A recusa em oferecer à SC o acesso numa base razoável e não discriminatória às instalações portuárias de Holyhead que lhe permitisse iniciar um serviço de « ferry » — com todas as consequências daí decorrentes a nível concorrencial no mercado de transportes marítimos no mar da Irlanda — irá ter consequentemente um efeito directo sobre o comércio entre os Estados-membros.

e) Conclusão

(78) Com base nos elementos de prova actualmente disponíveis, existe uma presunção de um comportamento que constitui um abuso nos termos do artigo 86º que justifica a adopção de medidas provisórias, caso sejam preenchidas as restantes condições para a adopção dessas medidas.

2. *Probabilidade de um prejuízo sério e irreparável; urgência*

(79) Não obstante o supramencionado, a Sealink apresentou já (em 1 de Outubro de 1993) uma proposta à SC que lhe permitirá iniciar um serviço em 1994 nas faixas horárias que esta considerava essenciais para a exploração de um serviço comercialmente viável. A SC já aceitou esta proposta e a Comissão considera que a proposta apresentada pela Sealink é razoável, atendendo ao facto de se tratar de um porto com capacidade limitada. Em especial, a SC viu-se atribuída as faixas horárias exactas que ela própria tinha identificado como essenciais para o seu serviço e recorrerá às mesmas instalações em terra que os restantes operadores no porto. Quaisquer atrasos ou perturbações eventualmente provocados por problemas de congestionamento ou mau tempo serão igualmente susceptíveis de afectar os outros operadores.

Para que seja preenchida a condição de urgência decorrente do perigo de ser infligido um prejuízo grave e irreparável à SC, a Comissão considera que seria necessário demonstrar que a SC não poderia explorar um serviço comercialmente viável a partir do porto em causa em 1994 devido ao comportamento da Sealink, sendo assim negada à SC o acesso a este mercado. Como já foi oferecida à SC a oportunidade, por ela aceite, de iniciar um serviço nesta rota, deixa de colocar-se a questão de saber se a SC poderia ser objecto de um prejuízo grave e irreparável que justificasse a adopção de medidas provisórias,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

O pedido apresentado à Comissão pela Sea Containes Ltd para a adopção de medidas provisórias contra a Stena Sealink Line e a Stena Sealink Ports é indeferido.

Artigo 2º

É destinatária da presente decisão:

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

Feito em Bruxelas, em 21 de Dezembro de 1993.

Pela Comissão
Karel VAN MIERT
Membro da Comissão