II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 1ης Απριλίου 1992

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ΕΟΚ (IV/32.450 — Εφοπλιστικές επιτροπές της Γαλλίας και των κρατών της Δυτικής Αφρικής)

(Τα κείμενα στην ισπανική, δανική, γερμανική, αγγλική, γαλλική, ιταλική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά

(92/262/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές [1], και ιδίως τα άρθρα 11 παράγραφος 1 και το άρθρο 19 παράγραφος 2,

τις αιτήσεις της 10ης και 20ής Ιουλίου 1987 για τη διαπίστωση παράβασης, οι οποίες υποβλήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86,

την απόφαση της Επιτροπής της 18ης Μαΐου 1990 να κινήσει τη διαδικασία στην υπόθεση αυτή,

Αφού έδωσε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις (κατάλογος των οποίων παρατίθεται σε παράρτημα) την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν την άποψή τους όσον αφορά τις αιτήσεις που έλαβε υπόψη η Επιτροπή καθώς και τις άλλες παρατηρήσεις του σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86,

Κατόπιν ακρόασεως του εθνικού συμβουλίου φορτωτών του Καμερούν και του συμβουλίου φορτωτών της Γκαμπόν, σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86,

Κατόπιν διαβουλεύσεως με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Συμπράξεων και Δεσποζουσών Θέσεων στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Εισαγωγή

(1) Η παρούσα απόφαση αποτελεί συνέχεια καταγγελιών που υπέβαλαν η ένωση δανών εφοπλιστών και η δανική κυβέρνηση, δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, προκειμένου να διαπιστωθούν παραβάσεις των κανόνων ανταγωνισμού από ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες εκτελούν δρομολόγια μεταξύ των γαλλικών λιμένων και των λιμένων που εξυπηρετούν ένδεκα κράτη της Δυτικής και της Κεντρικής Αφρικής, στο πλαίσιο συμπράξεων που

[1] ΕΕ αριθ. L 378 της 31. 12. 1986, σ. 4.

αποκαλούνται «εφοπλιστικές επιτροπές» (1) και έχουν ως αντικείμενο την εξασφάλιση, μεταξύ των μελών τους, της κατανομής των φορτίων που μεταφέρονται με πλοία τακτικών γραμμών.

Α. Η αγορά

1. *Οι υπηρεσίες τακτικών μεταφορών*

(2) Η παρούσα απόφαση αφορά τις πρακτικές που παρατηρούνται στην αγορά υπηρεσιών που παρέχονται από πλοία τακτικών γραμμών για τη μεταφορά διαφόρων εμπορευμάτων (general gargo) μεταξύ της Γαλλίας και των ακόλουθων χωρών: Σενεγάλη, Γκαμπόν, Δημοκρατία της Κεντρικής Αφρικής, Νίγηρας, Μπουρκίνα Φάσο, Γουινέα, Κονγκό, Μαλί, Τόγκο, Μπενίν και Καμερούν.

Αυτές οι υπηρεσίες μεταφορών παρέχονται συνήθως από ή προς γαλλικούς λιμένες, αλλά μπορούν επίσης να παρασχεθούν και από ή προς λιμένες κρατών μελών της Κοινότητας γειτονικών με τη Γαλλία.

(3) Οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ της Γαλλίας και των χωρών της Δυτικής Αφρικής (βλέπε αριθμητικά στοιχεία στο παράρτημα 2) μπορούν να διεξαχθούν με τους ακόλουθους τρόπους:

i) αεροπορικές μεταφορές: αυτός ο τρόπος μεταφοράς αφορά μόνο περιορισμένες ποσότητες εμπορευμάτων υψηλής προστιθέμενης αξίας. Εκφρασμένο σε τόνους, το ποσοστό αυτό των μεταφερόμενων εμπορευμάτων είναι αμελητέο·

ii) μεταφορά με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramps): πρόκειται για πλοία που ναυλώνονται ειδικά από τους φορτωτές για τη μεταφορά χύδην ειδικών κατηγοριών εμπορευμάτων για τα οποία τα πλοία αυτά είναι κατάλληλα εξοπλισμένα (πετρέλαιο, μεταλλεύματα, δημητριακά, κ.λπ.)·

iii) τακτικές μεταφορές: πρόκειται για τακτικές υπηρεσίες που εξασφαλίζουν τη μεταφορά διαφόρων εμπορευμάτων (general cargo). Στις γραμμές που συνδέουν την Ευρώπη με την Αφρική οι ναυτιλιακές εταιρείες διαθέτουν πλοία του μπορούν να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, καθώς και πλοία «break-bulk» ή παραδοσιακά που μπορούν να μετάφερουν ορισμένα εμπορεύματα χύδην (πλοία για μεταφορά κορμών δέντρων, πλοία για τη μεταφορά μπανανών) ή μεικτά πλοία που μπορούν να μεταφέρουν ταυτόχρονα εμπορευματοκιβώτια και εμπορεύματα χύδην.

(4) Οι υπηρεσίες τακτικών μεταφορών αποτελούν αγορά διαφορετική από την αγορά υπηρεσιών μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramps). Η ιδιαιτερότητα αυτή ενισχύθηκε στη διάρκεια των τελευταίων ετών με τη γενίκευση των τακτικών μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια: ο νέος αυτός τρόπος μεταφοράς επιτρέπει τη βελτίωση της παραγωγικότητας σε σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο μεταφοράς (σύμφωνα με ορισμένες μελέτες, η βελτίωση αυτή της παραγωγικότητας είναι της τάξης του 1 προς 3 και ανέρχεται έως και 1 προς 7 όσον αφορά τις λιμενικές εργασίες οι οποίες μπορούν να διεξαχθούν ταχύτερα, επιτρέποντας την αύξηση των δρομολογίων των πλοίων) (2), ούτως ώστε η μεταφορά χύδην, με ναυλωμένα πλοία, εμπορευμάτων που μπορούν να τοποθετηθούν σε εμπορευματοκιβώτια δεν αποτελεί πλέον οικονομικά δικαιολογημένη εναλλακτική λύση. Εξάλλου, η ναύλωση πλοίων (για εμπορεύματα που δεν είναι δυνατόν να τοποθετηθούν σε εμπορευματοκιβώτια) δικαιολογείται μόνο στην περίπτωση που ο εν λόγω φορτωτής διαθέτει ικανοποιητικό φορτίο, εκτός εάν συνεργάζεται περιστασιακά με άλλους φορτωτές.

(5) Η γραμματεία των εφοπλιστικών επιτροπών (Secretama) προέβη, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σε εκτίμηση των τακτικών μεταφορών μεταξύ της Γαλλίας και ορισμένων από τα ένδεκα αφρικανικά κράτη που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης (Σενεγάλη, Τόγκο, Μπενίν, Γκαμπόν, Κονγκό, Νίγηρας). Στηριζόμενη στο εμπορικό ισοζύγιο που κατήρτισε η γαλλική τελωνειακή υπηρεσία για ενενήντα εννέα κατηγορίες εμπορευμάτων, η Secretama κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αποτελούσαν αντικείμενο μεταφοράς χύδην (κυρίως με ναυλωμένα πλοία και, σε μεμονωμένες περιπτώσεις, με πλοία τακτικών γραμμών εξοπλισμένα κατάλληλα για τη μεταφορά εμπορευμάτων χύδην) οι εξής κατηγορίες: «δημητριακά», «χάλυβας», «ζάχαρη», «ορυκτέλαια και ορυκτά καύσιμα» και «βύνη». Ένας εφοπλιστής που δεν συμμετέχει στη διάσκεψη και ο οποίος αναπτύσσει δραστηριότητες στη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ της Ευρώπης και της Δυτικής Αφρικής, πρότεινε να προστεθεί στον κατάλογο αυτό η κατηγορία «μεταλλουργικά μεταλλεύματα» και «αλάτι, θείο». Οι υπόλοιπες κατηγορίες εμπορευμάτων μεταφέρονται με πλοία τακτικών γραμμών.

Η προσέγγιση αυτή επιβεβαιώνεται από τον εμπειρογνώμονα σε θέματα ναυτιλιακής οικονομίας που αναφέρουν τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών, ο οποίος προτείνει τον υπολογισμό της μεταφορικής ικανότητας των τακτικών γραμμών που συνδέουν την Ευρώπη με τη Δυτική Αφρική με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Eurostat για το εξωτερικό εμπόριο, αφαιρώντας από τα δεδομένα αυτά τα αριθμητικά στοιχεία των κατηγοριών 10 (δημητριακά), 25 (αλάτι, θείο), 27 (ορυκτά καύσιμα) και 89 (θαλάσσια και ποτάμια ναυσιπλοΐα).

(6) Οι εκτιμήσεις αυτές οδηγούν την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι οι τακτικές μεταφορές αποτελούν αποκλειστικό μέσο μεταφοράς για τις περισσότερες κατηγορίες προϊόντων που που αποτελούν αντικείμενο εμπορικών συναλλαγών μεταξύ της Γαλλίας και της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής, και ιδίως για τα εμπορεύματα που είναι δυνατόν να τοποθετηθούν σε εμπορευματοκιβώτια καθώς και για τμήμα των εμπορευμάτων που μεταφέρονται χύδην.

(7) Το 1989 (τελευταία διαθέσιμα στοιχεία), οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα κρατών της Δυτικής και της Κεντρικής Αφρικής τα οποία αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης ανήλθαν συνολικά σε 9,4 εκατομμύρια τόνους όσον αφορά τις εισαγωγές (στη Γαλλία) και σε 1,61 εκατομμύρια τόνους όσον αφορά τις εξαγωγές.

Το 1980, οι ποσότητες αυτές ήταν 5,2 και 2,3 εκατομμύρια τόνοι αντίστοιχα.

Πρέπει να επισημανθεί ότι η έντονη αύξηση των γαλλικών εισαγωγών οφείλεται στην αύξηση της αγο-

(1) Ο κατάλογος των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών παρατίθεται σε παράρτημα.

(2) S. Gilman και M. Graham: «The case for conference rate making autority in the inland sector», Ιούλιος 1990.

ράς πρώτων υλών (κυρίως του πετρελαίου του οποίου η εκμετάλλευση πραγματοποιείται στη Γκαμπόν, το Καμερούν και το Κονγκό) οι οποίες δεν μεταφέρονται συνήθως με πλοία τακτικών γραμμών. Αντίθετα, η μείωση της ροής εμπορευμάτων από το βορρά προς το νότο (−29 %) επηρέασε άμεσα τις υπηρεσίες τακτικών μεταφορών.

Παρά την αρνητική αυτή εξέλιξη, η οποία οφείλεται κυρίως στις δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν οι οικονομίες των κρατών της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής, και την αύξηση της παραγωγικότητας κυρίως λόγω της γενίκευσης των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια [1], οι διασκέψεις Mewac (Mediterranean West Afrika Conference) και Cowac (Continent West Africa Conference) (νότιος τομέας) στις οποίες ανήκουν τα περισσότερα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών κατόρθωσαν να αυξήσουν το γενικό τους τιμολόγιο κατά 39 και 34 % αντίστοιχα από το 1980 έως το 1985 και να το σταθεροποιήσουν στο επίπεδο αυτό από το 1985 έως το 1989.

2. *Η παροχή υπηρεσιών τακτικών μεταφορών*

(8) Στο παράρτημα I της παρούσας απόφασης περιλαμβάνεται ο κατάλογος των ναυτιλιακών εταιρειών που είναι μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών. Οι εταιρείες αυτές είναι, μαζί με τη δανική εταιρεία Maersk Line, οι μόνες που παρέχουν υπηρεσίες τακτικών μεταφορών μεταξύ των γαλλικών λιμένων και των λιμένων που εξυπηρετούν τα ένδεκα αφρικανικά κράτη που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης.

Β. Το νομικό πλαίσιο

Οι γάλλοι εφοπλιστές-μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών ισχυρίστηκαν ότι η συγκρότηση των επιτροπών αυτών καθώς και το σύνολο των πρακτικών τις οποίες αφορούν οι καταγγελίες οφείλονται στη βούληση των ενδιαφερόμενων δημοσίων αρχών η οποία εκφράζεται σε κείμενα με νομική ισχύ. Συνεπώς, πριν εξεταστούν οι όροι λειτουργίας και οι πρακτικές των εφοπλιστικών επιτροπών, πρέπει να ληφθεί υπόψη το νομικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η δραστηριότητά τους.

1. *Ο κώδικας συμπεριφοράς της CNUCED*

(9) Μέχρι τα πρώτα χρόνια μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, η εκμετάλλευση των τακτικών γραμμών μεταφορών μεταξύ της Ευρώπης και της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής γινόταν μόνο από τις ευρωπαϊκές εταιρείες, οι περισσότερες από τις οποίες ήταν οργανωμένες σε ναυτιλιακές διασκέψεις.

Η βούληση των αφρικανικών κρατών, αμέσως μετά την ανεξαρτησία τους, να συμμετάσχουν ενεργά στη μεταφορά των εμπορευμάτων στο πλαίσιο του εξωτερικού τους εμπορίου εκδηλώθηκε με:

— τη σύσταση εθνικών ναυτιλιακών εταιρειών,

— την επιμονή των εταιρειών αυτών να γίνουν δεκτές διασκέψεις και να εξασφαλίσουν, στο πλαίσιο αυτό, «δίκαιο» σύστημα κατανομής των φορτίων.

(10) Οι διεκδικήσεις αυτές οδήγησαν το 1974 στην καθιέρωση, από τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (CNUCED), ενός κώδικα συμπεριφοράς για τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών ο οποίος προβλέπει ότι οι εθνικές ναυτιλιακές εταιρείες των χωρών εκατέρωθεν δεδομένης θαλάσσιας σύνδεσης μοιράζονται τα φορτία που μεταφέρονται από τη διάσκεψη που αναπτύσσει δραστηριότητες στη σύνδεση αυτή, και ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες των τρίτων χωρών που είναι τα μέλη της διάσκεψης μπορούν να συμμετέχουν κατά 20 % στη μεταφορά των εμπορευμάτων από τη διάσκεψη αυτή.

Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται γενικά με την εφαρμογή από τις διασκέψεις της ακόλουθης κλίμακας κατανομής: 40:40:20, δηλαδή 40 % του φορτίου της διάσκεψης σε καθεμία από τις εθνικές εφοπλιστικές εταιρείες των χωριών δεδομένης διμερούς σύνδεσης και το υπόλοιπο (20 %) στις ναυτιλιακές εταιρείες των τρίτων χωρών μελών της ίδιας διάσκεψης.

Η κλίμακα κατανομής 40:40:20 είχε καταρχήν υιοθετηθεί από τις δύο ναυτιλιακές διασκέψεις που λειτουργούν μεταξύ της Γαλλίας και της Κεντρικής και Δυτικής Αφρικής ήτοι της Mewac (Mediterranean West Africa Conference) από και προς τους λιμένες των δυτικών ακτών της Λαλλίας. Τα περισσότερα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών συμμετέχουν επίσης στις εν λόγω διασκέψεις (βλέπε παράρτημα).

2. *Τα ψηφίσματα της CMEAOC*

(11) Το 1975 οι αφρικανοί υπουργοί μεταφορών των κρατών της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής (ίδρυσαν ένα μόνιμο οργανισμό διαβουλεύσεων, την υπουργική διάσκεψη των κρατών της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής για τις θαλάσσιες μεταφορές (CMEAOC).

Ο οργανισμός αυτός εξέδωσε, στα πλαίσια πολλών συνόδων του, ψηφίσματα σχετικά με την ανάπτυξη αφρικανικών εμπορικών στόλων, τα οποία καλούν τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν στον τομέα της ναυτιλίας ρυθμίσεις που αποβλέπουν:

— στην εξασφάλιση προτεραιότητας στις εθνικές ναυτιλιακές τους εταιρείες όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων,

— στην καθιέρωση συστημάτων ελέγχου του φορτίου με βάση την κλίμακα κατανομής 40:40:20.

[1] Στο διάστημα 1986—1990, η παραγωγικότητα του ομίλου Delmas (κυριότερου μεταφορέα στις εμπορευματικές μεταφορές Ευρώπης-Δυτικής Αφρικής), εκφασμένη με τη σχέση κύκλος εργασιών/αριθμός απασχολουμένων, υπερδιπλασιάστηκε (παράλαβε ετήσια έκθεση 1990).

Τα περισσότερα από τα ψηφίσματα αυτά στηρίζονται στον κώδικα συμπεριφοράς της CNUCED και αφορούν τις τακτικές εμπορευματικές μεταφορές.

Ωστόσο, και άλλα ψηφίσματα της CMEAOC αφορούν την επέκταση στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων χύδην (ο οποίος δεν καλύπτεται από τον κώδικα CNUCED) των μέτρων που αποβλέπουν στην εξασφάλιση της συμμετοχής των κρατών της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής στη μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο του εξωτερικού τους εμπορίου.

3. *Οι ρυθμίσεις των κρατών της Δυτικής και της Κεντρικής Αφρικής*

(12) Τα αφρικανικά κράτη των οποίων οι τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών από και προς τη Γαλλία καλύπτονται από τη δραστηριότητα των εφοπλιστικών επιτροπών υιοθέτησαν [1], με βάση τα ψηφίσματα της CMEAOC, ρυθμίσεις σχετικά με την κατανομή των φορτίων. Οι ρυθμίσεις αυτές:

— παρότι στηρίζονται στον κώδικα συμπεριφοράς της CNUCED, εφαρμόζονται στις περισσότερες περιπτώσεις στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών στο πλαίσιο του εξωτερικού εμπορίου καθενός από τα εν λόγω κράτη, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με ελεύθερα φορτηγά πλοία. Μόνο η νομοθεσία του Μαλί περιορίζει την εφαρμογή της κλίμακας κατανομής 40:40:20 [2] στις τακτικές μεταφορές,

— αναθέτουν σε αφρικανικά διοικητικά όργανα ή σε όργανα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, και όχι στους εφοπλιστές, την κατανομή των φορτίων. Μόνο τρία αφρικανικά κράτη από τα ένδεκα που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης υιοθέτησαν ρυθμίσεις που προβλέπουν τη σύσταση εφοπλιστικών επιτροπών επιφορτισμένων με την κατανομή των φορτίων.

4. *«Οι διμερείς συμφωνίες»*

(13) Στις 3 Νοεμβρίου 1981, ο γενικός διευθυντής της εταιρείας θαλάσσιας ναυσιπλοΐας του Τόγκο και ο διευθυντής του εμπορικού στόλου στο γαλλικό Υπουργείο Ναυτιλίας συνεφώνησαν ως προς «την εφαρμογή, για δοκιμαστική περίοδο έξι μηνών, συστήματος κατανομής των μεταφορών των γαλλικών εμπορευμάτων ή των εμπορευμάτων του Τόγκο στα πλαίσια του διμερούς εμπορίου, τα οποία φορτώνονται στα πλοία τακτικών γραμμών των διασκέψεων από τους γαλλικούς λιμένες προς τους λιμένες του Τόγκο (και αντίστροφα), σύμφωνα με τις αρχές του κώδικα συμπεριφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων, και ιδίως την κλίμακα κατανομής των φορτίων την οποία προβλέπει (···· 40 % για τις ναυτιλιακές εταιρείες καθεμιάς από τις δύο χώρες και 20 % για τις ναυτιλιακές εταιρείες των τρίτων χωρών»). Για το σκοπό αυτό, προβλέφθηκε η σύσταση επιτροπής προγραμματισμού.

(14) Στις 9 και 10 Φεβρουαρίου, «αντιπροσωπείες των υπουργείων που είναι αρμόδια για τα θέματα που αφορούν το εμπορικό ναυτικό της Γαλλίας και της Σενεγάλης συναντήθηκαν στο Ντακάρ και είχαν συνομιλίες για το περιεχόμενο των οποίων έχουν τηρηθεί πρακτικά. Οι συνομιλίες αυτές οδήγησαν στην κατάρτιση «σχεδίου πρωτοκόλλου» το οποίο προβλέπει, «για μεταβατική περίοδο» τη σύσταση «επιτροπής για τη θαλάσσια σύνδεση Γαλλίας Σενεγάλης ... επιφορτισμένης με την οργάνωση των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Γαλλίας και της Σενεγάλης σύμφωνα με την κλίμακα κατανομής 40:40:20».

Οι δύο διοικήσεις αναλαμβάνουν να «ελέγχουν την ορθή εφαρμογή του συστήματος» με τη βοήθεια «μεικτής ναυτιλιακής επιτροπής επιφορτισμένης με τον έλεγχο των θαλασσίων συνδέσεων των δύο χωρών».

Η μεικτή αυτή επιτροπή δεν συνήλθε ποτέ.

(15) Στις 17 Φεβρουαρίου 1977, η Γαλλία και η Γκαμπόν συνήψαν «συμφωνία συνεργασίας στον τομέα του εμπορικού ναυτικού». Το άρθρο 1 της συμφωνίας αυτής ορίζει ότι «τα δύο μέρη παραχωρούν αμοιβαία τα ίδια δικαιώματα όσον αφορά τη ναυσιπλοΐα των πλοίων που φέρουν τη σημαία των δύο χωρών. Εν πάση περιπτώσει, τα πλοία με σημαία μιας εκ των δύο χωρών που είναι και μέρη της συμφωνίας δεν τυγχάνουν λιγότερο ευνοϊκής μεταχείρισης απ' αυτή που επιφυλλάσσεται στο πλέον ευνοούμενο κράτος» Το άρθρο 4 ορίζει ότι «κατ' εφαρμογή του άρθρου 1, για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ της Γαλλίας και της Γκαμπόν διά της θαλάσσιας οδού, οποιοσδήποτε και αν είναι ο λιμένας φόρτωσης ή εκφόρτωσης, οι ναυτιλιακές εταιρείες της μιας χώρας δεν τυγχάνουν στη δεύτερη χώρα λιγότερο ευνοϊκής μεταχείρισης απ' αυτή που επιφυλάσσεται στις εθνικές ναυτιλιακές εταιρείες, στην περίπτωση που εφαρμόζεται ρύθμιση σχετικά με την κατανομή των φορτίων».

Γ. Η συμπεριφορά των επιχειρήσεων

1. *Οι διμερείς συμφωνίες*

α) Γενικοί όροι

(16) Οι ένδεκα συστατικές πράξεις των εφοπλιστικών επιτροπών έχουν διάφορες μορφές και τίτλος ανάλογα με τις εκάστοτε διμερείς σχέσεις [3].

Αυτά τα έγγραφα αναφοράς συνοδεύονται κατά γενικό κανόνα από «κείμενα εφαρμογής» όπως ανακοινώσεις της γραμματείας της επιτροπής (Secretama) για τους εφοπλιστές και τους φορτωτές, ή «πρακτικούς όρους εφαρμογής».

[1] Με εξαίρεση τη Δημοκρατία της Κεντρικής Αφρικής.
[2] Βλέπε στο παράρτημα III τον κατάλογο των ρυθμίσεων που αναφέρονται στο παρόν σημείο της αιτιολογικής σκέψης.
[3] Ο κατάλογος των συμφωνιών που αναφέρονται στο παρόν σημείο της αιτιολογικής σκέψης παρέχεται στο παράρτημα IV.

Τα υπογράφοντα μέρη των διμερών αυτών συμφωνιών είναι οι γαλλικές ναυτιλιακές εταιρείες και η εθνική εταιρεία τα πλοία της οποίας φέρουν τη σημαία του εκάστοτε αφρικανικού κράτους. Σε ορισμένες περιπτώσεις (Γουινέα, Καμερούν, Γκαμπόν), οι συμφωνίες προσυπογράφονται από τους οργανισμούς στους οποίους ανατίθεται, έναντι αμοιβής, ο έλεγχος της εφαρμογής τους, και από γαλλικής πλευράς, στην εταιρεία Secretama και, από αφρικανικής πλευράς, στο συμβούλιο φορτωτών [1].

β) Αντικείμενο των εφοπλιστικών συμφωνιών

(17) Οι εφοπλιστικές συμφωνίες έχουν, κυρίως, τους ακόλουθους στόχους:

— να εξασφαλίζουν «ισόρροπη κατανομή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων» μεταξύ του γαλλικού στόλου και του στόλου του εκάστοτε αφρικανικού κράτους «χωρίς να παραβλέπουν το μερίδιο που αντιστοιχεί στο στόλο τρίτων χωρών». Η κατανομή αυτή πραγματοποιείται με αναλογία 40:40:20 σύμφωνα με τον κώδικα συμπεριφοράς της CNUCED (βλέπε σημείο 10 της αιτιολογικής σκέψης) αλλά καλύπτει, στην περίπτωση των εφοπλιστικών επιτροπών, το σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών,

— την εφαρμογή αυτού του κανόνα κατανομής στη μεταφορά όλων των εμπορευμάτων (κάθε φύσης) γαλλικής καταγωγής (από το βορρά προς το νότο) ή προέλευσης του εκάστοτε αφρικανικού κράτους (από το νότο προς το βορρά) τα οποία μεταφέρονται από πλοία τακτικών γραμμών. Διευκρινίζεται ότι [2], «σ' ένα πρώτο στάδιο» η κατανομή αυτή περιορίζεται στα εμπορεύματα που φορτώνονται ή εκφορτώνονται στους γαλλικούς λιμένες και ότι αποκλείονται από τη συμφωνία τα εμπορεύματα που διέρχονται από το γαλλικό έδαφος ή το έδαφος του ενδιαφερόμενου αφρικανικού κράτους.

γ) Κανόνες λειτουργίας

(18) Οι εφοπλιστικές συμφωνίες προβλέπουν τους ακόλουθους γενικούς κανόνες λειτουργίας, με ορισμένες παραλλαγές ανάλογα με τις εκάστοτε διμερείς εμπορευματικές μεταφορές: μηνιαία συνεδρίαση σε καθορισμένη ημερομηνία, μιας επιτροπής [3] η οποία, δεδομένων:

— των επιδόσεων των ναυτιλιακών εταιρειών κάθε χώρας στη διάρκεια της προηγούμενης περιόδου αναφοράς,

— των χορηγηθεισών ποσοστώσεων στις ναυτιλιακές εταιρείες,

— της προβλεπόμενης ροής των εμπορευματικών μεταφορών,

καθορίζει, για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία «άδεια φόρτωσης». Το σύνολο των αδειών φόρτωσης (σε πληρωτέες μονάδες οι οποίες χορηγούνται στις ναυτιλιακές εταιρείες τρίτων χωρών δεν μπορεί να υπερβεί το 20 % του συνόλου των εν λόγω εμπορευματικών μεταφορών [4].

(19) Οι εφοπλιστικές συμφωνίες προβλέπουν τη θέση σε εφαρμογή ενός μηχανισμού ελέγχου της τήρησης από τις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι μέλη της επιτροπής των ποσοτήτων που τους έχουν εγκριθεί.

Για το σκοπό αυτό, η Secretama για τις μεταφορές από το βορρά προς το νότο, και το συμβούλιο φορτωτών του εκάστοτε αφρικανικού κράτους [5] για τις μεταφορές από το νότο προς το βορρά, θεωρούν, για κάθε φόρτωση, τα δηλωτικά που πρέπει να τους υποβάλλουν υποχρεωτικά οι ναυτιλιακές εταιρείες.

Εξάλλου, οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να παρέχουν τα στοιχεία βάση των οποίων η Secretama καταρτίζει στατιστικούς πίνακες για τις επιδόσεις των εφοπλιστικών επιτροπών.

Η Secretama και τα αφρικανικά συμβούλια φορτωτών μπορούν να προβαίνουν σε φυσικούς ελέγχους των φορτίων.

---

[1] Η προαναφερθείσα περιγραφή έχει γενικό χαρακτήρα και καλύπτει διάφορες ειδικές περιπτώσεις. Για παράδειγμα:
— δεν υπάρχει επίσημη εφοπλιστική συμφωνία μεταξύ της Γαλλίας και του Τόγκο παρά μόνο απλές εγκύκλιοι που απευθύνει στις ναυτιλιακές εταιρείες η Secretama
— η συμφωνία Γαλλίας-Σενεγάλης συνοδεύεται από έντυπο το οποίο υπογράφουν υποχρεωτικά οι εφοπλιστές των οποίων τα πλοία φέρουν τη σημαία τρίτων χωρών για να μπορέσουν να συμμετάσχουν στις συναλλαγές που καλύπτονται από την επιτροπή. Η υπογραφή του εντύπου αυτού συνεπάγεται την υποχρέωση τήρησης των αρχών που διέπουν τη λειτουργία της επιτροπής καθώς και την εξασφάλιση στις ναυτιλιακές εταιρείες της Γαλλίας και της Σενεγάλης «καθεστώτος τουλάχιστον ισοδύναμου με τη συμμετοχή στο εμπόριο» της χώρας της οποίας τη σημαία φέρουν τα πολοία των ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν υπογράψει τη συμφωνία,
— οι εμπορευματικές μεταφορές Γαλλίας-Νίγηρα οργανώνονται όχι από εφοπλιστική επιτροπή» αλλά από «επιτροπής» στην οποία μετέχουν, εκτός από τους εφοπλιστές, οι εκπρόσωποι της εταιρείας Secretama και οι εκπρόσωποι της επιτροπής χρηστών των μεταφορικών μέσων, του Νίγηρα (CNUT).

[2] Εκτός από την περίπτωση της Γκαμπόν.

[3] Οι ονομασίες της επιτροπής αυτής διαφέρουν ανάλογα με τις εκάστοτε συμφωνίες: επιτροπή προγραμματισμού», «ορθολογικής οργάνωσης των φορτώσεων» ή «ρύθμισης των φορτώσεων». Το ίδιο ισχύει για «την κατανομή των φορτίων που έχουν λάβει άδεια φόρτωσης» ή για τα «προγράμματα φόρτωσης και ανάληψης των εμπορευμάτων» κ.λπ.

[4] Μια παραλλαγή του συστήματος αυτού, περισσότερο ευέλικτη αλλά στηριζόμενη στις ίδιες γενικές αρχές, εφαρμόστηκε από την εφοπλιστική επιτροπή Γαλλίας-Γκαμπόν για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική φόρτωση του πλοίου η εκμετάλλευση του οποίου γίνεται από την εταιρεία Sonatram.
Τέλος, όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές Γαλλίας-Μπενίν, το σύστημα που περιγράφεται ανωτέρω εφαρμόζεται μόνο τις μεταφορές από το βορρά προς το νότο.

[5] Στο πλαίσιο των συναλλαγών Γαλλίας/Καμερούν η Secretama ασκεί τον έλεγχό της από κοινού με το εθνικό συμβούλιο φορτωτών του καμερούν (για τις μεταφορές από το βορρά προς το νότο). Στη Σενεγάλη και στο Κονγκό, ο έλεγχος των φορτίων πραγματοποιείται από έναν ειδικό οργανισμό (Secretasen) και από τη διεύθυνση του εμπορικού ναυτικού του Κονγκό, αντίστοιχα.

Αυτοί οι οργανισμοί ελέγχου παρέχουν τις υπηρεσίες τους για λογαριασμό των εφοπλιστικών επιτροπών έναντι αμοιβής από τα μέλη των επιτροπών αυτών.

Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι μία από τις εφοπλιστικές συμφωνίες (Γαλλίας — Δημοκρατίας Κεντρικής Αφρικής) επιβάλλει στους οργανισμούς ελέγχου (Secretama και συμβούλιο φορτωτών της Δημοκρατίας της Κεντρικής Αφρικής) να λογοδοτούν στην εθνική ναυτιλιακή εταιρεία της Δημοκρατίας της Κεντρικής Αφρικής και της Γαλλίας τουλάχιστον μία φορά κάθε μήνα, σχετικά με την ορθή εφαρμογή της συμφωνίας και ειδικότερα για, τα επιτεύγματα των δύο εθνικών στόλων καθώς και για την κατάσταση του στόλου των τρίτων χωρών».

(20) Σε περίπτωση υπέρβασης των ποσοτήτων που έχουν εγκριθεί πραγματοποιείται, ανάλογα με την περίπτουν, προσαρμογή στη διάρκεια του επόμενου μηνός ή, ιδίως αν η υπέρβαση επαναληφθεί, πολλές φορές, επιβάλλεται πρόστιμο από τις αφρικανικές αρχές.

Σε πολλές περιπτώσεις (επιτροπές Γαλλίας-Μαλί, Γαλλίας-Γουινέας, Γαλλίας-Νιγηρία, Γαλλίας-Μπουρκίνα Φάσο, Γαλλίας-Κονγκό) η εφοπλιστική συμφωνία προβλέπει σχετικά ότι «κάθε περίπτωση μη εφαρμογής των πρακτικών όρων σχετικά με την οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών επισημαίνεται στους ενδιαφερόμενους». Η εφοπλιστική συμφωνία Γαλλίας-ΔΚΑ είναι περισσότερο σαφής: «οι παραβάσεις των όρων της συμφωνίας (φόρτωση χωρίς έγκριση, υπέρβαση των δικαιωμάτων, μη θεωρηση των δηλωτικών ...) επισημαίνουνται αμέσως από τη Secretama στο συμβούλιο φορτωτών της Δημοκρατίας της Κεντρικής Αφρικής, προκειμένου να εφαρμόζονται στους παραβάτες οι διατάξεις που προβλέπονται για την περίπτωση αυτή από τη νομοθεσία της Δημοκρατίας της Κεντρικής Αφρικής». Η συμφωνία Γαλλίας-Μαλί προβλέπει ότι «η εθνική υπηρεσία μεταφορών και οι αρμόδιες υπηρεσίες του Μαλί στους λιμένες διέλευσης επιβάλλουν στους παραβάτες, σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές της χώρας διέλευσης, τις ποινές που προβλέπονται από τη νομοθεσία του Μαλί, τόσο όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές από το βορρά προς το νότο όσο και τις μεταφορές από το νότο προς το βορρά».

2. *Η εφαρμογή των εφοπλιστικών συμφωνιών*

α) Επέκταση της κατανομής των φορτίων στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών

(21) Οι εφοπλιστικές επιτροπές προβαίνουν, όπως προβλέπεται στις συμφωνίες με τις οποίες έχουν συσταθεί, σε κατανομή μεταξύ των μελών τους του συνόλου των τακτικών μεταφορών που αφορούν τα ένδεκα αφρικανικά κράτη και τις οποίες ελέγχου. Αυτό αποκλείει την άσκηση ανταγωνισμού επί των μελών των επιτροπών αυτών από ανεξάρτητους εφοπλιστές που δεν έχουν εγκριθεί από τις επιτροπές. Εξάλλου, η Επιτροπή δεν γνωρίζει καμία ναυτιλιακή εταιρεία που να έχει καταφέρει να εξασφαλίσει, σε ικανοποιητικό βαθμό και διάρκεια, την παροχή τακτικών υπηρεσιών μεταφορών στις θαλλάσσιες γραμμές που ελέγχονται από τις εφοπλιστικές επιτροπές, χωρίς να έχουν την έγκριση των επιτροπών αυτών.

Η κατάσταση αυτή διαπιστώνεται σαφώς από τα ακόλουθα έγγραφα:

i) Σημείωμα του Απριλίου 1989 εκ μέρους ανώτερου στελέχους της Delmas που είχε ασκήσει καθήκοντα προέδρου σε εφοπλιστικές επιτροπές και συνδιαχειριστή της Secretama. Το σημείωμα αυτό, με το οποίο συνιστάται η επέκταση του συστήματος των εφοπλιστικών επιτροπών της Γαλλίας και των αφρικανικών κρατών και σε άλλες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ ευρωπαϊκών και αφρικανικών χωρών, συνοψίζει ως εξής τη θέση των επιτροπών όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της κατανομής των φορτίων: «έχει μεγάλη συμασία να μην υπάρξει συμβιβασμός όσον αφορά το σημείο αυτό διότι είναι ατελεσφόρητο και παράλογο να κατανέμεται ένα μόνο μέρος των τακτικών εμπορευματικών μεταφορών, αφήνοντας τις εταιρείες που δεν αποτελούν μέλη εφοπλιστικών επιτροπών να ενεργούν όπως θέλουν. Αυτό θα σήμαινε επιπλέον και το τέλος του συστήματος των διασκέψεων ...».

ii) Σημείωμα της 2ας Μαρτίου 1988 στο οποίο ο ίδιος συντάκτης, συνιστώντας πάντα την επέκταση του συστήματος των εφοπλιστικών επιτροπών και σε άλλες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των ευρωπαϊκών και των αφρικανικών κρατών, επιβεβαιώνει ότι αντικείμενο των επιτροπών αυτών είναι η κατανομή των φορτίων μεταξύ των εφοπλιστών που είναι μέλη της διάσκεψης και των ανεξάρτητων αλλά εγκεκριμένων εφοπλιστών: «η ιδέα αυτή συνίσταται στη δημιουργία ουδέτερης "στέγης" ή "ομπρέλας" (τύπου Secretama), η οποία θα προστατεύει την Cowac και τις ναυτιλιακές εταιρείες που δεν είναι μέλη εφοπλιστικών επιτροπών. Καλό θα ήταν να μην επιμείνουμε στο γεγονός ότι το σύστημα αυτό υφίσταται ήδη για άλλες μεταφορές (αποτέλεσε αντικείμενο καταγγελιών της Δανίας στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή)».

iii) Πρακτικά της 1ης Μαρτίου 1988 από συνεδρίαση (πάντα αφιερωμένη στην επέκταση του μηχανισμού των εφοπλιστικών επιτροπών σε άλλες μεταφορές): «τα ανωτέρω μέλη της διάσκεψης συμφωνούν καταρχήν στον καταμερισμό του εθνικού μεριδίου μεταξύ αυτών και των ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών υπό την ίδια σημαία. Φυσικά αυτό δεν μπορούσε να γραφεί στα πρακτικά ούτε και να αναφερθεί ο τρόπος με τον οποίο προβλέπεται να γίνεται η κατανομή του συνόλου των συναλλαγών. Η ιδέα συνίσταται στη συγκέντρωση, κάτω από την ίδια στέγη ή ομπρέλα, των μέλων της διάσκεψης και τα ανεξάρτητων μελών. Η στέγη αυτή μπορεί να είναι ένας ανεξάρτητος οργανισμός (τύπου Secretama)».

iv) Τηλετύπημα της 16ης Ιουνίου 1988 με το οποίο η γερμανική εταιρεία Woermann ανακοινώνει στην Cowac τη θέση σε εφαρμογή, μεταξύ της

Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της Νιγηρίας, ενός μηχανισμού παρόμοιου με το μηχανισμό των εφοπλιστικών επιτροπών, ο οποίος περιγράφεται ως εξής: «το σύστημα αυτό καλύπτει όλα τα γερμανικά εμπορεύματα που εξάγονται και εισάγονται μέσω οποιουδήποτε λιμένα φόρτωσης/εκφόρτωσης και ελέγχεται από ανεξάρτητο οργανισμό ο οποίος πρόκειται σύντομα να δημιουργηθεί στη Γερμανία. Με το μηχανισμό αυτό, οι απαραίτητες διευθετήσεις όσον αφορά τον προγραμματισμό πραγματοποιούνται βάσει των εμπειριών σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες (επιτροπές πλοιοκτητών Secretama) στις οποίες δεν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα».

v) Πρακτικά της συνεδρίασης της 2ας Ιουνίου 1986 της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλίας-Σενεγάλης στη διάρκεια της οποίας ο πρόεδρος της επιτροπής: «επεσήμανε ότι η μεταφορά φορτίων με πλοία τρίτων χωρών που δεν συμμετέχουν στη διάσκεψη από/προς το Ντακάρ διαφεύγει από τον έλεγχο της Επιτροπής». Η παρέμβαση αυτή, όπως διατυπώθηκε, αποβλέπει, προφανώς, στο να επισύρει την προσοχή των συμμετεχόντων στη συνεδρίαση σε μια κατάσταση η οποία δεν θεωρείται φυσιολογική. Αν τα μέλη της επιτροπής είχαν αντιμετωπίσει το συνήθη ανταγωνισμό από άλλους επιχειρηματίες δεν απαιτείτο να «επισημάνει» ο πρόεδρος κάτι το οποίο ήταν προφανές.

vi) Πρόλογος του εντύπου που απέστειλε η Secretama στις 8 Απριλίου 1981 στις ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν να αναπτύξουν δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών μεταξύ Γαλλίας και Σενεγάλης: «ενημερωθήκαμε για την πρόθεσή σας να συμμετάσχετε στις μεταφορές μεταξύ Γαλλίας και Σενεγάλης .... Επιθυμούμε να σας πληροφορήσουμε ότι η συμμετοχή αυτή συνεπάγεται, εκ μέρους σας, την αποδοχή ορισμένων αρχών, προκειμένου να λάβετε την έγκριση της εφοπλιστικής επιτροπής ...». Συνεπώς, η λογική σύνδεση της πρόθεσης μιας εταιρείας να συμμετάσχει σε διμερείς εμπορευματικές μεταφορές με την έγκρισή της από την εν λόγω εφοπλιστική επιτροπή επιβεβαιώνει ότι είναι αδύνατο για την εταιρεία αυτή να λάβει μέρος στις εμπορευματικές αυτές μεταφορές χωρίς την έγκριση της επιτροπής.

vii) «Ανακοίνωση στις ναυτιλιακές εταιρείες» από τη Secretama στις 8 Απριλίου 1981: «Επιθυμούμε να υπενθυμίσουμε στις ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν να συμμετάσχουν στις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Γαλλίας και Σενεγάλης ότι οφείλουν, για να λάβουν τη σχετική έγκριση, να επικοινωνήσουν με τη γραμματεία που έχει ορίσει η εφοπλιστική επιτροπή ως γραμματεία στο Παρίσι. Επισημαίνεται επίσης, για να μην υπάρξει καμία παρεξήγηση, ότι από την 1η Απριλίου 1981, η θεώρηση των δηλωτικών φόρτωσης από τους ελεγκτές της Secretama είναι υποχρεωτική για τις εν λόγω μεταφορές».

viii) Επιστολή της 7ης Μαρτίου 1986 στη Maersk Line με την οποία η Secretama επισύρει την προσοχή της δανικής ναυτιλιακής εταιρείας «στο γεγονός ότι, επί του παρόντος, το μερίδιο των μεταφορών μεταξύ Γαλλίας και Σενεγάλης το οποίο έχει παραχωρηθεί σε πλοία τρίτων χωρών, στο πλαίσιο της αντίστοιχης διμερούς συμφωνίας, έχει ήδη απορροφηθεί από μεγάλο αριθμό ναυτιλιακών εταιρειών. Αν προστεθούν και οι ναυτιλιακές εταιρείες της Γαλλίας και της Σενεγάλης, τότε οι μεταφορές αυτές είναι ήδη υπέρ το δέον καλυμμένες, με αποτέλεσμα οι ποσότητες των εμπορευμάτων που μεταφέρονται κάθε μήνα από κάθε εταιρεία να είναι υπερβολικά μικρές. Είμαστε βέβαιοι ότι μια ναυτιλιακή εταιρεία με παράδοση στο χώρο των μεταφορών όπως η δική σας θα κατανοήσει ότι είναι ανώφελο να προστεθεί επιπλέον χωρητικότητα σ' αυτές τις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών και ότι, κατά συνέπεια, δεν θα επιμείνει στο αίτημά της να συμμετάσχει στις μεταφορές αυτές». Φαίνεται λοιπόν καθαρά ότι η ενδεχόμενη προσφορά επιπλέον χορητικότητας μπορεί να ληφθεί υπόψη, με την έγκριση της Secretama, μόνον εφόσον η Maersk γίνει μέλος μέος της εφοπλιστικής επιτροπής και ότι, αντίστροφα, αποκλεισμός της Maersk από την επιτροπή αυτή σημαίνει τον αποκλεισμό της από τις μεταφορές αυτές.

β) Αποτελέσματα της επέκτασης του καταμερισμού των φορτίων στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών

(22) Η κατανομή των φορτίων σύμφωνα με τους όρους που περιγράφονται στο σημείο 18 της αιτιολογικής σκέψης πραγματοποιείται ανά ναυτιλιακή εταιρεία. Έτσι, αν οι γαλλικές ναυτιλιακές εταιρείες διαθέτουν κατ' αρχήν, αυτοδικαίως, 40 % των διμερών συναλλαγών, η κατανομή μεταξύ τους του ποσοστού αυτού είναι προκαθορισμένη. Το 20 % που έχει παραχωρηθεί στις ναυτιλιακές εταιρείες των τρίτων χωρών κατανέμεται μεταξύ των εταιρειών αυτών. Η εφαρμογή των εφοπλιστικών συμφωνιών έχει ως κύριο αποτέλεσμα το πάγωμα των μεριδίων της αγοράς στο πλαίσιο της ποσόστωσης που έχει χορηγηθεί στις ναυτιλιακές εταιρείες της Γαλλίας και των τρίτων χωρών, δηλαδή 60 % των εν λόγω τακτικών εμπορευματικών μεταφορών.

(23) Ένα δεύτερο αποτέλεσμα του καταμερισμού αυτού — ακόμη κι αν παρουσιάζεται ως η μόνη δικαιολογία για την ύπαρξη των εφοπλιστικών συμφωνιών — είναι η εξασφάλιση του υπόλοιπου 40 % των φορτίων στους εφοπλιστές του εκάστοτε αφρικανικού κράτους. Ωστόσο, μόνον οι ναυτιλιακές εταιρείες του Καμερούν και της Γκαμπόν, οι οποίες διαθέτουν από δύο πλοία, είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν μέρος του ποσοστού αυτού. Οι υπόλοιποι εφοπλιστές (καθώς και οι εταιρείες του Καμερούν και της Γκαμπόν για το μέρος των φορτίων που δεν μπορούν να μεταφέρουν οι ίδιες) εκχωρούν τα δικαιώματά τους όσον αφορά την εκμετάλλευση του 40 % των εν λόγω μεταφορών.

Οι αφρικανοί εφοπλιστές είναι όλοι μέλη της Cowac ή της Mewac, ή των δύο διασκέψεων των οποίων οι εσωτερικοί κανονισμοί προβλέπουν ότι οι εταιρείες μέλη δεν μπορούν να επιδοθούν σε συναλλαγές ή

ναύλωση χώρων παρά μόνο με άλλα μέλη της διάσκεψης. Τα αποτελέσματα είναι να εκχωρούνται τα δικαιώματα όσον αφορά τις μεταφορές αυτές μόνο σε εφοπλιστές της διάσκεψης, μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών (1). Επίσης, με το σύστημα αυτό, οι εφοπλιστές οι οποίοι, δυνάμει των κανόνων κατανομής που εφαρμόζουν οι εφοπλιστικές επιτροπές, εξασφαλίζουν τις μεγαλύτερες ποσότητες φορτίων, υπερτερούν έναντι των υπολοίπων όσον αφορά την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων των αφρικανικών ναυτιλιακών εταιρειών: δεδομένου ότι έχουν εξασφαλίσει τη μεταφορά ελάχιστου φορτίου βάσει των δικαιωμάτων τους, μπορούν να μεταφέρουν οποιοδηποτε επιπλέον φορτίο με μικρότερο οριακό κόστος από τους ανταγωνιστές τους που εξασφαλίζουν μικρές μόνον ποσότητες φορτίων. Το πλεονέκτημα αυτό αποβαίνει εις όφελος των γαλλικών εθνικών εταιρειών που είναι μόνο τέσσερις ή πέντε (συγκεντρωμένες σε δύο διαφορετικούς φορείς) και μοιράζονται το 40 % που αντιστοιχεί στο γαλλικό στόλο (2), ενώ το 20 % που αντιστοιχεί στους στόλους τρίτων χωρών κατανέμεται σε μεγάλο αριθμό εταιρειών που, σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι μέχρι και είκοσι (παράρτημα I).

(24) Φαίνεται λοιπόν ότι αν ο μηχανισμός που έχει τεθεί σε λειτουργία από τις εφοπλιστικές συμφωνίες δεν έχει ευνοήσει τη δημιουργία αφρικανικών στόλων τακτικών γραμμών ενισχύει, αντίθετα, την εμπορική θέση των γαλλικών ναυτιλιακών εταιρειών στις εν λόγω εμπορευματικές μεταφορές. Η αφρικανική πλευρά ενδιαφέρεται για τα οικονομικά αποτελέσματα των ναυτιλιακών εταιρειών που αναπτύσσουν αποτελεσματικά δραστηριότητες στον τομέα αυτό των μεταφορών, λόγω:

— της αμοιβής που καταβάλλουν οι εφοπλιστές στον οργανισμό που είναι επιφορτισμένος, από αφρικανικής πλευράς, με τον έλεγχο της κατανομής των φορτίων (βλέπε σημείο 19 της αιτιολογικής σκέψης),

— της προμήθειας που εισπράττουν οι αφρικανικές ναυτιλιακές εταιρείες για την εκχώρηση των δικαιωμάτων τους στις ναυτιλιακές εταιρείες που διαθέτουν πλοία για την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων αυτών.

γ) Περιορισμός της δυνατότητας πραγματοποίησης εμπορευματικών μεταφορών

(25) Οι εφοπλιστικές επιτροπές δεν μπορούν να ελέγξουν αποτελεσματικά τις εμπορευματικές μεταφορές τους παρά μόνον εφόσον επιβάλλονται κυρώσεις σε όσα από τα μέλη τους υπερβαίνουν τις ποσότητες που τους έχουν εγκριθεί, καθώς και στις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες που προσπαθούν να αναπτύξουν δραστηριότητες χωρίς την έγκριση των επιτροπών. Για το λόγο αυτό, τα μέλη των επιτροπών επεδίωξαν επίμονα τη θέσπιση από τις αφρικανικές αρχές ρυθμίσεων για την προστασία των δραστηριοτήτων τους και την πρόβλεψη κυρώσεων, εφόσον βέβαια δεν υπήρχαν ήδη τέτοιου είδους ρυθμίσεις. Αυτό επιβεβαιώνεται από τον πρόεδρο της επιτροπής Γαλλίας-Σενεγάλης ήδη από το 1981 (σημείωμα της 19ης Μαΐου 1981): «... ολόκληρος ο μηχανισμός που έχει προβλεφθεί είναι έτοιμος να τεθεί σε λειτουργία από την πλευρά των εφοπλιστών ... είναι προφανές ότι όλα αυτά υπονοούν ότι, στο μεταξύ πρόκειται να τεθεί σε εφαρμογή αποτελεσματικό σύστημα επιβολής διοικητικών κυρώσεων στους εφοπλιστές που παραβαίνουν τους κανόνες της κατανομής των μεταφορών». Η προσέγγιση αυτή επιβεβαιώθηκε σε μεταγενέστερο σημείωμα στο οποίο ο ίδιος συντάκτης, συνιστώντας την επέκταση του συστήματος των εφοπλιστικών επιτροπών και σε άλλες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής αναφέρει ότι (σημείωμα του Απριλίου 1989): «αυτό ... προϋποθέτει τον ελέγχο στο λιμένα προορισμού (στους αφρικανικούς λιμένες) των θεωρημένων δηλωτικών και την επιβολή κυρώσεων για τη μη εφαρμογή των ναυτιλιακών ρυθμίσεων που έχουν θεσπιστεί». Τα ακόλουθα έγγραφα αφορούν τις προσπάθειες που έχουν καταβάλει οι ναυτιλιακές εταιρείες — μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών, προκειμένου να επιτύχουν τη λήψη μέτρων από τις αφρικανικές αρχές σχετικά, με την πρόβλεψη κυρώσεων για τις ναυτιλιακές εταιρείες που δεν επόκειτο να συμμορφωθούν με τις αποφάσεις των επιτροπών:

i) Τηλετύπημα της 30ής Ιουνίου 1981 προς τις αρχές της Σενεγάλης: «οι γάλλοι εφοπλιστές της εφοπλιστικής επιτροπής ... πληροφορήθηκαν με χαρά την επικείμενη υπογραφή της απόφασης σχετικά με την επιβολή κυρώσεων στους εφοπλιστές που παραβαίνουν τους κανόνες σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, τους οποίους έχει θεσπίσει η εφοπλιστική επιτροπή. Μόλις υπογραφεί η απόφαση αυτή, οι γάλλοι εφοπλιστές είναι έτοιμοι να αυξήσουν την εκχώρηση σε 10 %.» (Πρόκειται για την προμήθεια που καταβάλλουν οι γαλλικές ναυτιλιακές εταιρείες στη ναυτιλιακή εταιρεία της Σενεγάλης για την εκμετάλευση των δικαιωμάτων τους στις εμπορευματικές αυτές μεταφορές).

ii) Πρακτικά της συνεδρίασης της 30ής Ιουνίου 1987 της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλί-

(1) Μόνο η Γουινέα, της οποίας η εθνική ναυτιλιακή εταιρεία, που δεν διαθέτει η ίδια κανένα πλοίο για το σκοπό αυτό, δεν είναι μέλος της διάσκεψης αποτελεί εξαίρεση και εκχωρεί τα δικαιώματά της στη μεταφορά εμπορευμάτων σε μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών που δεν συμμετέχουν στη διάσκεψη.

(2) Οι συμβάσεις ναύλωσης φορτίων συνάπτονται σε διμερή βάση μεταξύ των αφρικανικών εταιρειών κατόχων δικαιωμάτων στις εμπορευματικές μεταφορές και των εταιρειών που επιθυμούν να εκμεταλλευτούν τα δικαιώματα αυτά. Οι στατιστικές της Secretama δεν παρέχουν συστηματικά στοιχεία όσον αφορά την ταυτότητα ή τη σημαία των εταιρειών που εξασφαλίζουν τη μεταφορά των αφρικανικών φορτίων στις εμπορευματικές μεταφορές για τις οποίες έχουν παρασχεθεί οι πληροφορίες αυτές. Φαίνεται, έτσι, ότι οι γαλλικές εταιρείες εξασφάλισαν, χάρη στις ναυλώσεις, το μεγαλύτερο μέρος της μεταφοράς φορτίων μεταξύ της Γαλλίας και των ακόλουθων χωρών:

— Γκαμπόν (πλευρά της Μεσσογείου):	[...] (*),
— Νίγηρας:	[...],
— Κονγκό:	[...],
— Μπουρκίνα Φάσο:	[...],
— Μαλί:	[...],
— Σενεγάλη:	[...],
— Δημοκρατία Κεντρικής Αφρικής:	[...].

Από τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με το Τόγκο και το Μπενίν προκύπτει ότι [...] και [...] των φορτίων κατανεμήθηκαν αντίστοιχα στις εθνικές εταιρείες, των δύο αυτών χωρών. Δεδομένου ότι οι εταιρείες αυτές δεν διαθέτουν πλοία, τα φορτία αυτά ανακατανεμήθηκαν ίδιως σε εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες υπό γαλλική σημαία.

(*) Στο κείμενο της παρούσας απόφασης που δημοσιεύθηκε, ορισμένοι αριθμοί παρελείφθησαν σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 περί μη αποκαλύψεως επαγγελματικών απορρήτων.

ας-Μπουρκίνα Φάσο στη διάρκεια της οποίας ο εκπρόσωπος του συμβουλίου φορτωτών της Μπουρκίνα Φάσο (CBC) διαπιστώνει με ανησυχία ότι η εφαρμογή της κλίμακας κατανομής 40:40:20 πραγματοποιείται εις βάρος του μεριδίου της Μπουρκίνα Φάσο και ζητεί να τροποποιηθούν οι όροι εφαρμογής της κατανομής αυτής. Η ανταλλαγή απόψεων έχει ως εξής: «οι γαλλικές ναυτιλιακές εταιρείες δέχονται με ορισμένες επιφυλάξεις τον "περιορισμό" των εμπορευματικών μεταφορών. Η CBC κρίνει ότι ο "περιορισμός" των εμπορευματικών μεταφορών δεν πρέπει να θεωρηθεί ως απαραίτητη προϋπόθεση.

iii) Πρακτικά της συνεδρίασης της 28ης Ιουλίου 1988 της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλίας-Μαλί: «Η γαλλική ναυτιλιακή εταιρεία υπογραμμίζει, στη διάρκεια της συζήτησης, την ανάγκη επίτευξης αποτελεσματικότερης λειτουργίας της συμφωνίας αυτής (1) και επιμένει ότι το Μαλί πρέπει να λάβει ορισμένα μέτρα που επιτρέπουν τον αποτελεσματικό έλεγχο της εφαρμογής του συστήματος. Τονίζει επίσης ότι πρέπει να καταρτιστούν το ταχύτερο δυνατό κανονιστικά κείμενα που επιτρέπουν την αποτελεσματική επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες (φορτωτές και εφοπλιστές)».

iv) Έγγραφο εργασίας του Ιουνίου 1987 το οποίο παρέδωσε στον πρόεδρο της ναυτιλιακής εταιρείας του Μαλί ο διευθυντής εξωτερικών σχέσεων της γαλλικής εταιρείας Delmas, με την προοπτική της σύστασης της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλίας-Μαλί, στο οποίο αναφέρεται ότι «η παρέμβαση των αρχών του Μαλί είναι απαραίτητη προκειμένου να καθοριστούν οι κυρώσεις για κάθε παράβαση των ρυθμίσεων που ισχύουν για τις εν λόγω μεταφορές (...). Στο πλαίσιο συστήματος κατανομής βασισμένου στη συνεργασία μεταξύ των εθνικών ναυτιλιακών εταιρειών των δύο χωρών εταίρων, οι κυρώσεις επιβάλλονται κυρίως στους εφοπλιστές. Υποχρεώσεις, ωστόσο, έχουν και οι φορτωτές. Πρόκειται κυρίως για την υποχρέωση να αναφέρουν στη φορτωτική τον τόπο προορισμού των εμπορευμάτων στο Μαλί. Η μη τήρηση της υποχρέωσης αυτής πρέπει επίσης να συνεπάγεται επιβολή κυρώσεων. Πολλά παραδείγματα αποφάσεων σχετικά με την επιβολή κυρώσεων τέθηκαν στη διάθεση των αρχών του Μαλί». Τα παραδείγματα αυτά των αποφάσεων αφορούν παραβάσεις που έχουν διαπραχθεί στο πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών εκτός εκείνων μεταξύ Γαλλίας και Μαλί, για τις οποίες λειτουργούσαν ήδη εφοπλιστικές διασκέψεις».

v) Επιστολή της 29ης Ιουλίου 1988 προς το γενικό διευθυντή του εθνικού οργανισμού μεταφορών (Μαλί) και τον πρόεδρο της ναυτιλιακής εταιρείας του Μαλί, από τη γαλλική εθνική ναυτιλιακή εταιρεία (SNCDV-Delmas, Société navale de l'Ouest και Société navale caennaise), στην οποία η τελευταία «εκφράζει την ικανοποίησή της για τη θετική έκβαση των συζητήσεων που διεξήχθηκαν με τους εταίρους του Μαλί και οδήγησαν στην υπογραφή συμφωνίας σχετικά με την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Γαλλίας και Μαλί. Εκφράζει επίσης την επιθυμία της να επιτευχθεί, με τη συμφωνία αυτή, η αποτελεσματική οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των δύο χωρών προς όφελος και των δύο μερών. Σχετικά με το θέμα αυτό διαβεβαιώνει τους εταίρους της του Μαλί ότι πρόκειται να συνεργαστεί πλήρως στον τομέα αυτό προκειμένου να επιτευχθούν τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα και εύχεται να λάβουν οι εταίροι της, το συντομότερο δυνατό, τα νομοθετικά μέτρα που επιτρέπουν την πλήρη παρακολούθηση της οργάνωσης των μεταφορών και την επανόρθωση των παρατυπιών που ενδέχεται να διαπιστωθούν».

vi) Πρακτικά της συνεδρίασης της 30ής Ιουνίου 1987 της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλίας-Μπουρκίνα Φάσο: «η SNCDV θέτει το πρόβλημα του ελέγχου των μεταφορών (...). Η Secretama ζητεί να μάθει τι γίνεται στην περίπτωση μη θεωρημένων δηλωτικών. Η SNCDV ανακοινώνει ότι σε άλλες χώρες υπάρχει στενή συνεργασία μεταξύ των τελωνειακών υπηρεσιών και των συμβουλίων φορτωτών, πράγμα που επιτρέπει τον αυστηρό έλεγχο των μεταφορών. Έπειτα από ερώτηση της SNO, ο κ. Bouda διευκρινίζει ότι είναι έτοιμη η απόφαση σχετικά με τις κυρώσεις ... Σε άλλη ερώτηση της SNO, η CBC διευκρινίζει ότι οι κυρώσεις αφορούν τους εφοπλιστές».

vii) Πρακτικά της συνεδρίασης της 9ης Δεκεμβρίου 1987 της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλίας-Γκαμπόν: «η SNCDV υπενθυμίζει την έλλειψη νομοθετικού κειμένου το οποίο να προβλέπει κυρώσεις κατά την άφιξη στην Γκαμπόν. Προσθέτει ότι η γαλλική πλευρά επιθυμεί να λάβει γνώση των κυρώσεων που προβλέπονται για την εκτροπή του εμπορίου. Επιμένει στο γεγονός ότι, λαμβανομένης υπόψη της φιλελεύθερης τάσης που επικρατεί στην Ευρώπη και προκειμένου να εξασφαλίσει θετικά αποτελέσματα, η γαλλική ναυτιλιακή εταιρεία είναι υποχρεωμένη να βασιστεί στις ενέργειες της Γκαμπόν και στη θέση σε ισχύ ορισμένων νομοθεσιών στην Αφρική.

(26) Από πολλά έγγραφα του φακέλου συνάγεται το συμπέρασμα ότι η θέσπιση ρυθμίσεων από τις αφρικανικές αρχές σχετικά με την επιβολή κυρώσεων στους εφοπλιστές που δεν συμμορφώνονται με τις αποφάσεις των εφοπλιστικών επιτροπών δεν συνεπάγεται ότι οι κυρώσεις αυτές επιβάλλονται πραγματικά από τις εν λόγω αρμόδιες αρχές. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποία τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών κατέβαλαν προσπάθειες προκειμένου να επιτύχουν την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Αυτό προκύπτει κυρίως από τα ακόλουθα έγγραφα:

i) Πρακτικά της συνεδρίασης της 6ης Μαΐου 1987 της επιτροπής Γαλλίας-Σενεγάλης: «... οι ναυτιλιακές εταιρείες επιμένουν στο γεγονός ότι, στο πλαίσιο της σημερινής οργάνωσης, αποτελεσματικός έλεγχος των παραβατών μπορεί να διεξαχθεί μόνο στον τόπο προορισμού, και συγκεκριμένα με την εξέταση των δηλωτικών ... Η Cosenam, από την πλευρά της, κρίνει ότι τα πρόστιμα δεν είναι κατά το δέον αποτρεπτικά ώστε να

(1) Πρόκειται για την εφοπλιστική συμφωνία Γαλλίας-Μαλί.

εμποδίσουν την Maersk Line να φορτώσει. Η SNCDV προτείνει λοιπόν τη συνεργασία των ναυτιλιακών εταιρειών με την τελωνειακή υπηρεσία της Σενεγάλης. Αποφασίζεται λοιπόν να διοργανωθεί συνάντηση μεταξύ αντιπροσωπείας των ναυτιλιακών εταιρειών, του εμπορικού ναυτικού της Σενεγάλης και της διεύθυνσης τελωνείων».

ii) Πρακτικά της συνεδρίασης της 11ης Σεπτεμβρίου 1986 της ίδιας επιτροπής: Η «SNCDV επιθυμεί να υπενθυμίσει το αίτημα σχετικά με τον έλεγχο της μεταφοράς φορτίων από τη Γαλλία από ναυτιλιακή εταιρεία που δεν είναι μέλος εφοπλιστικής επιτροπής, το οποίο είχε διατυπωθεί κατά τη διάρκεια της τελευταίας συνεδρίασης της ολομέλειας. Ο κύριος Sarr [1] υπενθυμίζει ότι, κατά την άποψή του, οι γαλλικές αρχές πρέπει να λάβουν μέτρα ώστε να εμποδίσουν τις φορτώσεις αυτές. Ο πρόεδρος παρατηρεί ότι, στο σημερινό πλαίσιο, δεν είναι καθόλου σίγουρο ότι οι γαλλικές αρχές πρόκειται να λάβουν να τέτοιου είδους μέτρα. Η SNO τονίζει ότι πρέπει να επικρατήσει κάποιος ρεαλισμός. Ρυθμίστηκαν ορισμένοι κανονές λειτουργίας της εφοπλιστικής επιτροπής. Τα μέσα για την επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες ευρίσκονται στη Σενεγάλη και όχι στη Γαλλία». Φαίνεται λοιπόν ότι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, μια γαλλική ναυτιλιακή εταιρεία (SNCDV-Delmas) είχε ζητήσει, κατά την προηγούμενη συνεδρίαση της εφοπλιστικής επιτροπής, την επιβολή κυρώσεων σε ναυτιλιακή εταιρεία εκτός επιτροπής, δηλαδή μη εγκεκριμένη από την εφοπλιστική επιτροπή, διότι είχε μεταφέρει φορτία στη Σενεγάλη. Δεν πρέπει να δόθηκε συνέχεια στο αίτημα αυτό. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η SNO, υποστηρίζοντας το αίτημα της SNCDV, ζητεί τον έλεγχο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται από τη Γαλλία, στον τόπο του προορισμού τους, τη Σενεγάλη.

δ) Συμμετοχή των εφοπλιστικών επιτροπών στην επιβολή των προστίμων

(27) Οι κυρώσεις, ελλείψει των οποίων η πειθαρχία που επιβάλλονται στις εφοπλιστικές επιτροπές κινδυνεύει να μείνει χωρίς αποτέλεσμα, μπρούν να επιβληθούν μόνο σε στενή συνεργασία με τις εν λόγω επιτροπές. Κάθε πλοίο που αποπλέει από τη Γαλλία με προορισμό ένα από τα αφρικανικά κράτη που καλύπτονται από τη δραστηριότητα εφοπλιστικής επιτροπής οφείλει να υποβάλλει τα δηλωτικά του για θεώρηση στη γραμματεία της εν λόγω επιτροπής. Η μη θεώρηση των δηλωτικών μπορεί να οδηγήσει στην επιβολή ποινών στον τόπο προορισμού. Αυτό προκύπτει από τηλετύπημα της 21ης Νοεμβρίου 1988 που απέστειλε το εθνικό συμβούλιο φορτωτών του Τόγκο (CNCT) στη ναυτιλιακή εταιρεία Maersk. Η διατύπωσή του έχει ως εξής: ι στο πλοίο Maersk Mango 8815 το οποίο φόρτωσε εμπορεύματα από τη Μασσαλία επιβλήθηκαν ποινές διότι δεν είχε λάβει τη σφραγίδα της Secretama. Πράγματι, πριν από οποιαδήποτε φόρτωση σε γαλλικό λιμένα, η ναυτιλιακή εταιρεία οφείλει να απευθυνθεί στους εκπροσώπους της Secretama προκειμένου να λάβει την άδεια φόρτωσης, η οποία παρέχεται με τη σφράγιση του δηλωτικού». Η CNCT προέβη στην εκτύπωση εντύπων τα οποία απεστάλησαν επανειλημμένα στις ναυτιλιακές εταιρείες που διέπραξαν παράβαση και τα οποία αναφέρουν το ποσό του επιβληθέντος προστίμου. Τα έντυπα αυτά έχουν τον ακόλουθο τίτλο: «Ναύλος εμπορευμάτων που φορτώθηκαν στο M/S (όνομα του πλοίου) χωρίς σφραγίδα της Secretama».

(28) Τα πρόστιμα επιβάλλονται συνύθως από τα αφρικανικά συμβούλια φορτωτών στις χώρες προορισμού των εμπορευμάτων που εξάγονται από τη Γαλλία [2]. Οι οργανισμοί αυτοί, οι οποίοι λαμβάνουν ορισμένη αμοιβή από τους εφοπλιστές, εξαρτώνται, σε μεγάλο βαθμό, από τις πληροφορίες που τους μεταδίδουν οι τελευταίοι: οι εφοπλιστικές επιτροπές, μέσω της γραμματείας τους (Secretama), είναι οι μόνες που μπορούν να γνωρίζουν αν ορισμένο φορτίο που εξάγεται από τη Γαλλία έχει λάβει την έγκρισή της. Με την παρουσία τους στους γαλλικούς λιμένες, οι ναυτιλιακές εταιρείες-μέλη των επιτροπών γνωρίζουν καλύτερα από οποιονδήποτε άλλο ποια εμπορεύματα φορτώνονται χωρίς την έγκρισή τους. Το ίδιο ισχύει για τη Secretama, η οποία διαθέτει γραφεία στους κυριότερους γαλλικούς λιμένες. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο οι εφοπλιστικές συμφωνίες περιλαμβάνουν διάταξη που προβλέπει ότι η μη εφαρμογή των κανόνων που θεσπίζουν πρόκειται να επισημαίνεται στους ενδιαφερόμενους.

Τα πρακτικά της συνεδρίασης της 6ης Μαΐου 1987 της επιτροπής Γαλλίας-Σενεγάλης αναφέρουν ότι «φυσικά, αν οι ναυτιλιακές εταιρείες πληροφορηθούν τη φόρτωση εμπορευμάτων από εταιρείες που δεν είναι μέλη των επιτροπών, ενημερώνουν τη Secretama», πράγμα που επιβεβαιώνει η Secretama κατά τη συνεδρίαση της 2ας Ιουνίου 1988: «Η Secretama υπενθυμίζει ότι όλες οι πληροφορίες που λαμβάνει σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων από εταιρείες που δεν είναι μέλη επιτροπής μεταβιβάζονται στη Secretama».

Στα πρακτικά της συνεδρίασης της 30ής Ιουνίου 1987 της επιτροπής Γαλλίας-Μπουρκίνα Φάσο, η Secretama αναφέρει ότι «αν πληροφορηθεί την παράνομη φόρτωση εμπορευμάτων, ενημερώνει με τηλετύπημα το συμβούλιο φορτωτών της χώρας προορισμού».

Στο τηλετύπημα αριθ. 2195 που απέστειλε στις 14 Μαΐου 1986 στη ναυτιλιακή εταιρεία Keller Shipping, η Secretama αναφέρει ότι «κάθε πλοίο για το οποίο έχουμε πληροφορίες ότι έχει φορτώσει εμπορεύματα χωρίς την έγκριση ή θεώρηση που απαιτείται στο πλαίσιο των διμερών γαλλο-αφρικανικών συμφωνιών

[1] Πρόκειται για τον εκπρόσωπο της ναυτιλιακής εταιρείας της Σενεγάλης.

[2] Εκτός από τη Σενεγάλη και το Κονγκό όπου είναι αρμόδιες, αντίστοιχα, η Secretama και η διεύθυνση εμπορικού ναυτικού.

τις οποίες διαχειριζόμαστε, πρέπει να αναφέρεται στον τόπο προορισμού ώστε να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα».

Στις 25 Μαρτίου 1987 συνεδρίασαν οι επιτροπές προγραμματισμού Γαλλίας/Γκαμπόν, Γαλλίας/Μπουρκίνα Φάσο και Γαλλίας/Κονγκό προκειμένου να γίνει η κατανομή των φορτίων για τον επόμενο μήνα. Με τηλετύπημα της ίδιας ημερομηνίας, η Secretama ειδοποίησε την Keller Shipping για τις άδειες φόρτωσης που της είχαν χορηγήσει οι επιτροπές προγραμματισμού. Στις 27 Απριλίου 1987 η Keller Shipping φόρτωσε εμπορεύματα που υπερέβαιναν την άδεια φόρτωσης.

Για το λόγο αυτό η Secretama, με τρία τηλετυπήματά της στις 4 Μαΐου 1987, ειδοποίησε την Keller Shipping ότι αναστέλλει τη θεώρηση των δηλωτικών του πλοίου που παρέβη τους κανόνες των επιτροπών, προσθέτοντας ότι είχε ενημερώσει σχετικά τα αφρικανικά όργανα διεξαγωγής ελέγχου για τις παραβάσεις αυτές «ζητώντας να εφαρμόσουν τις ρυθμίσεις που προβλέπονται από τις ναυτιλιακές συμφωνίες» μεταξύ της Γαλλίας και καθενός από τα τρία ενδιαφερόμενα αφρικανικά κράτη. Αντίγραφα των τριών αυτών τηλετυπημάτων απεστάλησαν πράγματι στους τρεις προαναφερθέντες αφρικανικούς οργανισμούς και, στις 4 Ιουνίου 1987, η Keller Shipping κατέβαλε πρόστιμο ύψους 54 000 γαλλικών φράγκη στων Société générale (Παρίσι) στο λογαριασμό Scadoa [1] για λογαριασμό της Cotram προκειμένου να δοθεί στο πλοίο της η άδεια να αποπλεύσει από τον λιμένα του Pointe Noire (Κονγκό).

(29) Πολλές ακόμη φορές εστάλησαν μηνύματα, είτε από τη Secretama, είτε από ναυτιλιακές εταιρείες μέλη εφοπλιστικών επιτροπών στις αφρικανικές αρχές προκειμένου να τις ενημερώσουν για παραβάσεις των κανόνων των επιτροπών. Το παράρτημα V περιλαμβάνει αναλυτικό κατάλογο των παρεμβάσεων αυτών.

(30) Τα αφρικανικά συμβούλια φορτωτών (ή παρεμφερή όργανα) έχουν, από την πλευρά τους, κατ' επανάληψη, επιβάλει κυρώσεις για παραβάσεις των κανόνων που έχουν θεσπίσει οι εφοπλιστικές επιτροπές σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, όπως αποδεικνύεται από τα έγγραφα που αναφέρονται στο παράρτημα VI.

ε) Απόπειρες των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών να αποφύγουν την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου

(31) Τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών προσπάθησαν να αποφύγουν την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου, είτε αποκρύπτοντας τις πρακτικές τους, είτε προωθώντας τη θέσπιση νομοθεσιών που εξυπηρετούν καλύτερα τα συμφέροντά τους από τις αφρικανικές χώρες, είτε —τέλος— επιδιώκοντας την ανάληψη, εκ μέρους τρίτων κρατών, ενεργειών για την παρεμπόδιση της διαδικασίας που έχει κινήσει η Επιτροπή. Αυτό συνάγεται κυρίως από τα ακόλουθα έγγραφα:

i) τελευταία φράση του εγγράφου που αναφέρεται στο σημείο 21 στοιχείο ii) της αιτιολογικής σκέψης,

ii) δεύτερη φράση του εγγράφου που αναφέρεται στο σημείο 21 στοιχείο iii) της αιτιολογικής σκέψης,

iii) έγγραφο εργασίας που αναφέρεται στο σημείο 21 στοιχείο i) της αιτιολογικής σκέψης, στο οποίο εκφράζεται σαφώς η άρνηση «συμβιβασμού» όσον αφορά την αρχή της επέκτασης της κατανομής των φορτίων στο σύνολο των σχετικών εμπορευματικών μεταφορών και όπου αναφέρεται ότι «τα αφρικανικά κράτη οφείλουν να διασφαλίσουν την τήρηση του προγραμματισμού των εφοπλιστικών επιτροπών από τις εταιρείες που συμμετέχουν στις μεταφορές αυτές, διότι στους ευρωπαϊκούς λιμένες είναι αδύνατο να διεξαχθεί έλεγχος ή να επιβληθούν ποινές»,

iv) δήλωση εκπροσώπου του ομίλου Delmas κατά τη σύνοδο της 3ης Μαΐου 1988 της διάσκεψης Mewac: «η εγγύηση της ικανοποιητικής λειτουργίας του συστήματος κατανομής των φορτίων, οποιοδήποτε και αν είναι αυτό, μπορεί να παρασχεθεί, υπό τις παρούσες συνθήκες την νομοθεσιών που ισχύουν στο σύνολο των χωρών της διάσκεψης Mewac, μόνον από τις κυβερνήσεις και τις διοικητικές υπηρεσίες των αφρικανικών κρατών οι οποίες είναι επιφορτισμένες με την επιβολή των κυρώσεων»,

v) πρακτικά της συζήτησης που είχε στις 7 Ιουλίου 1987 ο γενικός διευθυντής της Secretama με τον πρόεδρο της εταιρείας Sonam του Μαλί: «Έχω παράσχει σ' αυτόν όλες τις απαιτούμενες εξηγήσεις σχετικά με τις υπάρχουσες συμφωνίες επιμένοντας στα σημερινά όρια όσον αφορά την εφαρμογή των εφοπλιστικών συμφωνιών, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων της Κοινότητας ... Δεν παρέλειψα εξάλλου να επισημάνω την απόλυτη ανάγκη, για μία μη παραθαλάσσια χώρα, να διαθέτει νομοθεσία που να επιτρέπει τους ελέγχους και την επιβολή κυρώσεων κατά την άφιξη, ώστε να καταστεί το σύστημα αποτελεσματικό και αξιόπιστο»,

vi) δήλωση εκπροσώπου της εταιρείας Delmas στη διάρκεια της συνεδρίασης που πραγματοποιήθηκε στις 9 Δεκεμβρίου 1987 με τους υπεύθυνους της Γκαμπόν, η οποία αναφέρεται σε ορισμένα πρακτικά: «... η γαλλική πλευρά επιθυμεί να λάβει γνώση των κυρώσων που προβλέπονται για την εκτροπή του εμπορίου ... λαμβανομένης υπόψη της φιλελεύθερης τάσης που επικρατεί στην Ευρωπή ... η γαλλική ναυτιλιακή εταιρεία είναι υποχρεωμένη να βασιστεί στη Γκαμπόν και στη θέση σε ισχύ ορισμένων νομοθεσιών στην Αφρική»,

[1] SCADOA: Κοινή υπηρεσία ναυτιλιακών εταιρειών που εξυπηρετούν τη Δυτική Αφρική αποτελούμενη από τις εταιρείες L. Hoegh και Hoegh/Transatlantic (Νορβηγία) Société navale caennaise (Γαλλία και Société navale de l'ouest (Γαλλία).

vii) απόσπασμα σημειώματος του Απριλίου 1989 το οποίο έχει ήδη αναφερθεί στο σημείο 21 στοιχείο i) της αιτιολογικής σκέψης: «η CMEAOC κρίνει ότι είναι απαραίτητο και επείγον να παρέμβει στην Κοινότητα ώστε να σταματήσουν οι όλο και περισσότερες ενέργειες της ΓΔ IV, τόσο όσον αφορά τα γραφεία εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη όσο και τις ναυτιλιακές διασκέψεις και τη Secretama».

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Α. Άρθρο 85

1. *Εφαρμογή του άρθρου 85*

(32) Τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών υποστήριξαν ότι οι συμφωνίες και οι πρακτικές τις οποίες αφορούν οι καταγγελίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 εφόσον απορρέουν από υποχρεώσεις που επιβάλλουν οι δημόσιες αρχές. Συνεπώς, τα γεγονότα που προαναφέρθηκαν πρέπει να ενταχθούν στο γενικότερο πλαίσιο των διατάξεων δημόσιας τάξης που εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κοινότητας και της Γαλλίας, αφενός, και των ένδεκα αφρικανικών κρατών που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης, αφετέρου.

α) Ο κώδικας συμπεριφοράς της CNUCED

(33) Όσον αφορά τον κώδικα συμπεριφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων τον οποίο θέσπισε η CNUCED, πρέπει να παρατηρηθεί ότι το άρθρο 2 της διεθνούς αυτής σύμβασης το οποίο αναφέρεται στην κατανομή των φορτίων περιορίζεται στη διατύπωση σύστασης σύμφωνα με την οποία, όταν μια διάσκεψη εκτελεί τακτικές εμπορευματικές μεταφορές, οι ναυτιλιακές εταιρείες μέλη της διάσκεψης αυτής και υπό τη σημαία των δύο χωρών τις οποίες συνδέουν οι γραμμές εμπορευματικών μεταφορών έχουν ίσα δικαιώματα όσον αφορά την πρόσβαση στα φορτία που μεταφέρονται από τη διάσκεψη αυτή. Τα πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτων χωρών δικαιούνται «σημαντικό μερίδιο, όπως 20 %» του φορτίου που μεταφέρεται από τη διάσκεψη. Το άρθρο 2 δεν συνιστά ούτε την οργάνωση διασκέψεων στις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών για τις οποίες δεν υπάρχει διάσκεψη ούτε, πολύ λιγότερο, τη δημιουργία διαρθρώσεων τύπου εφοπλιστικών επιτροπών, στις οποίες μετέχουν όλοι οι εφοπλιστές, τόσο μέλη της διασκέψεως όσο και εκτός διασκέψεως, οι οποίοι αναπτύσσουν δραστηριότητες σε δεδομένη γραμμή μεταφορών. Συνεπώς, οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κώδικα συμπεριφοράς της CNUCED επιβάλλονται, εφόσον έχουν κυρωθεί από τα ενδιαφερόμενα κράτη, μόνο στις ναυτιλιακές διασκέψεις Cowac και Mewac που εκτελούν μεταφορές μεταξύ των λιμένων της Γαλλίας και της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής.

β) Οι εθνικές ρυθμίσεις

(34) Όσον αφορά τις ρυθμίσεις που έχουν θεσπίσει δέκα από τα ένδεκα αφρικανικά κράτη που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης [1], πρέπει να παρατηρηθεί ότι οι ρυθμίσεις αυτές ούτε επιβάλλουν στους εφοπλιστές να προβαίνουν σε οποιαδήποτε κατανομή μεταξύ τους των φορτίων των τακτικών γραμμών, ούτε να θέτουν σε εφαρμογή σύστημα ελέγχου με σκοπό την επιβολή προστίμων στις ναυτιλιακές εταιρείες που δεν τηρούν την κατανομή αυτή από τα δημόσια όργανα των αφρικανικών κρατών.

(35) Τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών ισχυρίστηκαν ότι αν δεν είχαν προβεί στη σύσταση εφοπλιστικών επιτροπών, οι αφρικανικές αρχές «θα είχαν εφαρμόσει πολύ αυστηρότερες ρυθμίσεις». Το επιχείρημα αυτό επιβεβαιώνει, κατ' αρχάς, ότι οι εφοπλιστές διέθεταν ένα περιθώριο ελιγμών σε σχέση με τις αφρικανικές ρυθμίσεις. Εξάλλου, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι, προκειμένου να αποφύγουν την εφαρμογή του άρθρου 85 στις περιοριστικές πρακτικές τους, ορισμένες επιχειρήσεις επικαλούνται το γεγονός ότι, κατά τη γνώμη τους, αν δεν υπήρχαν οι πρακτικές αυτές, οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που είχαν επιβάλει οι δημόσιες αρχές ήταν ακόμη πιο αισθητοί.

(36) Επιπλέον, το επιχείρημα αυτό δεν αποδεικνύεται από τα πραγματικά περιστατικά.

Έτσι:

— αν στην πράξη το σύνολο των κρατών μελών της CMEAOC υιοθέτησαν ρυθμίσεις όσον αφορά την κατανομή των φορτίων παρόμοιες με αυτές που ισχύουν στα αφρικανικά κράτη που καλύπτονται από τη δραστηριότητα των επιτροπών, φαίνεται ότι οι ρυθμίσεις αυτές δεν εφαρμόζονται με την ίδια αυστηρότητα σε όλες τις εμπορευματικές μεταφορές: η προσπάθεια των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών Γαλλίας-Αφρικής να επεκτείνουν και σε άλλες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Ευρώπης και των αφρικανικών κρατών το «πρότυπο» που έχει δοκιμαστεί στις εμπορευματικές μεταφορές τις οποίες αφορά η παρούσα απόφαση, δείχνει ότι η υιοθέτηση περιοριστικών ρυθμίσεων από τις εθνικές διοικήσεις των αφρικανικών κρατών δεν δημιουργεί καθεαυτή τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τον αποτελεσματικό έλεγχο των μεταφορών. Αν, όπως υποστηρίχθηκε, η ύπαρξη στα αφρικανικά κράτη ρυθμίσεων οι οποίες προβλέπουν στην κατανομή των φορτίων επέβαλλε στους εφοπλιστές την υποχρέωση να προβαίνουν οι ίδιοι στην κατανομή αυτή μέσω των εφοπλιστικών επιτροπών, θα είχαν συσταθεί τέτοιου είδους επιτροπές και μεταξύ της Γαλλίας και των άλλων κρατών μελών της CMEAOC εκτός των ένδεκα κρατών που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης, δεδομένου ότι τα περισσότερα κράτη της Δυτικής και της Κεντρικής Αφρικής έχουν

[1] Το ενδέκατο κράτος (Δημοκρατία Κεντρικής Αφρικής) δεν θέσπισε καμία ρύθμιση σχετικά με την κατανομή των φορτίων.

θεσπίσει, όσον αφορά την κατανομή των φορτίων, ρυθμίσεις παρόμοιες με αυτές που ισχύουν στα αφρικανικά κράτη που καλύπτονται από τη δραστηριότητα των επιτροπών,

— όπως αναφέρεται στο σημείο 11 της αιτιολογικής σκέψης, τα ψηφίσματα της CMEAOC επεκτείνονται, όσον αφορά την κατανομή των φορτίων, στη μεταφορά εμπορευμάτων χύδην και οι εθνικές ρυθμίσεις που απορρέουν από τα ψηφίσματα αυτά εφαρμόζονται, καταρχήν, στα περισσότερα από τα ένδεκα αφρικανικά κράτη που καλύπτονται από τη δραστηριότητα των εφοπλιστικών επιτροπών, επί του σύνολου των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο πλαίσιο του εξωτερικού τους εμπορίου (βλέπε σημείο 12 της αιτιολογικής σκέψης). Ωστόσο, η Επιτροπή δεν γνωρίζει την εφαρμογή, από τους εφοπλιστές που ειδικεύονται στη μεταφορά εμπορευμάτων χύδην, συστήματος κατανομής ανάλογου με αυτό που έχει τεθεί σε εφαρμογή, για τις τακτικές εμπορευματικές μεταφορές, μέσω των εφοπλιστικών επιτροπών. Δεν γνωρίζει επίσης αν οι αφρικανικές αρχές έχουν επιβάλει την εφαρμογή συστήματος του είδους αυτού,

— δεν υπάρχει καμία άμεση σχέση μεταξύ της θέσπισης από ένα αφρικανικό κράτος μέλος ρυθμίσεων σχετικών με την κατανομή των φορτίων και τη σύσταση εφοπλιστικών επιτροπών. Έτσι, το σύνολο των ρυθμίσεων του Καμερούν σχετικά με το θέμα αυτό (και οι οποίες δεν προβλέπουν εξάλλου τη δημιουργία εφοπλιστικών επιτροπών) έχουν θεσπιστεί πριν από το 1978, αλλά η εφοπλιστική επιτροπή Γαλλίας-Καμερούν συστήθηκε τον Ιούλιο του 1987. Επομένως, ο ισχυρισμός σύμφωνα με τον οποίο η δημιουργία της επιτροπής αυτής απορρέει από υποχρέωση που επιβάλλει η νομοθεσία του Καμερούν είναι αβάσιμος. Σε άλλες περιπτώσεις (Σενεγάλη, Γουινέα), η εφοπλιστική επιτροπή συστήθηκε πολλά χρόνια μετά τη θέσπιση από τις χώρες αυτές ρυθμίσεων σχετικών με την κατανομή των φορτίων και μερικούς μήνες πριν από τη θέσπιση από τις χώρες αυτές κανονισμών οι οποίοι προβλέπουν ρητά τη δημιουργία τέτοιου είδους επιτροπών κατά τις εμπορευματικές μεταφορές τους με τη Γαλλία [1]. Πρέπει να σημειωθεί ότι, στην περίπτωση της Σενεγάλης, οι γάλλοι εφοπλιστές έχουν αναφέρει ότι η ρύθμιση σχετικά με τις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ Γαλλίας και Σενεγάλης «θεσπίστηκε από την εφοπλιστική επιτροπή» [βλέπε σημείο 25 στοιχείο i) της αιτιολογικής σκέψης]. Το διάταγμα της Σενεγάλης, το οποίο εκδόθηκε αργότερα, ενδιαφέρει τους εφοπλιστές μόνο στο μέτρο που προβλέπει την επιβολή κυρώσεων στους εφοπλιστές που δεν συμμορφώνονται με την εν λόγω ρύθμιση. Τέλος, συστήθηκε επιτροπή Γαλλίας-Δημοκρατίας Κεντρικής Αφρικής, ενώ δεν υπάρχει στην χώρα αυτή ρύθμιση σχετικά με την κατανομή των φορτίων.

γ) Οι «διμερείς συμφωνίες»

(37) Η Γαλλία, όπως υποστηρίχθηκε, έχει συνάψει με ορισμένα από τα αφρικανικά κράτη που καλύπτονται από τη δραστηριότητα των εφοπλιστικών επιτροπών διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες, βάσει των οποίων οι εφοπλιστές ήταν υποχρεωμένοι να οργανωθούν σε εφοπλιστικές επιτροπές. Εντούτοις, μόνο τρία έγγραφα που παρουσιάζονται ως διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Γαλλίας και των αφρικανικών κρατών τέθηκαν υπόψη της Επιτροπής από τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών:

i) η συμφωνία Γαλλίας-Τόγκο (βλέπε σημείο 13 της αιτιολογικής σκέψης) προβλέπει τη δημιουργία επιτροπής προγραμματισμού στο πλαίσιο της εφαρμογής συστήματος κατανομής των φορτίων.

Εντούτοις:

— το κείμενο της συμφωνίας εντάσσει ρητά αυτό το σύστημα κατανομής στο πλαίσιο των αρχών του κώδικα συμπεριφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων, πράγμα που συνεπάγεται (τουλάχιστον για τις γαλλικές αρχές) ότι η κλίμακα κατανομής εφαρμόζεται μόνο στα εμπορεύματα που μεταφέρονται από τις διασκέψεις,

— η συμφωνία, η οποία συνήφθη το 1981, εφαρμόζεται μόνο για δοκιμαστική περίοδο έξι μηνών και τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν παρείχαν στην Επιτροπή κανένα έγγραφο στο οποίο να αναφέρεται ότι η συμφωνία αυτή ανανεώθηκε,

— η συμφωνία συνήφθη, από την πλευρά του Τόγκο, από το γενικό διευθυντή εμπορικής επιχείρησης η οποία, ακόμη και αν έχει καθεστώς δημόσιας επιχείρησης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως εκπρόσωπος των δημοσίων αρχών του Τόγκο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω έγγραφο δεν αποτελεί συμφωνία μεταξύ κρατών και ότι δεν επιβάλλει υποχρεώσεις στους εφοπλιστές,

ii) το κείμενο που παρουσιάζεται ως συμφωνία μεταξύ της Γαλλίας και της Σενεγάλης (βλέπε σημείο 14 της αιτιολογικής σκέψης) πρόκειται στην πραγματικότητα για τα πρακτικά συζητήσεων σχετικά με ναυτιλιακά θέματα, οι οποίες διεξήχθησαν το 1981 μεταξύ των αντιπροσωπειών των υπουργείων εμπορικού ναυτικού της Γαλλίας και της Σενεγάλης. Η ιδιότητα των μελών των αντιπροσωπειών αυτών δεν αναφέρεται πουθενά και το κείμενο που έχει σταλεί στην Επιτροπή δεν είναι υπογεγραμμένο. Τα πρακτικά αυτά περιλαμβάνουν «σχέδιο πρωτοκόλλου» το οποίο προβλέπει, «για μεταβατική περίοδο» την οργάνωση των διμερών εμπορευματικών μεταφορών και τη δημιουργία ναυτιλιακής επιτροπής.

[1] Η εφοπλιστική συμφωνία Γαλλίας-Σενεγάλης άρχισε να ισχύει την 1η Απριλίου 1981, ενώ το διάταγμα αριθ. 6678 χρονολογείται από τον Ιούλιο 1981 (βλέπε παράρτημα III). Το ίδιο ισχύει για τον κανονισμό της Γουινέας της 3ης Δεκεμβρίου 1987, ο οποίος είναι μεταγενέστερος της εφοπλιστικής συμφωνίας του Σεπτεμβρίου 1987. Σχετικά με το θέμα αυτό, πρέπει να παρατηρησεί ότι η εφοπλιστική αυτή συμφωνία δεν αναφέρεται σε καμία διάταξη δημόσιας τάξης της Γουινέας, ενώ ο κανονισμός της Γουινέας της 3ης Δεκεμβρίου 1987 αναφέρει στις αιτιολογικές σκέψεις του την ύπαρξη της εφοπλιστικής συμφωνίας.

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το κείμενο αυτό δεν αποτελεί διμερή συμφωνία μεταξύ κρατών και ότι το καθεστώς και οι διατάξεις του είναι τόσο ασαφείς ώστε δεν μπορούν να επιβάλουν υποχρέωση στους οικονομικούς φορείς. Ο ασαφής χαρακτήρας του κειμένου αυτού επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι η μεικτή επιτροπή, η σύσταση της οποίας προβλέπεται στο κείμενο αυτό, δεν συγκλήθηκε ποτέ,

iii) η συμφωνία μεταξύ της Γαλλίας και τη Γκαμπόν (βλέπε σημείο 15 της αιτιολογικής σκέψης), παρόλο που έχει χαρακτήρα διμερούς συμφωνίας μεταξύ κρατών, δεν προβλέπει καθόλου την εφαρμογή συστήματος κατανομής των φορτίων υπό τον έλεγχο εφοπλιστικής επιτροπής. Δεν συνεπάγεται, επομένως, για τους εφοπλιστές καμία υποχρέωση σύστασης τέτοιας επιτροπής.

Γενικότερα, πρέπει να τονιστεί ότι οι διμερείς συμφωνίες δεν επιβάλλουν καταρχήν άμεσες υποχρεώσεις στους οικονομικούς φορείς εκτός και αν συνοδεύονται από την υιοθέτηση νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων που εντάσσονται στην εσωτερική έννομη τάξη των ενδιαφερόμενων κρατών. Αυτό δεν συμβαίνει, με βάση τα έγγραφα που έχουν παράσχει οι εφοπλιστικές επιτροπές, όσον αφορά τις τρεις συμφωνίες που αναφέρονται στο παρόν σημείο.

(38) Φαίνεται τελικά ότι ούτε η σύναψη των εφοπλιστικών συμφωνιών, ούτε η σύσταση των επιτροπών που είναι επιφορτισμένες με την εφαρμογή των συμφωνιών αυτών δεν απορρέει από υποχρέωση που επέβαλαν στους εφοπλιστές οι δημόσιες αρχές της Γαλλίας ή των αφρικανικών κρατών. Συνεπώς, οι εφοπλιστικές συμφωνίες και οι πρακτικές των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης.

2. *Άρθρο 85 παράγραφος 1*

(39) Σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων και κάθε εναρμονισμένη πρακτική, που είναι δυνατόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς, και ιδίως εκείνες οι οποίες συνίστανται στην κατανομή των αγορών.

α) Αντικείμενο και αποτέλεσμα των εφοπλιστικών επιτροπών

(40) Οι εφοπλιστικές συμφωνίες έχουν ως αντικείμενο και ως αποτέλεσμα την κατανομή κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 στοιχείο γ) μεταξύ των μελών τους —ανεξάρτητα από το αν ανήκουν σε ναυτιλιακές διασκέψεις— των αγορών που αποτελούν τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με πλοία τακτικών γραμμών μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα αφρικανικών κρατών που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκεψης.

(41) Οι συμφωνίες αυτές έχουν επίσης ως αποτέλεσμα τον περιορισμό, κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 στοιχείο β), της παροχής υπηρεσιών μεταφορών στους φορτωτές που επιθυμούν να αναπτύξουν δραστηριότητες εισαγωγών ή εξαγωγών μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα αφρικανικών κρατών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες τρίτων χωρών που επιθυμούν να παράσχουν τέτοιου είδους υπηρεσίες δεν έχουν, πράγματι, άλλη δυνατότητα από το να έχουν οριστεί από τα μέλη των επιτροπών αυτών και να περιορίζουν την προσφορά τους εντός των ορίων των ποσοτήτων που τους εγκρίνουν οι επιτροπές αυτές ή να εγκαταλείψουν κάθε δραστηριότητα στις εμπορευματικές αυτές μεταφορές, εκτός εάν δέχονται να διατρέχουν τον κίνδυνο της καταβολής χρηματικών προστίμων. Επίσης, λόγω του παγώματος των περιδίων της αγοράς το οποίο απορρέει από το μηχανισμό της κατανομής των φορτίων, οι ναυτιλιακές εταιρείες μέλη των επιτροπών δεν μπορούν να αυξήσουν την προσφορά υπηρεσιών μεταφορών πέρα από τις ποσότητες τις οποίες καθορίζουν οι εν λόγω επιτροπές.

(42) Αντικείμενο των εφοπλιστικών αποφάσεων είναι προφανώς περιορισμός του ανταγωνισμού. Συνεπώς, δεν είναι απαραίτητο να αποδείχθεί ότι επηρεάζουν αρνητικά τον ανταγωνισμό. Για το λόγο αυτό κυρίως, η Επιτροπή δεν προσπάθησε να προσδιορίσει ποιο θα ήταν το ύψος των ναύλων ή τα μερίδια της αγοράς αν δεν υπήρχαν οι αποφάσεις αυτές των εφοπλιστικών επιτροπών. Άλλωστε, ο υπολογισμός αυτός θα είχε καθαρά θεωρητικό χαρακτήρα.

Η Επιτροπή πιστεύει πως είναι αρκετή η διαπίστωση ότι η εφαρμογή συστήματος κατανομής των φορτίων και ελέγχου των μεταφορών από τους εφοπλιστές που ελέγχουν το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών αυτών εμποδίζει τις δυνάμεις της αγοράς να δράσουν ελεύθερα ώστε να διαμορφωθούν ανταγωνιστικές τιμές.

β) Επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών

(43) Οι εφοπλιστικές συμφωνίες επηρεάζουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

Πράγματι:

i) οι συμφωνίες αυτές αποβλέπουν στη δημιουργία στεγανών όσον αφορά τις μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ της Κοινότητας και των ένδεκα αφρικανικών κρατών. Στις θαλάσσιες γραμμές που καλύπτονται από τις εφοπλιστικές επιτροπές, οι γαλλικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν προτιμησιακή πρόσβαση σε σχέση με τις ναυτιλιακές εταιρείες των άλλων κρατών μελών της Κοινότητας ή των τρίτων χωρών. Ο μηχανισμός αυτός έχει ως αποτέλεσμα την εξασφάλιση στους πρώτους αδικαιολόγητου πλεονεκτήματος ως προς τον ανταγωνισμό που ασκούν, σε διεθνή κλίμακα, στο σύνολο των υπόλοιπων ναυτιλιακών εταιρειών, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών που ανήκουν σε άλλα κράτη μέλη της Κοινότητας,

ii) η εφαρμογή των εφοπλιστικών συμφωνιών έχει επίσης ως αποτέλεσμα τη νόθευση του ανταγωνισμού μεταξύ των ευρωπαίων φορτωτών που αναπτύσσουν δραστηριότητες στις αφρικανικές αγορές. Με τον τρόπο αυτό, οι γάλλοι εξαγωγείς βρίσκονται σε μειονεκτική θέση έναντι των ανταγωνιστών τους που αναπτύσσουν δραστηριότητες για τον ίδιο τόπο προορισμού από άλλα κράτη μέλη της Κοινότητας. Σε εξίσου μειονεκτική θέση βρίσκονται και οι γάλλοι εισαγωγείς τόσο όσον αφορά τις προσφερόμενες υπηρεσίες μεταφορών όσο και τις τιμές των ναύλων,

iii) οι προαναφερθείσες στρεβλώσεις μπορεί να έχουν αντίκτυπο στις λιμενικές δραστηριότητες, τόσο στην Αφρική όσο και στην Ευρώπη. Τα εμπόδια που οι περιοριστικές πρακτικές των εφοπλιστικών επιτροπών δημιουργούν στους γάλλους φορτωτές αποθαρρύνουν τους φορτωτές να αναπτύσσουν δραστηριότητες, από γαλλικούς λιμένες, με προέλευση ή προορισμό τις εν λόγω αφρικανικές χώρες. Συνεπώς, οι γάλλοι φορτωτές που δεν είναι ικανοποιημένοι από την ποιότητα των υπηρεσιών ή το ύψος των ναύλων που προσφέρουν τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών δεν έχουν άλλη επιλογή από:

— την ανάπτυξη δραστηριοτήτων από λιμένες των κρατών μελών που γειτονεύουν με τη Γαλλία. Οι «εκτροπές αυτές των μεταφορών» έχουν ως αποτέλεσμα να προωθείται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων από τους λιμένες αυτούς και όχι από τους γαλλικούς, ακόμη και αν οι «εκτροπές» αυτές καθίστανται δυσχερείς λόγω του περιορισμού που επιβάλλεται στους φορτωτές να συνοδεύουν τα εμπορεύματα τους με έγγραφα που αναφέρουν την καταγωγή και τον προορισμό τους,

— την εγκατάλειψη των εμπορικών συναλλαγών τους με τις αφρικανικές χώρες που καλύπτονται από τη δραστηριότητα των εφοπλιστικών επιτροπών, πράγμα που επιδρά αρνητικά στη δραστηριότητα των γαλλικών λιμένων.

Προκύπτουν ως εκ τούτου, στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ των γαλλικών λιμένων και των υπολοίπων λιμένων της Κοινότητας όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων με προέλευση ή προορισμό τη Δυτική Αφρική.

3. *Άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86*

(44) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι συμφωνίες και οι εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης δεν αποτελούν συμφωνίες τεχνικού χαρακτήρα κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, εφόσον έχουν αποκλειστικά εμπορικούς στόχους και δεν μπορούν, επομένως, βάσει του άρθρου αυτού, να εξαιρεθούν από την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης.

4. *Άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86*

(45) Οι συμφωνίες και εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης δεν καλύπτονται από την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Πράγματι, η εξαίρεση αυτή καλύπτει μόνο τις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές ενός μέρους ή του συνόλου των μελών μιας ή περισσότερων ναυτιλιακών διασκέψεων, οι οποίες έχουν ως στόχο τον καθορισμό των τιμών και των όρων μεταφοράς και, ανάλογα με την περίπτωση, έναν ή περισσότερους από τους υπόλοιπους στόχους οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο αυτό. Εντούτοις, στόχος των εφοπλιστικών επιτροπών δεν είναι ο καθορισμός κοινών τιμολογίων.

Επιπλέον, στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι διασκέψεις που εκτελούν μεταφορές μεταξύ της Γαλλίας και της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής είναι η Cowac και η Mewac. Στις διασκέψεις αυτές εφαρμόζεται η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Ο μηχανισμός που τέθηκε σε λειτουργία από τις εφοπλιστικές συμφωνίες περιλαμβάνει εταιρείες-μέλη διασκέψεων και εφοπλιστές που δεν μετέχουν σε διασκέψεις, με μοναδικό σκοπό την κατανομή, μεταξύ τους, του συνόλου καθεμίας από τις υπό εξέταση τακτικές γραμμές μεταφορών. Ο μηχανισμός αυτός δεν εντάσσεται στο πλαίσιο που προβλέπεται από το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

5. *Άρθρο 85 παράγραφος 3*

(46) Η Επιτροπή πιστεύει, εξάλλου, ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3.

Βέβαια, αναγνωρίζεται ότι η κατανομή των φορτίων αποτελεί μία από τις δραστηριότητες των ναυτιλιακών διασκέψεων οι οποίες, αν διεξαχθούν με τους όρους που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, μπορούν κατά κανόνα να συμβάλουν στην εξασφάλιση της προσφοράς τακτικών, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών μεταφορών, αφού ληφθούν υπόψη κατά δίκαιο τρόπο τα συμφέροντα των χρηστών. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο το Συμβούλιο αποφάσισε να εξαιρέσει από την απαγόρευση του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης, τις συμφωνίες διασκέψεων, όπως εκείνες με τις οποίες έχουν συσταθεί οι διασκέψεις Mewac και Cowac.

Τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών ισχυρίστηκαν ότι οι επιτροπές αυτές συστήθηκαν με πρωτοβουλία των δημοσίων αρχών προκειμένου να εξασφαλιστεί η τήρηση των κανόνων κατανομής των φορτίων στο πλαίσιο των μεταφορών που καλύπτονται από τις ναυτιλιακές διασκέψεις, δεδομένου ότι δεν είχαν συστήσει οι ίδιες κανένα όργανο για το σκοπό αυτό. Εκτός του ότι δεν αποδείχθηκε ότι οι εφοπλιστικές επιτροπές συστήθηκαν με πρωτοβουλία των δημοσίων αρχών, τίποτε δεν δικαιολογεί τη σύναψη συμφωνιών για την κατανομή του συνόλου των μεταφορών μεταξύ των μελών των διασκέψεων και των εφοπλιστών που δεν μετέχουν στις διασκέψεις αυτές, με τη δικαιολογία της αντιμετώπισης των δήθεν ελλείψεων των διασκέψεων. Όλα τα μέλη της Cowac και της Mewac που εκτελούν μεταφορές μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα αφρικανικών

κρατών είναι επίσης μέλη εφοπλιστικών επιτροπών και, εφόσον ήταν σε θέση να θέσουν σε εφαρμογή, από κοινού με τους ανεξάρτητους εφοπλιστές, σύστημα κατανομής των φορτίων για το σύνολο των υπό εξέταση εμπορευματικών μεταφορών, είναι δύσκολο να γίνει κατανοητός ο λόγος για τον οποίο δεν ήταν σε θέση να εφαρμόσουν, μεταξύ τους και στο πλαίσιο της διάσκεψης, παρόμοιους κανόνες. Στην πραγματικότητα, όλα δείχνουν ότι ο λόγος της δημιουργίας των εφοπλιστικών επιτροπών, η οποία οδήγησε στο παραμερισμό των διασκέψεων, δεν ήταν οι ελλείψεις που υπήρχαν στο σύστημα των διασκέψεων αυτών. Απλώς οι εφοπλιστές—μέλη των διασκέψεων προτίμησαν ένα σύστημα για την εκμετάλλευση του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών από συνασπισμούς επιχειρήσεων (καρτέλ), το οποίο τους απαλλάσσει από οποιαδήποτε εξωτερική ανταγωνιστική πίεση.

(47) Εξάλλου, οι εφοπλιστικές συμφωνίες δεν οδηγούν σε βελτίωση της παροχής των υπηρεσιών μεταφορών σε σχέση με την κατάσταση που θα είχε διαμορφωθεί αν τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών που είναι επίσης μέλη της Cowac και της Mewac είχαν περιοριστεί στην προώθηση μηχανισμού κατανομής των φορτίων μόνο στο πλαίσιο των διασκέψεων αυτών, όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

(48) Οι συμφωνίες αυτές δεν προωθούν ούτε και την τεχνική πρόοδο. Πρέπει να τονιστεί ιδιαίτερα ότι η θέση τους σε εφαρμογή ουδόλως ευνόησε την ανάπτυξη των αφρικανικών στόλων που εκτελούν τακτικά δρομολόγια.

(49) Η επέκταση των κανόνων κατανομής στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των ένδεκα υπό εξέταση κρατών και της Γαλλίας, οι οποίοι έπρεπε κανονικά να εφαρμόζονται μόνο στα φορτία των διασκέψεων, είχε ως αποτέλεσμα να επιβληθούν περιορισμοί στον ανταγωνισμό, πέραν εκείνων που οφείλονται στην ύπαρξη των διασκέψεων, οι οποίοι δεν ήταν απαραίτητοι για την επίτευξη του στόχου των διασκέψεων αυτών που συνίσταται στη βελτίωση της προσφοράς υπηρεσιών τακτικών μεταφορών, εξασφαλίζοντας στους χρήστες δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει.

(50) Επιπλέον, αποτέλεσμα της επέκτασης αυτής ήταν να δοθεί στα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών η δυνατότητα να καταργήσουν τον ανταγωνισμό για το σύνολο σχεδόν των εν λόγω υπηρεσιών μεταφορών. Κάθε εφοπλιστής που επιθυμεί να λάβει μέρος στις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα αφρικανικών κρατών οφείλει, πράγματι, να έχει οριστεί από τα μέλη της αρμόδιας εφοπλιστικής επιτροπής. Δεδομένου ότι δεν μπορεί, εξ ορισμού, να επικαλεστεί «προηγούμενες επιδόσεις» λαμβάνει την έγκριση για τη μεταφορά ελάχιστων ποσοτήτων εμπορευμάτων, η οποία δεν δικαιολογεί, από οικονομική άποψη, την αρχική επένδυση που προϋποθέτει η λειτουργία νέας ναυτιλιακής γραμμής. Ο νέος μεταφορέας είναι λοιπόν υποχρεωμένος είτε να παραιτηθεί από την ιδέα της παροχής των νέων αυτών υπηρεσιών είτε να αρκεστεί στις ποσότητες των εμπορευμάτων που του εγκρίνουν, με την ελπίδα ότι οι ποσότητες αυτές θα αυξηθούν σε περίπτωση γενικής αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών στην υπό εξέταση γραμμή ή εγκατάλειψης των δραστηριοτήτων από άλλα μέλη της εφοπλιστικής επιτροπής [1] ή ότι θα μπορέσει να καταστήσει την εκμετάλλευση της νέας σύνδεσης αποδοτική με την εκμετάλλευση «δικαιωμάτων μεταφορών» τα οποία θα αγοράσει από αφρικανικές εταιρείες [2]. Οι συνθήκες αυτές ενδέχεται να αποτρέψουν ναυτιλιακές εταιρείες από την εκμετάλλευση τακτικών γραμμών μεταφορών εκεί όπου αναπτύσσουν δραστηριότητα οι εφοπλιστικές επιτροπές.

Αυτό το σύστημα εισδοχής οδηγεί στην κατάργηση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού από εταιρείες που δεν είναι μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών και δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να εξομοιωθεί με τη διαδικασία για τον ορισμό νέου μέλους σε ναυτιλιακή διάσκεψη όπως προβλέπεται από το άρθρο 1 του κώδικα της CNUCED. Στην τελευταία περίπτωση, η συμμετοχή στη ναυτιλιακή διάσκεψη δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή ναυτιλιακής εταιρείας στις εμπορευματικές μεταφορές, δεδομένου ότι είναι πάντα ελεύθερες να αναπτύσσουν δραστηριότητες και εκτός του πλαισίου της διάσκεψης (outsiders).

(51) Τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών υποστήριξαν ότι η κατανομή των φορτίων γίνεται σε μονάδες φυσικού μεγέθους (δηλαδή σε χωρητικότητα) και ότι αυτός ο τρόπος κατανομής αφήνει ορισμένα περιθώρια για την άσκηση «ποιοτικού» ανταγωνισμού (αξία του φορτίου, ευκολία όσον αφορά τις συνθήκες φόρτωσης και μεταφοράς κ.λπ. ...) εντός του πλαισίου των εφοπλιστικών επιτροπών. Η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχείρημα αυτό καθόσον τα κυριότερα μέλη των επιτροπών είναι εταίροι στο πλαίσιο των ίδιων διασκέψεων (Mewac και Cowac). Ως εκ τούτου, ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι αμελητέος εφόσον η συνεργασία που αναπτύσσεται στο πλαίσιο των ναυτιλιακών διασκέψεων όσον αφορά τα τιμολόγια, την προσφορά χωρητικότητας ή την κατανομή των ποσοτήτων που πρόκειται να μεταφερθούν αποτελεί το θεμέλιο του σταθεροποιητικού τους ρόλου, ο οποίος με τη σειρά του δικαιολογεί την απαλλαγή κατά κατηγορία που τους έχει χορηγηθεί.

Επιπλέον, η κατανομή των φορτίων ανά ναυτιλιακή εταιρεία καθώς και ο έλεγχος των εμπορευμάτων που φορτώνονται από τους εφοπλιστές—μέλη των επιτροπών δεν αφήνουν περιθώρια για την άσκηση σημαντικού ανταγωνισμού. Τέλος, η διάκριση στην οποία προβαίνουν τα γαλλικά μέλη των επιτροπών μεταξύ «ποσοτικής» κατανομής και ποιοτικού ανταγωνισμού είναι τεχνητή. Οι εφοπλιστές στους οποίους έχουν εγκριθεί σημαντικές ποσότητες εμπορευμάτων είναι συνήθως σε θέση να προσφέρουν στους φορτωτές υπηρεσίες καλύτερης ποιότητας απ' αυτές που προσφέρουν οι συνάδελφοί τους στους οποίους έχουν εγκριθεί πολύ μικρές ποσότητες εμπορευμάτων, (για παράδειγμα καλύτερη συχνότητα όσον αφορά την παροχή των υπηρεσιών, η οποία δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την προσέλκυση εμπορευμάτων μεγάλης αξίας των οποί-

[1] Η απόσυρση μιας ναυτιλιακής εταιρείας που συμμετέχει στην κατανομή του 20 % που προορίζεται για τις εταιρείες τρίτων χωρών οδηγεί, κατ' αρχήν, σε αναδιανομή του μεριδίου αυτού τον 20 %.

[2] Οι συναλλαγές αυτές επιτρέπονται μόνο μεταξύ εταιρειών που είναι μέλη διάσκεψης.

ων η αποθήκευση είναι δαπανηρή, ή καλύτερες συνθήκες για τη μεταφορά από πόρτα σε πόρτα, δεδομένου ότι οι εφοπλιστές που διαθέτουν μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων βρίσκονται σε ευνοϊκότερη θέση όσον αφορά τις διαπραγματεύσεις με τις εταιρείες χερσαίων μεταφορών).

Β. Άρθρο 86

(52) Κατά την έννοια του άρθρου 86, είναι ασυμβίβαστη με την κοινή αγορά και απαγορεύεται, στο μέτρο που είναι δυνατόν να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, η καταχρηστική εκμετάλλευση από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις της δεσπόζουσας θέσης τους εντός της κοινής αγοράς ή σημαντικού τμήματός της.

(53) Οι ναυτιλιακές εταιρείες μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών αποτελούν επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 86.

1. *Η σχετική αγορά*

(54) Στην υπόθεση Ahmed Saeed [1] το Δικαστήριο έκρινε ότι, για την εφαρμογή του άρθρου 86 της συνθήκης, μια μεμονωμένη αεροπορική γραμμή μπορεί, εφόσον οι εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς δεν μπορούν εύκολα να υποκατασταθούν απ' αυτή, να θεωρηθεί ως αγορά στην οποία μπορεί να ασκηθεί η δεσπόζουσα θέση μεταφορέα.

Ο ίδιος συλλογισμός ισχύει και στην περίπτωση θαλάσσιας γραμμής ή συνόλου θαλάσσιων γραμμών.

Η αγορά που λαμβάνεται υπόψη για την εφαρμογή του άρθρου 86 είναι η αγορά που αποτελείται από το σύνολο των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών μέσω των οποίων μεταφέρονται διάφορα εμπορεύματα (general cargo) μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα αφρικανικών κρατών τα οποία απαριθμούνται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης. Η αγορά αυτή ορίζεται στα σημεία 2 έως 7 της αιτιολογικής σκέψης.

Από γεωγραφική απόψη, η Γαλλία αποτέλει σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς και οι συναλλαγές διαφόρων εμπορευμάτων τα οποία μεταφέρονται με πλοία τακτικών γραμμών μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα γαλλόφωνων αφρικανικών κρατών που απαριθμούνται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης αντιπροσωπεύουν σημαντικό μέρος των συναλλαγών των ιδίων εμπορευμάτων μεταξύ των ένδεκα αυτών κρατών και του συνόλου της Κοινότητας.

2. *Εκτίμηση της θέσης των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών επί συλλογικής βάσης*

(55) Οι εταιρείες-μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών είναι νομικά ανεξάρτητες επιχειρήσεις. Ωστόσο, ορισμένες απ' αυτές συνδέονται μεταξύ τους σε διάφορους βαθμούς. Έτσι, όσον αφορά τις πέντε ναυτιλιακές εταιρείες που μοιράζονται καταρχήν μεταξύ τους το 40 % των εμπορευματικών αυτών μεταφορών [2]:

— η Delmas ελέγχει τη Louis Martin AE καθώς και την Maurel και Prom (η Delmas διαθέτει επίσης δικαιώματα συμμετοχής σε αφρικανικές εταιρείες μέλη των επιτροπών),

— η Société navale de l'ouest και η Société navale caennaise ανήκουν στο κονσόρτσιουμ Scadoa (με τις σκανδιναβικές ναυτιλιακές εταιρείες Hoegh και SWAL) [3].

Οι δύο αυτοί μεγάλοι όμιλοι προσελκύουν το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων που μεταφέρονται από τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών, δεδομένου ότι οι εταιρείες των τρίτων χωρών (cross-traders) είναι πολλές σε αριθμό και μοιράζονται μεταξύ τους το 20 % που τους παραχωρείται συνολικά (μεταξύ ένδεκα και είκοσι μία σύμφωνα με τις επιτροπές), και οι αφρικανικές εταιρείες (με μια μικρή εξαίρεση όσον αφορά τη Γκαμπόν και το Καμερούν) δεν διαθέτουν οι ίδιες πλοία. Η Delmas παρέχει, επιπλέον, «συνδυασμένες υπηρεσίες» με άλλα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών EWAS, Lloyd Triestino, Siromar, Splosna Polvba, Mac Line, Transmare, Setramar και Camship).

(56) Οι φορτωτές που επιθυμούν να ζητήσουν τις υπηρεσίες των μελών των επιτροπών απευθύνονται κατ' αρχήν στην ναυτιλιακή εταιρεία της επιλογής τους, εφόσον καθεμία απ' αυτές διαθέτει το δικό της εμπορικό τμήμα.

Ωστόσο, το σύστημα βάσει του οποίου οι ναυτιλιακές εταιρείες μοιράζονται μεταξύ τους, κάθε μήνα, τα φορτία των τακτικών γραμμών, καθώς και το γεγονός ότι κάθε φορτίο υπόκειται σε έλεγχο από όργανα που έχουν συσταθεί για το σκοπό αυτό, έχουν ως αποτέλεσμα την κατάργηση κάθε αποτελεσματικού ανταγωνισμού στο πλαίσιο των επιτροπών. Εξάλλου, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί τους ισχυρισμούς των επιχειρήσεων σύμφωνα με τους οποίους είναι δυνατό να συνεχιστεί η άσκηση σημαντικού «ποιοτικού ανταγωνισμού» στο στενό πλαίσιο των εφοπλιστικών επιτροπών (βλέπε σημείο 51 της αιτιολογικής σκέψης).

(57) Εξάλλου, τα περισσότερα από τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών είναι επίσης μέλη των διασκέψεων Cowac και Mewac.

Έτσι, αντιμετωπίζουν συλλογικά τους φορτωτές στο πλαίσιο τακτικών διαβουλεύσεων οι οποίες αφορούν ιδίως τον καθορισμό των ναύλων.

(58) Από το σύνολο των προαναφερθέντων στοιχείων η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η θέση των ναυτιλιακών εταιρειών μελών των επιτροπών στην αγορά πρέπει να εκτιμηθεί συλλογικά.

---

(1) Υπόθεση 66/86, Συλλογή 1989, σ. 803.

(2) Στο οποίο προστίθεται ένα μέρος από το 40 % των αφρικανικών «δικαιωμάτων» το οποίο δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν τα αφρικανικά πλοία.

(3) Τα τέλη Ιουνίου 1991, ο όμιλος Bolloré Technologies απέκτησε τα δικαιώματα του ομίλου Hoegen στις θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές της Δυτικής Αφρικής και, στη συνέχεια, τον Αύγουστο, απέκτησε και τον έλεγχο του ομίλου Delmas.

3. *Δεσπόζουσα θέση*

(59) Το γεγονός ότι οι εφοπλιστικές συμφωνίες υπερισχύουν έναντι των συμφωνιών με τις οποίες έχουν συσταθεί η Mewac και η Cowac είχε ως αποτέλεσμα την επέκταση της κατανομής των φορτίων στο σύνολο των συναλλαγών που πραγματοποιούνται από πλοία τακτικών γραμμών από ή προς γαλλικούς λιμένες μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα αφρικανικών κρατών που απαριθμούνται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης (βλέπε παράρτημα II).

(60) Υποστηρίχθηκε ότι η δυνατότητα που έχουν οι φορτωτές να αναπτύσσουν δραστηριότητες από ή προς λιμένες χωρών που συνορεύουν με τη Γαλλία, ακόμη κι αν, επί του παρόντος, οι φορτωτές δεν εκμεταλλεύονται αυτή πλήρως (βλέπε σημείο 61 της αιτιολογικής σκέψης), αποτελεί δυνητικό ανταγωνισμό τον οποίο πρέπει να λάβουν υπόψη τους τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών. Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τη δυνατότητα υποκατάστασης ορισμένων λιμένων των οποίων οι ζώνες προσέλκυσης επικαλύπτονται (έτσι, ορισμένες περιοχές της βόρειας και της βορειο-ανατολικής Γαλλίας απέχουν εξίσου από τους γαλλικούς λιμένες — Le Havre, Δουνκέρκης, και τους λιμένες γειτονικών χωρών όπως της Zeebrugge, της Αμβέρσας ή ακόμη και του Ρότερνταμ). Ωστόσο, πρέπει να παρατηρήθει σχετικά ότι:

i) Θα ήταν παράλογο, από οικονομικής πλευράς, να διεξάγονται οι θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές της Γαλλίας μέσω λιμένων γειτονικών χωρών, τη στιγμή που η χώρα αυτή διαθέτει μεγάλο αριθμό κατάλληλων λιμενικών υποδομών, οι οποίες βρίσκονται πολύ κοντά στις περιοχές φόρτωσης ή προορισμού των εμπορευμάτων. Το κόστος των χερσαίων μεταφορών είναι τόσες φορές μεγαλύτερο από το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών (για ίση απόσταση το κόστος μεταφοράς ενός εμπορευματοκιβωτίου 40 ποδών είναι 7 έως 8 φορές υψηλότερο με το τραίνο απ' ό,τι με το πλοίο και το κόστος της οδικής μεταφοράς είναι ακόμη πιο υψηλό) (1), ώστε η μικρή απόσταση αποτελεί για το φορτωτή σημαντικό παράγοντα κατά / ως προς την επιλογή του λιμένα φόρτωσης (ή εκφόρτωσης),

ii) από τα έγγραφα που περιέχει ο φάκελος της υπόθεσης προκύπτει ότι οι εφοπλιστικές επιτροπές καταβάλλουν σημαντικές προσπάθειες προκειμένου να αποθαρρύνουν τους φορτωτές να χρησιμοποιούν πρακτικές που αυτοί αποκαλούν «εκτροπή των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών» (Detra). Έτσι, τα εμπορεύματα πρέπει να συνοδεύονται από έγγραφα στα οποία αναγράφεται η καταγωγή και ο προορισμός τους. Η απουσία των εγγράφων αυτών αποτελεί απάτη. Εξάλλου, οι κυριότερες εταιρείες μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών (όπως η Delmas και η Scadoa) πραγματοποιούν επίσης μεγάλο μέρος των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των ένδεκα αφρικανικών κρατών που καλύπτονται από τη δραστηριότητα των επιτροπών και λιμένων όπως η Αμβέρσα ή το Ρότερνταμ. Αυτό μειώνει ακόμη περισσότερο τη δυνατότητα των γάλλων φορτωτών να ξεφύγουν πραγματικά από την επιρροή των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών,

iii) οι παρατηρήσεις αυτές επιβεβαιώνονται στην ουσία από τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών σύμφωνα με τα οποία μολονοτί οι «Detra» υπερέβαιναν τα [...] των εξαγωγών εμπορευμάτων καταγωγής Picardie, Champagne, Lorraine και Alsace, περιορίζονταν σε [...] για την περιοχή των Παρισίων (εκτιμάται ότι ο εθνικός μέσος όρος ανέρχεται σε [...] κατ' αξία). Επομένως, η Επιτροπή πιστεύει ότι αν ορισμένοι γάλλοι φορτωτές έχουν τη δυνατότητα, σε ορισμένες περιπτώσεις, να απαλλαγούν από τους περιορισμούς που επιβάλλουν οι εφοπλιστικές επιτροπές με τη διέλευση των εμπορευμάτων τους από λιμένες γειτονικών χωρών, ο ανταγωνισμός αυτός, υπό τις περιστάσεις που προαναφέρθηκαν, δεν είναι αρκετός ώστε να απωλέσουν οι εφοπλιστικές επιτροπές τη δεσπόζουσα θέση που κατέχουν.

Σχετικά με το θέμα αυτό, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε στην υπόθεση United Brands (2), ότι η δεσπόζουσα θέση δεν αποκλείει την ύπαρξη κάποιου βαθμού ανταγωνισμού ούτε προϋποθέτει την εξάλειψη κάθε δυνατότητας ανταγωνισμού από την επιχείρηση ή τις επιχειρήσεις που την κατέχουν.

(61) Τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών υποστήριξαν επίσης ότι οι αφρικανοί φορτωτές διαθέτουν σημαντικό περιθώριο επιλογής μεταξύ των διαφόρων λιμένων της Δυτικής Αφρικής. Ο ισχυρισμός αυτός δεν λαμβάνει υπόψη τους τις ειδικές δυσχέρειες στον τομέα των χερσαίων μεταφορών στη Αφρική, όπως τις έχει αντιμετωπίσει και περιγράψει μέλος των εφοπλιστικών επιτροπών που ειδικεύεται στις πολλαπλές μεταφορές (transport multimodal) μεταξύ της Ευρώπης και της Αφρικής (3): η επιλογή μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς (οδικές, σιδηροδρομικές ή ποτάμιες μεταφορές) εξαρτάται κυρίως από την ποιότητα της υπάρχουσας υποδομής καθώς και από παράγοντες όπως η εποχή ή το κλίμα. Ο πολύπλοκος χαρακτήρας των διοικητικών και τελωνειακών διατυπώσεων, οι οποίες διαφέρουν από τη μια χώρα στην άλλη, πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη, καθώς και —εφόσον πρόκειται για χερσαίες μεταφορές σε έδαφος το οποίο ενίοτε δεν διαθέτει την κατάλληλη υποδομή— η ανάγκη μεταφοράς των φορτίων σε φάλαγγες πολλών οχημάτων, ώστε να περιοριστούν οι συνέπειες των τεχνικών ατυχημάτων. Οι χώρες και οι περιοχές που δεν είναι παραθαλάσσιες δεν διαθέτουν, ως εκ τούτου, μεγάλο περιθώριο επιλογής όσον αφορά το λιμένα εφοδιασμού τους, ώστε να μπορούν να αποφύγουν ενδεχόμενες καταχρηστικές πρακτικές από εφοπλιστές που εξυπηρετούν τον ένα ή τον άλλο λιμένα, ενώ οι παραθαλάσσιες περιοχές εξαρτώνται, λαμβανομένου υπόψη του αρκετά υψηλότερου κόστους των χερσαίων μεταφορών από το κόστος των μεταφορών αυτών στην Ευρώπη, από τους λιμένες που βρίσκονται εγγύτερα.

(1) S. Gilman και M. Graham: «The case for conference rate making azthority in the inland sector», Ιούλιος 1990.

(2) Υπόθεση 27/76, Συλλογή 1978, σ. 207.

(3) «International Services Africa: Transport as a daily challenge» CMB News αριθ. 5, Μάιος 1990.

Επιπλέον, οι λιμένες που μπορούν να υποκατασταθούν μεταξύ τους (Λομέ, Cotonou, Douala Αμπιτζάν και Λάγος) εξυπηρετούνται (στο σύνολο τους για τους τρεις πρώτους και σε μεγάλο βαθμό για τους άλλους δύο) όσον αφορά τις μεταφορές από ή προς τη Γαλλία, από τις εταιρείες-μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών.

Συνεπώς, ο ισχυρισμός των γαλλικών μελών σχετικά με τη δυνατότητα υποκατάστασης των αφρικανικών λιμένων δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τη δεσπόζουσα θέση που κατέχουν τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών στην αγορά τους.

(62) Στην υπόθεση United Brands, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι προκειμένου διαπιστωθεί η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσης, απαιτείται η εκτίμηση του μεριδίου της αγοράς της επιχείρησης ή των επιχειρήσεων σε σχέση με τη δύναμη ή τον αριθμό των ανταγωνιστών τους.

Μόνο η δανική ναυτιλιακή εταιρεία Maersk Line εκτελεί μεταφορές μεταξύ των γαλλικών λιμένων και των λιμένων των ένδεκα αφρικανικών κρατών που καλύπτονται από τη δραστηριότητα των εφοπλιστικών επιτροπών εκτός του πλαισίου των επιτροπών αυτών. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το 1991 η επιθεώρηση εμπορικής ναυτιλίας και συνδυασμένων μεταφορών, που αναφέρεται από τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών στην απάντησή τους στην έκθεση αιτιάσεων της Επιτροπής, δεν γνωστοποιεί πλέον καμία αναχώρηση από τη Γαλλία προς τη Δυτική Αφρική πλοίων εταιρειών που δεν ανήκουν σε εφοπλιστικές επιτροπές. Τα πλοία της Maersk Line συνδέουν κάθε δύο εβδομάδες τους λιμένες του Ρότερνταμ, Αμβέρσας, Le Havre και Μασσαλίας/Fos με εννέα λιμένες της Δυτικής Αφρικής, μεταξύ των οποίων οι λιμένες του Ντακάρ (Σενεγάλη) Λομέ (Τόγκο), Κοτονού (Μπένιν) και Κονάκρυ (Γουινέα). Τα πλοία αυτά μπορούν να φορτώσουν από το Ρότερνταμ και την Αμβέρσα φορτία με προορισμό το σύνολο των κρατών της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής, συμπεριλαμβανομένων και των ένδεκα κρατών που αναφέρθηκαν στο σημείο 2 τις αιτιολογικής σκέψης. Από τους γαλλικούς λιμένες, τα πλοία αυτά φορτώνουν εμπορεύματα μόνο με προορισμό αφρικανικές χώρες των οποίων οι συναλλαγές με τη Γαλλία δεν καλύπτονται από τις εφοπλιστικές επιτροπές. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η Maersk, δεδομένου ότι δεν είναι μέλος των εφοπλιστικών επιτροπών, δεν μπορεί να λάβει την έγκριση της Secretama, και ότι σε κάθε φορτίο που προέρχεται από γαλλικούς λιμένες και δεν έχει λάβει την έγκριση της Secretama, μπορεί να επιβληθούν πρόστιμα στον τόπο προορισμού.

Συνολικά, τα φορτία που μετέφερε η Maersk από τους γαλλικούς λιμένες με προορισμό το σύνολο των χωρών της Δυτικής Αφρικής από το 1987 αντιπροσωπεύουν ποσοστό μικρότερο του [...] επί του συνόλου των εξαγωγών προς τις χώρες αυτές, και αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι η ποσότητα των εμπορευμάτων που μετέφερε η Maersk στις χώρες της Αφρικής που καλύπτονται από τις εφοπλιστικές επιτροπές ήταν αμελητέα.

(63) Έχει υποστηριχθεί ότι νέοι «outsiders» προσπαθούν να εισέλθουν μόνιμα στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και Δυτικής Αφρικής και τείνουν να αντικαταστήσουν τους εκτάκτους μεταφορείς οι οποίοι, συνήθως, ασκούσαν περιστασιακά ορισμένο ανταγωνισμό στις διασκέψεις. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο γεγονός ότι η είσοδος σε εμπορευματικές μεταφορές οι οποίες εκτελούνται όλο και περισσότερο με εμπορευματοκιβώτια και από λιμένες οι οποίοι, όσον αφορά την Αφρική, πολύ συχνά δεν διαθέτουν την κατάλληλη υποδομή, προϋποθέτει σημαντικές αρχικές επενδύσεις (ιδίως για τον εξοπλισμό των πλοίων και την αγορά μεγάλου αριθμού εμπορευματοκιβωτίων) οι οποίες, αν προστεθούν στις εμπορικές επενδύσεις, μπορούν να δικαιολογηθούν από οικονομική άποψη μόνο στην περίπτωση που ο εφοπλιστής έχει λόγους να πιστεύει ότι θα μπορέσει να συνεχίσει να παρέχει υπηρεσίες τακτικών μεταφορών για ορισμένα χρόνια. Αυτό δεν ισχύει για τους εφοπλιστές που αναπτύσσουν δραστηριότητες εκτός των πλαισίων των εφοπλιστικών επιτροπών, στους οποίους μπορούν να επιβληθούν ανά πάσα στιγμή, εξαιτίας αυτού και μόνο, του γεγονότος πρόστιμα ([1]). Από την άποψη αυτή, μπορεί να θεωρηθεί ότι η μόνιμη απειλή της επιβολής τέτοιου είδους κυρώσεων έχει, για τους εφοπλιστές που ενδιαφέρονται να εισέλθουν στην αγορά των εν λόγω εμπορευματικών μεταφορών, εξίσου αποτρεπτικό χαρακτήρα με την ίδια την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Ακόμη κι αν είναι δυνατόν, όπως υποστηρίζουν τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών, ορισμένοι εφοπλιστές εκτός επιτροπών (τους οποίους, με εξαίρεση την εταιρεία Maersk Line, δεν κατονομάζουν) να φορτώνουν, περιστασιακά, εμπορεύματα αποφεύγοντας τις κυρώσεις που προβλέπονται από τις νομοθεσίες των αφρικανικών κρατών, μια τέτοια δραστηριότητα παραμένει επισφαλής και δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες των φορτωτών που συμμετέχουν σε τακτική βάση στις εν λόγω εμπορευματικές μεταφορές. Συνεπώς, οι φορτωτές αυτοί είναι υποχρεωμένοι να προσφεύγουν στα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών για το σημαντικότερο μέρος των αναγκών τους, πράγμα που συμβάλλει στην απόκτηση δεσπόζουσας θέσης από τους τελευταίους.

Επιπλέον, το γεγονός ότι μια τόσο ισχυρή ναυτιλιακή εταιρεία όπως η Maerks (δεύτερη ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών γραμμών σε παγκόσμια κλίμακα) δεν κατόρθωσε, παρά την έκδηλη επιθυμία της, να εισέλθει στις εμπορευματικές μεταφορές που καλύπτονται από τις εφοπλιστικές επιτροπές, επιβεβαιώνει την αποτελεσματικότητα του μηχανισμού που έχει τεθεί σε λειτουργία για τον αποκλεισμό των ανεξάρτητων εταιρειών από τις εμπορευματικές αυτές μεταφορές.

(64) Το Δικαστήριο αποφάσισε ότι το άρθρο 86 εφαρμόζεται σε επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση σε συγκεκριμένη αγορά, ακόμη και όταν η θέση αυτή δεν οφείλεται στη δραστηριότητα της ίδιας της επιχείρησης αλλά στο γεγονός ότι, λόγω νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων, δεν μπορεί να αναπτυχθεί ανταγωνισμός στην αγορά αυτή ή μπορεί να αναπτυχθεί ανταγωνισμός στην αγορά αυτή ή μπορεί να αναπτυχθεί μόνο εξαιρετικά περιορισμένος ανταγωνισμός ([2]).

Οι διάφορες ρυθμίσεις που έχουν θεσπιστεί από τα ένδεκα αφρικανικά κράτη προβλέπουν ότι το σύνολο των θαλάσσιων εμπορευματικών τους μεταφορών με

([1]) Τα πρόστιμα αυτά μπορούν, σε ορισμένες περιπτώσεις, να είναι πολύ υψηλά (βλέπε παράρτημα V), έως και 50 % του ποσού του ναύλου.

([2]) Υπόθεση 311/84, (CBEM κατά CLT και IPB).

τη Γαλλία πρέπει να διέπεται από τον κανόνα κατανομής 40:40:20. Στην υπό εξέταση περίπτωση οι εφοπλιστές, με δική τους πρωτοβουλία, οργάνωσαν την κατανομή αυτή με τη βοήθεια των εφοπλιστικών επιτροπών και πέτυχαν την εφαρμογή καθεστώτος επιβολής προστίμων από τις αφρικανικές αρχές προκειμένου να προστατεύουν τις δραστηριότητές τους. Οι επιτροπές αυτές είναι, στη Γαλλία, τα μόνα όργανα διαχείρισης των εμπορευματικών μεταφορών και τα μέλη τους κατέχουν, κατά συνέπεια, συλλογική δεσπόζουσα θέση.

(65) Γενικότερα, η συλλογική δεσπόζουσα θέση των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών απορρέει, λαμβάνοντας υπόψη όσα εκτίθενται ανωτέρω και σε σύγκριση με τους πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές τους, από το μεγέθος του στόλου που διαθέτουν, το δίκτυο των θαλάσσιων γραμμών που καλύπτουν και τη συχνότητα των υπηρεσιών που είναι σε θέση να προσφέρουν τους φορτωτές από τους κυριότερους γαλλικούς λιμένες.

(66) Η Επιτροπή θεωρεί, ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, ότι η σύσταση εφοπλιστικών επιτροπών από εφοπλιστές που καλύπτουν το σύνολο σχεδόν της αγοράς είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία προς όφελός τους συλλογικής δεσπόζουσας θέσης.

4. *Κατάχρηση συλλογικής δεσπόζουσας θέσης*

(67) Οι πρακτικές μέσω των οποίων τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών προσπαθούν, στηριζόμενα στις εφοπλιστικές συμφωνίες, να εξαλείψουν κάθε ανταγωνισμό που ασκείται από εταιρείες που δεν συμμετέχουν στην επιτροπή αποτελούν επίσης κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης. Οι πρακτικές αυτές έχουν ιδίως ως αποτέλεσμα τον περιορισμό, κατά την έννοια του άρθρου 86 στοιχείο β), της προσφοράς υπηρεσιών τακτικών μεταφορών στους φορτωτές.

(68) Οι πρακτικές αυτές είναι ιδίως οι εξής:

i) Συμμετοχή των επιτροπών στην επιβολή κυρώσεων μέσω της ενημέρωσης των αφρικανικών αρχών σχετικά με τις παραλείψεις που δικαιολογούν, κατά την άποψη των μελών των επιτροπών, την επιβολή κυρώσεων, καθώς και με τα αιτήματα που απευθύνουν στις αρχές αυτές για την επιβολή των κυρώσεων αυτών.

Για τους λόγους που εκτίθενται στα σημεία 32 έως 39 της αιτιολογικής σκέψης, η Επιτροπή απορρίπτει τον ισχυρισμό των γαλλικών μελών των επιτροπών σύμφωνα με τον οποίο, ενεργώντας με τον τρόπο αυτό, τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών φρόντισαν απλώς να συμμορφωθούν με τις ρυθμίσεις που ισχύουν στα εν λόγω αφρικανικά κράτη. Αντίθετα, επιθυμεί να παρατηρήσει ότι τα μέλη των επιτροπών αυτών κατέβαλαν επανειλημμένα προσπάθειες προκειμένου να επιτύχουν τη θέσπιση από τις αφρικανικές αρχές ρυθμίσεων για τον «περιορισμό», όπως τα ίδια ονόμασαν, των εμπορευματικών μεταφορών [βλέπε σημείο 25 στοιχείο ii) της αιτιολογικής σκέψης] καθώς και την πρόβλεψη και τη θέση σε λειτουργία μηχανισμού επιβολής κυρώσεων στους εφοπλιστές εκτός επιτροπής ή σε όσους υπερβαίνουν τις επιτρεπόμενες ποσότητες φορτίων.

Η Επιτροπή απορρίπτει επίσης ως αβάσιμο το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο οι προαναφερθείσες πρακτικές αποτελούν «μικρότερο κακό» σε σχέση με τα μέτρα που θα είχαν λάβει, σύμφωνα με τα μέλη των επιτροπών, οι αφρικανικές αρχές για τον έλεγχο των μεταφορών αν δεν υπήρχαν οι πρακτικές αυτές (βλέπε σημεία 35 και 36 της αιτιολογικής σκέψης).

Τέλος, η Επιτροπή δέχεται πως το γεγονός ότι μια ένωση επιχειρήσεων προασπίζεται τα συμφέροντα των μελών της σε δημόσιες αρχές δεν αποτελεί καθαυτή παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ωστόσο, οι παρεμβάσεις των μελών των εφοπλιστικών αρχών στις δημόσιες αρχές ορισμένων αφρικανικών χωρών είχαν ως μοναδικό στόχο τη λήψη μέτρων για την ενίσχυση της δεσπόζουσας θέσης τους. Εν πάση περιπτώσει, η προσφυγή σε τέτοιου είδους πρακτικές δεν μπορεί να τα απαλλάξει από την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού, δεδομένου ότι είναι τουλάχιστον παράδοξο το γεγονός ότι επιχειρήσεις ζητούν από δημόσιες αρχές να καλύψουν τις περιοριστικές πρακτικές τους και στη συνέχεια υποστηρίζουν ότι οι πρακτικές αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 επειδή επιβάλλονται από τις δημόσιες αυτές αρχές.

ii) Διαδικασία ορισμού των ναυτιλιακών εταιρειών στις οποίες επιτρέπεται να συμμετάσχουν στις διμερείς εμπορευματικές μεταφορές που διαχειρίζονται οι επιτροπές.

Όπως αναφέρθηκε στο σημείο 16 της αιτιολογικής σκέψης [υποσημείωση (7)], η αποδοχή ναυτιλιακών εταιρειών τρίτων χωρών (cross-traders) εξαρτάται, σε ορισμένες περιφέρειες, από το αν θα δεχθούν να εφαρμόσουν τις ρήτρες που επιβάλλουν οι εθνικές εταιρείες προκειμένου να προστατεύουν τα δικά τους συμφέροντα. Εξάλλου, η αρχική ποσότητα που εγκρίνεται στο νέο υποψήφιο είναι πολύ μικρή για να επιτρέψει την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του κάτω από αποδεκτές συνθήκες. Επιπλέον, ο νέος αυτός υποψήφιος δεν μπορεί να γνωρίζει αν θα είναι σε θέση να αυξήσει σημαντικά το μερίδιο που κατέχει στην αγορά καθόστον χρόνο υπόκειται στους κανόνες που επιβάλλει η επιτροπή της οποίας γίνεται μέλος.

Αυτοί οι όροι αποδοχής ισοδυναμούν στην πράξη με απόρριψη της συμμετοχής (αν δεν είναι απλώς συμβολική) νέων ναυτιλιακών εταιρειών τρίτων χώρων στις εν λόγω εμπορευματικές μεταφορές ή καθιστούν τη συμμετοχή αυτή οικονομικά ασύμφορη.

(69) Η συμπεριφορά αυτή των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών, η οποία επηρεάζει αρνητικά τον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες τακτικές μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα αφρικανικών κρατών που απαριθμούνται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης επηρεάζει, για τους λόγους που εκτίθενται στα σημεία 43, 44 και 45 της αιτιολογικής σκέψης, το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών την έννοια του άρθρου 86 στοιχείο β).

Γ. Μέτρα που έχαν ληφθεί από την Επιτροπή

1. *Άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86*

(70) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, αν η Επιτροπή διασπιστώσει παράβαση του άρθρου 85 παράγραφος 1 ή του άρθρου 86 της συνθήκης, μπορεί να υποχρεώσει, με απόφασή της, τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων να παύσουν τη διαπιστωθείσα παράβαση.

Η Επιτροπή κρίνει ότι πρέπει, δυνάμει των διατάξεων αυτών, να υποχρεώσει τις ναυτιλιακές εταιρείες που καλύπτονται από την παρούσα απόφαση να θέσουν αμέσως τέλος στις εφοπλιστικές συμφωνίες καθώς και τις πρακτικές που αναφέρθηκαν στο σημείο 69 της αιτιολογικής σκέψης.

2. *Άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86*

(71) Σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η Επιτροπή μπορεί, με απόφαση, να επιβάλλει στις επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων πρόστιμα όταν, εκ προθέσεως ή εξ αμελείας, αυτές διαπράττουν παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85 παράγραφος 1 ή του άρθρου 86 της συνθήκης.

(72) Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να επιβάλει πρόστιμο με βάση τις διατάξεις του άρθρου 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 στα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών δεδομένου ότι έχουν διαπράξει παραβάσεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 με τη θέση σε εφαρμογή, στο πλαίσιο των εφοπλιστικών επιτροπών, μηχανισμού κατανομής των φορτίων που μεταφέρονται στα πλαίσια των τακτικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Γαλλίας και των ένδεκα κρατών της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογική σκέψης.

(73) Με βάση τις ίδιες διατάξεις, η Επιτροπή θεωρεί ότι απαιτείται η επιβολή προστίμου στα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών δεδομένου ότι διέπραξαν παραβάσεις του άρθρου 86 στοιχείο β):

— με τη συμμετοχή στην επιβολή προστίμων στους εφοπλιστές που φόρτωσαν εμπορεύματα τα οποία υπερέβαιναν τις ποσότητες που τους ενέκριναν οι επιτροπές αυτές ή που πραγματοποίησαν μεταφορές χωρίς την έγκριση των τελευταίων,

— με την εφαρμογή διαδικασίας για τον ορισμό των ναυτιλιακών εταιρειών που επιτρέπεται να συμμετάσχουν στις διμερείς εμπορευματικές μεταφορές που διαχειρίζονται οι επιτροπές αυτές.

(74) Για τον υπολογισμό του ποσού των προστίμων, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

α) Φύση των παραβάσεων

Οι παραβάσεις τις οποίες αφορά η παρούσα υπόθεση είναι ιδιαίτερα σοβαρού χαρακτήρα στο μέτρο που επέτρεψαν στις εφοπλιστικές επιτροπές να προβούν σε κατανομή του συνόλου των τακτικών εμπορευματικών γραμμών μεταξύ της Γαλλίας και καθεμίας από τις ένδεκα αφρικανικές χώρες που αναφέρονται στο σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης, με μόνη εξαίρεση τα φορτία που διακινούνταν μέσω ευρωπαϊκών λιμένων εκτός του γαλλικού εδάφους. Οι παραβάσεις αυτές είχαν επίσης ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εμποδίων στη δημιουργία ενιαίας αγοράς, στο μέτρο που ευνοούν, στις υπό εξέταση γραμμές, τις γαλλικές ναυτιλιακές εταιρείες σε σχέση με τις ανταγωνίστριές τους που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη.

β) Προμελετημένος χαρακτήρας των παραβάσεων

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 υιοθετήθηκε έπειτα από εκτενείς διαβουλεύσεις μεταξύ της Επιτροπής και των εφοπλιστών, μέσω των αντιπροσωπευτικών τους οργανώσεων. Εκτός από τη γενική αρχή του δικαίου, σύμφωνα με την οποία δεν συγχωρείται η άγνοια νόμου, τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών δεν μπορούν, υπ' αυτές τις περιστάσεις, να προβάλουν τον ισχυρισμό ότι υπήρχε ασάφεια δικαίου όσον αφορά τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από το κοινοτικό δίκαιο.

Εντούτοις, τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών ισχυρίστηκαν ότι η διαφορετική νομοθεσία που είχαν να αντιμετωπίσουν στη χώρα προέλευσης και στη χώρα προορισμού των εμπορευμάτων δημιούργησε κατάσταση νομικής αβεβαιότητας. Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί, σχετικά με το θέμα αυτό, ότι ορισμένες αποφάσεις που ελήφθησαν από την CMEAOC και ενσωματώθηκαν στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών μελών της οργάνωσης αυτής μπορούν να αντιτίθενται στους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο, εναπόκειται στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να υιοθετήσουν ουδέτερη στάση και να επιδείξουν αυτοσυγκράτηση συμμορφούμενες μόνο προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τους νόμους και τις ρυθμίσεις που ισχύουν στο κράτος φόρτωσης και εκφόρτωσης των εμπορευμάτων. Αυτό δεν συνέβη στην υπό εξέταση περίπτωση, δεδομένου

ότι τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών παρέβησαν ενσυνείδητα το κοινοτικό δίκαιο με την εκούσια συμμετοχή τους σε πρακτικές που περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, προκειμένου να διαφύγουν της εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου, επιζήτησαν εκουσίως την κάλυψη της συμπεριφοράς τους από τις αρχές των τρίτων χωρών, που δεν εμπίπτουν στη δικαιοδοσία της Επιτροπής.

γ) Συμπεριφορά των επιχειρήσεων

Οι καταγγέλλοντες είχαν ήδη από το 1987 επιστήσει την προσοχή των μελών των εφοπλιστικών επιτροπών όσον αφορά τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού. Πρέπει να σημειωθεί ότι ούτε μετά την υποβολή των καταγγελιών, ούτε μετά τα αιτήματα που διατύπωσε η Επιτροπή σχετικά με την παροχή πληροφοριών, ούτε μετά τους ελέγχους που διεξήγαγε η τελευταία στις έδρες των Cowac, Mewac και Secretama μεταβλήθηκε καθ' οιονδήποτε τρόπο η συμπεριφορά των μελών των επιτροπών αυτών. Από τις μέχρι στιγμής ενδείξεις, οι παραβάσεις που αναφέρονται στην παρούσα απόφαση συνεχίζονται.

δ) Φύση και αξία των προϊόντων

Οι παραβάσεις τις οποίες αφορά η παρούσα απόφαση επηρέασαν το σύνολο των ένδεκα τακτικών εμπορευματικών μεταφορών. Επομένως, οι παραβάσεις αυτές επηρέασαν άμεσα και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες πραγματοποιήθηκαν όλες οι συναλλαγές των προϊόντων [με εξαίρεση τα βασικά προϊόντα που μεταφέρονται με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp)] μεταξύ της Γαλλίας και των αφρικανικών χωρών που αναφέρονται στη σημείο 2 της αιτιολογικής σκέψης.

Πρέπει να σημειωθεί σχετικά ότι η επίδραση του ύψους των ναύλων στις συναλλαγές εμπορευμάτων που μεταφέρονται με πλοία των τακτικών γραμμών κυμαίνεται κατά κανόνα μεταξύ 4 και 12 %. Το ποσοστό αυτό μπορεί να αυξηθεί αν πρόκειται για προϊόντα χαμηλής ή μέσης προστιθέμενης αξίας, τα οποία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μέρος των συναλλαγών μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής [1].

Είναι αδύνατο να εκτιμηθούν με ακρίβεια τα μερίδια που θα κατείχαν στην αγορά τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών αν δεν υπήρχαν οι επιτροπές αυτές. Ωστόσο, είναι προφανές ότι τα μερίδια που κατέχουν σήμερα στην αγορά δεν οφείλονται αποκλειστικά στη ανταγωνιστική τους ικανότητα, όπως θα συνέβαινε αν οι εμπορευματικές αυτές μεταφορές ήταν ανοικτές στον ανταγωνισμό. Σχετικά με το θέμα αυτό, πρέπει να τονιστεί ότι την κυριότερη επίπτωση της λειτουργίας των εφοπλιστικών επιτροπών συνιστά το πάγωμα των μεριδίων που κατέχουν στην αγορά οι εφοπλιστές που αναπτύσσουν δραστηριότητες στις εμπορευματικές μεταφορές που καλύπτονται από τις εν λόγω επιτροπές. Όμως, τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών που είναι συγχρόνως και μέλη των διασκέψεων Cowac και Mewac (βλέπε παράρτημα), μεταφέρουν περισσότερο από 95 % των φορτίων των επιτροπών αυτών, ενώ στις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής στις οποίες δεν υπάρχουν εφοπλιστικές επιτροπές, το μερίδιο που κατέχουν στην αγορά οι διασκέψεις είναι μικρότερο από 60 % [2]. Φαίνεται λοιπόν ότι οι εφοπλιστικές επιτροπές έχουν ως αποτέλεσμα, σε μεγάλο βαθμό, την προστασία της θέσης των διασκέψεων (μέλη των οποίων είναι όλες οι γαλλικές και αφρικανικές εταιρείες που εκτελούν μεταφορές μεταξύ της Γαλλίας και της Δυτικής Αφρικής) έναντι του ανταγωνισμού που ασκείται από εφοπλιστές που δεν είναι μέλη των διασκέψεων.

Η ίδια διαφορά παρατηρείται και όσον αφορά το επίπεδο των τιμών, δεδομένου ότι το νότιο τμήμα της Cowac το οποίο εκτελεί μεταφορές από ή προς γαλλικούς λιμένες αύξησε το γενικό του τιμολόγιο κατά 34 % στο διάστημα 1980—1989, ενώ στο βόρειο τμήμα (λιμένες μεταξύ του Βορείου Ακρωτηρίου και της Zeebrugge), το ίδιο τιμολόγιο αυξήθηκε μόνο κατά 22 % στην ίδια περίοδο.

ε) Βαθμός συμμετοχής στη συμφωνία

Οι εφοπλιστικές συμφωνίες συνήφθησαν και υπογράφηκαν από τις εθνικές εταιρείες της Γαλλίας και καθένα από τα υπό εξέταση αφρικανικά κράτη. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τις συμφωνίες αυτές έχουν προσυπογράψει οι οργανισμοί ελέγχου (Secretama και αφρικανικά συμβούλια φορτωτών ή εξομοιούμενοι οργανισμοί).

Ο μηχανισμός αυτός είχε ως κύριο αποτέλεσμα την εδραίωση της υπεροχής των άλλων εφοπλιστών: στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών με τα ένδεκα αφρικανικά κράτη, οι εταιρείες αυτές μετέφεραν, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Secretama, περισσότερο από [. . .] των φορτίων [3].

Στη διάρκεια της ιδίας περιόδου, οι εταιρείες που εξαρτώνται από τον όμιλο Delmas, (Delmas, L. Martin και Maurel και Prom) μετέφεραν [. . .] των εμπορευμάτων στο πλαίσιο των συναλλαγών με τα ένδεκα αφρικανικά κράτη, ενώ το μερίδιο της Scadoa (SNO, SNC, Hoegh και SWAL) ανήλθε

[1] «... το κόστος μεταφοράς αποτελεί σαφώς φραγμό στις συναλλαγές και από την άποψη αυτή πρέπει να αντιμετωπίζεται ακριβώς όπως ένα δασμολόγιο» (Juda/Abrahamsson).
Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς των γαλλικών μελών των εφοπλιστικών επιτροπών, οι δαπάνες των ναύλων αντιπροσώπευσαν, το 1987, 11,3 % της αξίας του εξωτερικού εμπορίου των χωρών της Δυτικής και της Κεντρικής Αφρικής.
Από μελέτη που διεξήχθη από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες προκύπτει ότι στην Ακτή του Ελεφαντοστού, η επίπτωση των τιμών των ναύλων σε σχέση με τις τιμές fob ανερχόταν, το 1976, σε 18 % για τα εισαγόμενα αυτοκίνητα οχήματα και σε 53 % και 35 % για την ξυλεία και τα φρούτα που εξήχθησαν, αντίστοιχα (E. Gouvernal «Politiques maritimes et développement» Υπουργείο Συνεργασίας και Ανάπτυξης, Παρίσι, 1988).

[2] Σύμφωνα με πληροφορίες που έχουν παράσχει, τα γαλλικά μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών.

[3] Το ποσοστό αυτό πρέπει να θεωρηθεί ως το ελάχιστο πιθανό. Τα στατιστικά στοιχεία της Secretama περιλαμβάνουν και τις ποσότητες φορτίων που είχαν εγκριθεί σε αφρικανικές εταιρείες (Cobena, Satona) οι οποίες, λόγω έλλειψης πλοίων, δεν μπορούσαν να πραγματοποιήσουν μόνες τους τη μεταφορά των φορτίων αυτών, ή σε άλλες αφρικανικές εταιρείες (Sonatram, Camship) που διαθέτουν περιορισμένη μεταφορική ικανότητα (καθεμία απ' αυτές διαθέτει δύο μικρά πλοία) και, ως εκτούτου, δεν είναι δυνατόν να βεβαιωθεί ότι μπόρεσαν να μεταφέρουν το σύνολο των ποσοτήτων που τους είχαν εγκριθεί.

σε [. . .]. Καμία άλλη εταιρεία απ' αυτές που πραγματοποιούν μεταφορές από και προς τα ένδεκα αφρικανικά κράτη δεν υπερέβη το [. . .], με εξαίρεση την εταιρεία του Καμερούν (Camship), την εταιρεία της Γκαμπόν (Sonatram), και την εταιρεία του Τόγκο (Sotona) των οποίων η πραγματική μεταφορική ικανότητα είναι περιορισμένη όσον αφορά τις δύο πρώτες, και ανύπαρκτη όσον αφορά την τελευταία.

Εξάλλου, μόνον οι εταιρείες που είναι μέλη των ομίλων Delmas και Scadoa εκτελούν μεταφορές από και προς όλα τα ένδεκα αφρικανικά κράτη. Επιπλέον, μόνον η Delmas εκτελεί μεταφορές από τους γαλλικούς λιμένες της Μεσογείου και της Δυτικής Γαλλίας (Βόρεια Θάλασσα, Μάγχη, Ατλαντικό).

Τέλος, από τα πραγματικά περιστατικά που εκτίθενται στην παρούσα απόφαση (βλέπε σημεία 21, 25, 26 και 31 της αιτιολογικής σκέψης καθώς και το παράρτημα V), συνάγεται ότι οι περισσότερες από τις πράξεις που προσάπτονται στις ναυτιλιακές εταιρείες που είναι μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών οφείλονται σε ενέργειες είτε των ναυτιλιακών εταιρειών που είναι μέλη του ομίλου Delmas (μόνες τους ή σε συνεργασία με τις ναυτιλιακές εταιρείες μέλη της Scadoa), είτε της Secretama (ένας από τους συνδιαχειριστές της οποίας είναι ο διευθυντής των εξωτερικών σχέσεων της Delmas) υπό την ιδιότητά της ως γραμματείας των εφοπλιστικών επιτροπών. Επομένως, η ευθύνη του ομίλου Delmas είναι μεγάλη και επιτείνεται από το γεγονός ότι ο όμιλος αυτός ελέγχει σαφώς μεγαλύτερο τμήμα των μεταφορών από αυτό των εταίρων του στο πλαίσιο των επιτροπών και, κατά συνέπεια, οι επιπτώσεις των ενεργειών του στην αγορά είναι ιδιαίτερα αισθητές.

Εντούτοις, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη το γεγονός ότι το 1991, ο όμιλος Bollore ανέλαβε τον έλεγχο της Delmas και όλων των εταιρειών που είναι μέλη της Scadoa και ότι οι καινούριοι διευθυντές έλαβαν προσφάτως μέτρα που μπορούν να προωθήσουν μια πιο ισορροπημένη κατάσταση ανταγωνισμού στις εν λόγω γραμμές.

Ορισμένοι εφοπλιστές τρίτων χωρών (cross-traders) υποστήριξαν ότι ήταν αναγκασμένοι να συμμορφωθούν με τους κανόνες των εφοπλιστικών επιτροπών δεδομένου ότι, άλλως, θα έπρεπε να παραιτηθούν από τη συμμετοχή τους στις εμπορευματικές μεταφορές που διαχειρίζονται οι επιτροπές αυτές. Η Επιτροπή γνωρίζει ότι οι εφοπλιστές τρίτων χωρών ήταν αναγκασμένοι να επιλέξουν μία από τις ακόλουθες λύσεις: είτε να δεχτούν τον περιορισμό που επέβαλαν οι εφοπλιστικές επιτροπές είτε να αποχωρήσουν από την αγορά.

Η Επιτροπή, εντούτοις, κρίνει ότι μια επιχείρηση που υπόκειται σε ισχυρές πιέσεις προκειμένου να συμμετάσχει σε πρακτικές αντίθετες με τους κανόνες της συνθήκης έχει πάντα τη δυνατότητα να προσφύγει στην Επιτροπή ή στον εθνικό δικαστή για να ζητήσει να δοθεί τέλος σε αυτές τις πρακτικές. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή κρίνει ότι δεν πρέπει να απαλλαγούν από την καταβολή προστίμου οι ναυτιλιακές εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες ως εταιρείες τρίτων χωρών στις εμπρευματικές μεταφορές τις οποίες διαχειρίζονται οι εφοπλιστικές επιτροπές, ακόμη και αν πρέπει να ληφθούν υπόψη, για τον καθορισμό του ποσού των προστίμων αυτών, τα ακόλουθα στοιχεία:

— οι εφοπλιστές τρίτων χωρών (cross-traders) ανέπτυξαν δραστηριότητες στο πλαίσιο μηχανισμού ελέγχου των εμπορευματικών μεταφορών, ο οποίος δεν τέθηκε σε λειτουργία με δική τους πρωτοβουλία και από τον οποίο οι εταιρείες αυτές δεν αποκόμισαν οφέλη. Κατά συνέπεια, τα πρόστιμα που θα τους επιβληθούν πρέπει να είναι πολύ χαμηλότερα από τα πρόστιμα που πρέπει να επιβληθούν στους εφοπλιστές που ίδρυσαν και έχουν αποκλειστικά οφέλη από τις εφοπλιστικές επιτροπές,

— ο βαθμός συμμετοχής των εφοπλιστών τρίτων χωρών στις πρακτικές των εφοπλιστικών επιτροπών διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία: ορισμένες εταιρείες συμμετέχουν σε περισσότερες, μέχρι ένδεκα, επιτροπές ενώ άλλες, σε μία μόνον επιτροπή. Παρομοίως, ορισμένες εταιρείες υπήρξαν μέλη εφοπλιστικών επιτροπών από την εποχή της ίδρυσής τους, ενώ άλλες κατέστησαν μέλη αυτών μεταγενέστερα. Πρέπει λοιπόν να εισαχθεί ένα κριτήριο κατανομής των προστίμων, λαμβάνοντας υπόψη, για κάθε εφοπλιστή τρίτων χωρών, τη σπουδαιότητα των εμπορευμάτων που μεταφέρει επί του σύνολου των μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από τις επιτροπές κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου.

Τέλος, πρέπει να εξαιρεθούν από την επιβολή προστίμων οι τέσσερις εφοπλιστές που, μολονότι είναι μέλη των επιτροπών, συνέβαλαν στο να γνωρίσει η Επιτροπή τις πρακτικές που καταδικάζει η παρούσα απόφαση.

Όσον αφορά τις αφρικανικές εταιρείες που αναπτύσσουν δραστηριότητες ως εθνικές εταιρείες στο πλαίσιο των εφοπλιστικών επιτροπών, πρέπει να τονιστεί ότι:

— το μερίδιό τους στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών που κατανεμήθηκαν από τις ένδεκα επιτροπές (1987—1990) έχει ως εξής:

— Sonatram (Γκαμπόν) [. . .], ([. . .] των εμπορευματικών μεταφορών Γαλλίας-Γκαμπόν),
— Sotonam (Τόγκο) [. . .], ([. . .] των εμπορευματικών μεταφορών Γαλλίας-Τόγκο),
— Cobenam (Μπενίν) [. . .], ([. . .] των εμπορευματικών μεταφορών Γαλλίας-Μπενίν),
— Comaunam (Μαλί) Cofama-Sonam [. . .], ([. . .] των εμπορευματικών μεταφορών Γαλλίας-Μαλί),
— Camship (Καμερούν) [. . .], ([. . .] των εμπορευματικών μεταφορών Γαλλίας-Καμερούν),
— Cosenam-Express Navigation (Σενεγάλη) [. . .], ([. . .] των εμπορευματικών μεταφορών Γαλλίας-Σενεγάλης),
— SNG (Γουινέα) [. . .], ([. . .] των εμπορευματικών μεταφορών Γαλλίας-Γουινέας),

— οι Comaunam, SEN και SNG δεν διαθέτουν κανένα πλοίο. Η Sotonam αναγκάστηκε το 1988 να εγκαταλείψει την εκμετάλλευση των πλοίων της (τα οποία πώλησε), και το 1989 να εγκαταλείψει την εκμετάλλευση των ναυλωμένων πλοίων. Η Cobenam πώλησε το 1990 το μοναδικό μικρό πλοίο που διέθετε. Όσον αφορά το στόλο της Camship, η οποία διέθετε έξι πλοία μέχρι το 1987, μόνο δύο πλοία μικρής μεταφορικής ικανότητας εξακολουθούν να εκτελούν μεταφορές. Τέλος, η Sonatrain εκμεταλλεύεται δύο μικρά πλοία [1]. Φαίνεται λοιπόν ότι οι ποσότητες φορτίων που εγκρίθηκαν στις επτά αυτές εταιρείες μεταφέρθηκαν στην πραγματικότητα — σε μεγάλο βαθμό — από πλοία άλλων ναυτιλιακών εταιρειών,

— οι εν λόγω εταιρίες ελέγχουν πολύ μικρό μέρος της αγοράς (το γεγονός μάλιστα ότι, αν εξαιρεθούν οι άλλες αφρικανικές χώρες, εκτελούν μόνο τις μεταφορές της χώρας τη σημαία της οποίας φέρουν, μειώνει σημαντικά τις πιθανότητες ανάπτυξής τους) και το αποτέλεσμα των ενεργειών τους δεν είναι συνεπώς ιδιαίτερα αισθητό,

— οι ίδιες εταιρίες αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες που απειλούν των επιβίωσή τους ως πραγματικών εφοπλιστών. Η εκ νέου διάθεση και μόνο των δικαιωμάτων μεταφοράς (στην οποία περιορίζεται η δραστηριότητα ορισμένων από αυτές) δεν μπορεί να θεωρηθεί, σύμφωνα με τα κριτήρια του κώδικα συμπεριφοράς του CNUCED, ως ναυτηλιακή δραστηριότητα αλλά μάλλον ως υπηρεσία που παρέχεται στους εφοπλιστές, οι οποίοι διενεργούν στην ουσία τη μεταφορά των εμπορευμάτων,

— σε γενικές γραμμές, αυτές οι εταιρείες δεν είχαν κανένα εμπορικό όφελος από τη λειτουργία των εφοπλιστικών επιτροπών (π.χ. το μερίδιο του Camship στις μεταφορές που κατανεμήθηκαν από τις ένδεκα επτιροπές μειώθηκε από [. . .] στο 1987 σε [. . .] το 1990).

Συνάγεται εκ των ανωτέρω ότι δεν πρέπει να επιβληθούν σ' αυτές τις αφρικανικές εταιρείες πρόστιμα που θα είχαν ως αποτέλεσμα την περαιτέρω αποδυνάμωση της παρουσίας τους στην αγορά.

στ) Διάρκεια των παραβάσεων

Όλες οι εφοπλιστικές συμφωνίες συνήφθησαν και άρχισαν να παράγουν αποτελέσματα πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, με εξαίρεση τις συμφωνίες Γαλλίας-Γουινέας της 29ης Σεπτεμβρίου 1987 και Γαλλίας-Μαλί της 29ης Ιουλίου 1988.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 άρχισε να ισχύει την 1η Ιουλίου 1987. Πρέπει να ληφθεί υπόψη, για τον υπολογισμό των προστίμων, η συμπεριφορά των επιχειρήσεων μετά την ημερομηνία αυτή.

ζ) Πρώτη εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 σε περιπτώσεις παράβασης

Η παρούσα απόφαση αποτελεί την πρώτη περίπτωση εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ο οποίος προβλέπει την επιβολή προστίμου για παράβαση των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης. Στις περιπτώσεις αυτές, η Επιτροπή προσπαθεί να μην επιβάλλει πολύ υψηλά πρόστιμα, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα μέρη τα οποία αφορά η απόφαση μπορεί να μην ήταν πλήρως ενημερωμένα ως προς τις υποχρεώσεις που συνεπάγονται γι' αυτά οι κοινοτικοί κανόνες ανταγωνισμού ή να είχαν υποτιμήσει τη σοβαρότητα των παραβάσεων που διέπραξαν.

Προφανώς, αυτό δεν ισχύει στην παρούσα περίπτωση δεδομένου ότι, όπως ήδη αναφέρθηκε, τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών είχαν πλήρη γνώση των διατάξων που ίσχυαν στην περίπτωσή τους όσον αφορά τον ανταγωνισμό.

Ειδικότερα, τα κύρια μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών, που είναι εξάλλου μέλη των διασκέψεων Mewac και Cowac, είχαν πλήρη γνώση του ότι η εξαίρεση κατά κατηγορίες που παρέχεται στις ναυτιλιακές διασκέψεις βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (κατόπιν εκτενούς διαβουλεύσεως με τα ενδιαφερόμενα μέρη) προϋποθέτει ότι οι διασκέψεις δεν πρέπει να μπορούν να επεκτείνουν το αποτέλεσμα των συμφωνιών των στο σύνολο των εμπορευμάτων που μεταφέρουν.

Υπ' αυτές τις συνθήκες, δεν υπάρχει λόγος να δοθεί στα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών κανένα ιδαίτερο πλεονέκτημα εξαιτίας του νεωτερισμού της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 σε συγκεκριμένη παράβαση.

η) Κατάσταση του τομέα

Όπως αναφέρεται στο σημείο 7 της αιτιολογικής σκέψης, οι μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιήθηκαν από τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών μειώθηκαν σημαντικά τα τελευταία χρόνια δημιουργώντας πλεόνασμα, και η κατάσταση αυτή εντάθηκε λόγω της αύξησης της παραγωγικότητας που σημειώθηκε από την πλειοψηφία των εφοπλιστικών εταιρειών. Αυτή η κατάσταση μπορεί να αποτελεί εν μέρει την εξήγηση για την ανάγκη των εφοπλιστικών εταιρειών να αποθαρρύνουν τους νέους μεταφορείς να εισέλθουν στην αγορά.

Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί, ότι οι αναδιοργανώσεις των εφοπλιστικών επιτροπών και ο έλεγχος που μπόρεσαν να ασκήσουν στις αγορές τους επέτρεψαν σ' αυτές να διατηρήσουν τα επίπεδα των ναύλων σε επίπεδο αρκετά επικερδές. Έτσι, οι νέοι μεταφορείς είχαν το κίνητρο εισόδου στην αγορά και, μάλιστα, προσέφυγαν στην Επιτροπή προκειμένου να μπορέσουν να επιτύχουν το σκοπό τους.

[1] Για λόγους σύγκρισης, η Delmas, επί του συνόλου των συναλλαγίου αφρικανικών και μη αφρικανικών που καλύπτει, λειτουργεί βάσει στόλου απαρτιζόμενου από σο σύγχρονα και αποδοτικά σκάφη.

Σε κάθε περίπτωση, οι δυσκολίες που αντιμετώπισαν τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών συνεπεία της επιδείνωσης της κατάστασης στην αγορά δεν μπορούν να αποτελέσουν δικαιολογία για την περιοριστική πρακτική του ανταγωνισμού που εφάρμοσαν.

Εντούτοις, οι όροι κάτω από τους οποίους ο όμιλος Bolloré εξαγόρασε την Delmas (και μάλιστα το γεγονός ότι η Bolloré ήταν υποχρεωμένη, από το νόμο, μετά τη λήψη της πλειοψηφίας του κεφαλαίου της Delmas, να υποβάλει προσφορά για τα μερίδια της μειοψηφίας) είχαν ως αποτέλεσμα να επιβαρύνουν αισθητά τα χρέη του ομίλου και, κατά συνέπεια, να καταστήσουν επισφαλή την οικονομική του κατάσταση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι επιχειρήσεις-μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών που απαριθμούνται στο παράρτημα I παρέβησαν τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ προβαίνοντας, στο πλαίσιο καθεμίας από τις εν λόγω επιτροπές, σε κατανομή των φορτίων που μεταφέρονται με πλοία τακτικών γραμμών στο πλαίσιο των διμερών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της Γαλλίας, αφενός, και της Γκαμπόν, της Γουινέας, του Μαλί, του Καμερούν, της Σενεγάλης, του Μπενίν, της Δημοκρατίας Κεντρικής Αφρικής, της Μπουρκίνα-Φάσο, του Τόγκο, του Κονγκό και του Νίγηρα, αφετέρου.

Άρθρο 2

Οι επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση οφείλουν να παύσουν την παράβαση που αναφέρεται στο άρθρο 1 και να απόσχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική η οποία μπορεί να έχει το ίδιο ή παρόμοιο αντικείμενο ή αποτέλεσμα, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής πληροφοριών με σκοπό την ενημέρωση των συμμετεχόντων ή τρίτων σχετικά με τα εμπορεύματα που φορτώνονται από έναν ή περισσότερους από αυτούς.

Άρθρο 3

Οι διατάξεις του άρθρου 2 δεν θίγουν το δικαίωμα των επιχειρήσεων-μελών των εφοπλιστικών επιτροπών να συμμετέχουν, υπό τους όρους που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, στις δραστηριότητες των ναυτιλιακών διασκέψεων των οποίων ενδεχομένως αποτελούν μέλη.

Άρθρο 4

Οι επιχειρήσεις-μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών παρέβησαν τις διατάξεις του άρθρου 86 της συνθήκης ΕΟΚ κάνοντας κατάχρηση της συλλογικής δεσπόζουσας θέσης που κατέχουν στην αγορά:

— με τη συμμετοχή τους στην εφαρμογή καθεστώτων επιβολής κυρώσεων στους εφοπλιστές-μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών που δεν τηρούσαν την κατανομή των φορτίων στις εμπορευματικές μεταφορές που πραγματοποιούνται από τις επιτροπές αυτές ή στους εφοπλιστές οι οποίοι, χωρίς να έχουν λάβει την έγκριση των επιτροπών, προσπάθησαν να εκτελέσουν τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε γραμμές στις οποίες αναπτύσσουν δραστηριότητες οι εφοπλιστικές επιτροπές,

— με την εφαρμογή διαδικασίας για τον ορισμό των εταιρειών που μπορούν να λάβουν μέρος στις εν λόγω εμπορευματικές μεταφορές, η οποία οδηγεί, στην πράξη στον αποκλεισμό ορισμένων εφοπλιστών από τις μεταφορές αυτές ή στη μείωση της συμμετοχής τους σε βαθμό που δεν αντιστοιχεί στην ανταγωνιστική τους δύναμη.

Άρθρο 5

Οι επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση οφείλουν να παύσουν τις παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 4.

Άρθρο 6

Στις επιχειρήσεις τις οποίες αφορά η παρούσα απόφαση επιβάλλονται συλλογικά πρόστιμα για τις παραβάσεις που αναφέρονται στα άρθρα 1 και 4.

Τα πρόστιμα αυτά είναι τα ακόλουθα:

	(σε Ecu)
Delmas	11 628 000,
Hoegh SWAL	651 000,
RMS Afrika	2 400,
UWAS	56 400,
Splosna Plovba	2 800,
Deep Sea Shipping	3 400,
East Asiatic Company WAS	55 800,
I. Messina	4 600,
Lloyd Triestino	32 800,
Transmare	12 800,
Van Uden	10 100,
Nedlloyd	25 800,
Compagnie maritime belge	46 000,
Mac Lines	10 100,
Société navale de l'ouest	1 751 000,
Société navale caennaise	970 000,
Deutsche Afrika Linien-Woermann	43 200.

Άρθρο 7

Τα πρόστιμα που επιβάλλονται στο άρθρο 6 καταβάλλονται εντός προθεσμίας τριών μήνων μετά την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, σε Ecu, στο λογαριασμό της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αριθ. 310-0933000-43, banque Bruxelles-Lambert, agence européenne, rond-point Robert Schuman 5, B-1040 Bruxelles.

Το ποσό των προστίμων αυτών καθίσταται αυτομάτως τοκοφόρο μετά τη λήξη της προαναφερθείσας προθεσμίας, με το επιτόκιο που εφαρμόζεται από το ευρωπαϊκό ταμείο νομισματικής συνεργασίας στις πράξεις που εκτελεί σε Ecu, την πρώτη εργάσιμη ημέρα του μηνός κατά τον οποίο εκδόθηκε η παρούσα απόφαση, προσαυξημένο κατά 3,5 ποσοστιαίες μονάδες.

Άρθρο 8

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις επιχειρήσεις που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του παραρτήματα I.

Η παρούσα απόφαση αποτελεί τίτλο εκτελεστό κατά την έννοια του άρθρου 192 της συνθήκης ΕΟΚ.

Βρυξέλλες, 1 Απριλίου 1992.

Για την Επιτροπή

Leon BRITTAN

Ο Προέδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κατάλογος των ναυτιλιακών εταιρειών που συμμετέχουν ή μπορούν να συμμετάσχουν στις εμπορευματικές μεταφορές της εφοπλιστικής επιτροπής

(Κατάλογος παρασχεθείς από τη Secretama)

	Σενεγάλη	Γκαμπόν	Δημοκρατίας της Κεντρικής Αφρικής	Νίγηρας	Μπουρκίνα Φάσο	Γουινέα	Κονγκό	Καμερούν	Μπενίν	Τόγκο	Μαλί	Μέλος διάσκεψης
RMS Afrika						×						
OT African Line			×	×	×			×		×		
UWAS	×		×	×	×		×	×	×	×	×	×
Splosna Plovba		×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
L. Hoegh	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
SWAL	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Deep Sea Shipping	×											
East Asiatic Company	×		×	×	×			×		×	×	×
I. Messina	×											×
Lloyd Triestino	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Transmare	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Van Uden	×		×	×	×	×		×		×	×	
Nedlloyd	×	×	×	×	×	×			×	×	×	×
Cobelfret						×						
Compagnie maritime belge	×	×	×	×	×	×			×	×	×	×
Mac Lines	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Grimaldi						×						
Delmas	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Sivomar	×			×	×			×	×	×	×	×
Sotonam				×	×				×	×	×	×
Société navale de l'Ouest	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Société navale caennaise	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
L. Martin	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Camship		×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Compagnie maritime zaïroise	×			×	×		×			×		×
Cobenam				×	×				×			×
Express Navigation	×	×	×	×	×	×	×		×	×	×	×
Maurel et Prom	×										×	×
Sitram	×	×	×	×	×	×	×		×	×	×	×
Société navale guinéenne						×						
Comaunam												×
Keller Shipping	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	
Sonatram		×										×
Cosenam	×											×
Deutsche Afrika Linien-Woermann		×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

Compagnie maritime belge NV
Management WAD
Katelijnevest 61
B-2000 Antwerpen

MAC LINES
(Mediterranea Container Lines)
C/Arlaban 1
E-28014 Madrid

Grimaldi Compania di navigazione SPA
Palermo operative Departments
via Fieschi 17
I-16121 Genova

Navale Delmas Afrique (SNCDV)
Tour Delmas-Vieljeux
31-32, quai de Dion-Bouton
F-92811 Puteaux cedex

SIVOMAR
Immeuble Sivomar — BP 1395
Abidjan
Côte-d'Ivoire

SOTONAM
93, voie Express
BP 4086 Lomé Port
Lomé
Togo

Société navale de l'Ouest
Tour Franklin — Cedex 11
F-92081 Paris-la-Défense

Société navale caennaise
58, avenue Pierre Berthelot
BP 6246
F-14066 Caen cedex

SOFIMAR
Tour Delmas-Vieljeux
31-32, quai de Dion-Bouton
F-92800 Puteaux cedex

Camship
18, rue Joffre — BP 4054
Douala
Cameroun

Compagnie maritime zaïroise (CMZ)
6e étage — UZB Center
place de la Poste — BP 9496
Kinshasa
Zaïre

Cobenam
BP 2032
Cotonou
Bénin

Express Navigation
96, avenue du président Lamine Gueye
BP 2413
Dakar
Sénégal

Maurel et Prom
c/o Navale Delmas Afrique (SNCDV)
Tour Delmas-Vieljeux
31-32, quai de Dion-Bouton
F-92811 Puteaux cedex

Sitram
4, avenue Lamblin — BP 1546
Abidjan
Côte d'Ivoire

Société navale guinéenne
BP 6
Conakry
Guinée

Comaunam
BP 799
Nouakchott
Mauritanie

Keller Shipping
Holbeinstraße 68
PO Box 3479
CH-4002 Basel

Sonatram
(Société nationale de transports maritimes)
BP 3841
Libreville
Gabon

Cosenam
(Compagnie sénégalaise de navigation maritime)
BP 683
Dakar
Sénégal

Deutsche Afrika Linien-Woermann Linie
PO Box 500369/Palmaille 45
D-2000 Hamburg 50

RMS Afrika
Hafenstraße 27—29
D-4100 Duisburg 13

OT African Line
ABS House
No 1 Frying Pan Alley
UK-London E1 7HS

UWAS (u./West African Service)
c/o Managers POL, ESC, DSR
107 A1 Wosska Polskiego
70483 Szczecin
Pologne

SPLOSNA PLOVBA PO
Obala 55, PO Box 60
YU-66 320 Portoroz

LEIF HOEGH and Co
PO Box 2596 Solli
N-Oslo

Scandinavian West Afrika Lines Ltd
(SWAL)
Fack S-403-36
S-Göteborg

Deep Sea Shipping
Henningsens Allé 8
DK-2000 Copenhague

East Asiatic Company (Was)
Holbergsgade 2
DK-1099
Copenhague

Gnazio Messina & C.
Via G. d'Annunzio 91
Casella postale 1951
I-16121 Genova

Lloyd Triestino SpA
Piazza dell'Unita d'Italia 1
BP 583/584
I-34121 Trieste

Linea Transmare SpA
Via Freschi, N. 1/22
I-16121 Genova

Van Uden Maritime BV
postbus 1123
NL-3000 BC Rotterdam

Nedlloyd Lijnen BV
Trade Directorate Europe
Dept LTE
PO Box 240
NL-3000 DH Rotterdam

Cobelfret
Sneeuwbeslaan 14
B-2610 Antwerpen

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Κατ'εκτίμηση υπολογισμός των τακτικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της Γαλλίας και των ένδεκα αφρικανικών κρατών της Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής που καλύπτονται από τη δραστηριότητα των εφοπλιστικών επιτροπών. Εκτίμηση του μεριδίου που κατέχουν στην αγορά οι εφοπλιστικές επιτροπές (1988)

	Σενεγάλη	Τόγκο	Μπενίν	Γκαμπόν	Κονγκό	Νίγηρας	Γουινέα	Δημοκρατία της Κεντρικής Αφρικής	Καμερούν	Μαλί	Μπουρκίνα Φάσο
Σύνολο εμπορευματικών μεταφορών	283,2	117,0	84,1	172,7	123,3	118,7	229,3	43,8	443,7	68,1	75,5
Τακτικές εμπορευματικές μεταφορές	145,8	37,8	20,9	102,9	50,0	26,1	95,7	10,6	107,1	24,4	25,6
Εφοπλιστικές επιτροπές	130,8	45,4	38,6	109,0	99,6	46,0	82,8	29,6	107,8	25,9	62,3
%	90	120	185	106	199	176	87	279	101	106	243

Σημείωση όσον αφορά τη μεθοδολογία

Στα στατιστικά στοιχεία όσον αφορά το εξωτερικό εμπόριο της Γαλλίας, τα οποία συλλέγουν τα τελωνεία, δεν γίνεται κατανομή ανάλογα με τον τρόπο μεταφοράς των εμπορευμάτων. Ο καθηγητής Bauchet, εμπειρογνώμονας το όνομα του οποίου παραθέτουν οι εφοπλιστικές επιτροπές, πρότεινε τον υπολογισμό των τακτικών εμπορευματικών μεταφορών αφαιρώντας από το σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών τις κατηγορίες του εμπορικού ισοζυγίου που αντιστοιχούν σε εμπορεύματα τα οποία μεταφέρονται με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp): δημητριακά (κατηγορία 10), αλάτι (κατηγορία 25), ορυκτέλαια και ορυκτά καύσιμα (κατηγορία 27), ναυσιπλοΐα (κατηγορία 89). Η γραμματεία των εφοπλιστικών επιτροπών (Secretama) πρότεινε να προστεθούν στον κατάλογο αυτό οι κατηγορίες 72 (χυτοσίδηρος, σίδηρος και χάλυβας), 11 (βύνη) και 17 (ζάχαρη). Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο παρόν παράρτημα στηρίζονται στη μεθοδολογία αυτή. Σχετικά με τα στοιχεία αυτά πρέπει να γίνουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

— στις τέσσιρις σπουδαιότερες γραμμές εμπορευματικών μεταφορών, από πλευράς όγκου, (Καμερούν, Σενεγάλη, Γουινέα και Γκαμπόν) οι εφοπλιστικές επιτροπές καλύπτουν περίπου το σύνολο των τακτικών εμπορευματικών μεταφορών (μεταξύ 90 και 106 %),

— όσον αφορά τις υπόλοιπες μεταφορές, το μερίδιο των εφοπλιστικών επιτροπών υπερβαίνει τις τακτικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως υπολογίζεται με βάση τη μέθοδο που έχει υιοθετηθεί, ιδίως στην περίπτωση των μικρότερων γραμμών (Δημοκρατία Κεντρικής Αφρικής, Μπουρκίνα Φάσο). Φαίνεται λοιπόν ότι στις γραμμές αυτές τα μέλη των εφοπλιστικών επιτροπών μεταφέρουν επίσης εμπορεύματα τα οποία συνήθως μεταφέρονται με ελεύθερα φορτηγά πλοία, αλλά όταν ο όγκος των προς μεταφορά εμπορευμάτων είναι πολύ μικρός, τότε τα εμπορεύματα αυτά μπορούν να μεταφερθούν με πλοία των τακτικών γραμμών (δημητριακά, βύνη κ.λπ.).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Ρυθμίσεις που ισχύουν στα αφρικανικά κράτη των οποίων οι εξωτερικές συναλλαγές με τη Γαλλία καλύπτονται από τις εφοπλιστικές επιτροπές

Μπενίν

Νομοθετικό διάταγμα αριθ. 79-49 της 13ης Σεπτεμβρίου 1979

Διάταγμα αριθ. 79-240 της 13ης Σεπτεμβρίου 1979

Απόφαση αριθ. 23 της 14ης Μαΐου 1984

Απόφαση αριθ. 24 της 14ης Σεπτεμβρίου 1984

Μπουρκίνα Φάσο

Διάταγμα αριθ. 82-0358 της 15ης Σεπτεμβρίου 1982

Εκτελεστικό διάταγμα της 5ης Μαρτίου 1984

Γουινέα

Διάταγμα αριθ. 423 της 4ης Αυγούστου 1981

Απόφαση αριθ. 10924 της 3ης Δεκεμβρίου 1987

Καμερούν

Νόμος αριθ. 74/19 της 5ης Δεκεμβρίου 1974

Διάταγμα αριθ. 70/309 της 13ης Νοεμβρίου 1975

Απόφαση αριθ. 39 της 16ης Ιανουαρίου 1976

Νόμος αριθ. 78/09 της 12ης Ιουλίου 1978

Κονγκό

Διάταγμα αριθ. 85/045 της 22ας Ιανουαρίου 1985

Νόμος αριθ. 27/85 της 19ης Ιουλίου 1985

Εγκύκλιος της 11ης Δεκεμβρίου 1985

Γκαμπόν

Νομοθετικό διάταγμα της 7ης Σεπτεμβρίου 1978

Σενεγάλη

Διάταγμα αριθ. 78-179 της 2ας Μαρτίου 1978

Διυπουργική απόφαση αριθ. 14460 της 21ης Οκτωβρίου 1987

Διυπουργική απόφαση αριθ. 6678 της 8ης Ιουλίου 1981

Μαλί

Διάταγμα αριθ. 180 της 23ης Ιουλίου 1985

Απόφαση αριθ. 5415 της 21ης Μαΐου 1986

Νίγηρας

Απόφαση αριθ. 56 της 13ης Νοεμβρίου 1985

Τόγκο

Νομοθετικό διάταγμα αριθ. 80-11α της 9ης Ιανουαρίου 1980

Υπουργική απόφαση αριθ. 4 της 19ης Φεβρουαρίου 1981

Διυπουργική απόφαση αριθ. 25 της 6ης Νοεμβρίου 1985

Απόφαση αριθ. 8 της 19ης Σεπτεμβρίου 1988

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Εφοπλιστικές συμφωνίες (ή έγγραφα που επέχουν θέση εφοπλιστικών συμφωνιών)

1. *Γαλλία-Τόγκο*

Εγκύκλιος της 8ης Φεβρουαρίου 1982 της Secretama προς τις ναυτιλιακές εταιρείες

Ανακοίνωση της Secretama προς τις ναυτιλιακές εταιρείες (28 Ιανουαρίου 1982)

2. *Γαλλία-Μπενίν*

Πρακτικοί όροι εφαρμογής της συμφωνίας μεταξύ των εθνικών ναυτιλιακών εταιρειών της Γαλλίας και του Μπενίν σχετικά με την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών Γαλλίας-Μπενίν (Cotonou, 14 Μαρτίου 1985)

3. *Γαλλία-Σενεγάλη*

Πρακτικοί όροι εφαρμογής της οργάνωσης των θαλάσσιων μεταφορών Γαλλίας-Σενεγάλης (χωρίς ημερομηνία)

Επιστολή του προέδρου της εφοπλιστικής επιτροπής στις ναυτιλιακές εταιρείες (26 Ιουνίου 1981)

Εγκύκλιος αριθ. P/PL/010733 της Secretama, με την οποία καλεί της ναυτιλιακές εταιρείες που εκδήλωσαν «τη διάθεση να συμμετάσχουν στις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Γαλλίας και Σενεγάλης» να υποβάλουν τα δηλωτικά τους προς θεώρηση από την 1η Απριλίου 1981

4. *Γαλλία-Δημοκρατία Κεντρικής Αφρικής*

Οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών Γαλλίας — Δημοκρατίας Κεντρικής Αφρικής (και αντιστρόφως) (δεν φέρει ημερομηνία)

5. *Γαλλία-Νίγηρας*

Πρακτικοί όροι όσον αφορά την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών Γαλλίας-Νίγηρα και αντιστρόφως (δεν φέρει ημερομηνία)

Εγκύκλιος της Secretama προς «όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν στις εμπορευματικές μεταφορές Γαλλίας-Νίγηρα», η οποία περιλαμβάνει στο παράρτημά της ένα κείμενο σχετικό με τις λεπτομέρειες όσον αφορά την οργάνωση των μεταφορών Γαλλίας-Νίγηρα και αναγγέλλει τη θέση σε εφαρμογή της συμφωνίας από την 1η Ιανουαρίου 1986

6. *Γαλλία-Γκαμπόν*

Ανακοίνωση της Secretama στις ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν τακτικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Γαλλίας και Γκαμπόν και αντιστρόφως (30 Νοεμβρίου 1978)

Ανακοίνωση της Secretama στους φορτωτές (30 Νοεμβρίου 1978)

Λεπτομέρειες όσον αφορά τους τρόπους διαχείρισης της ναυτιλιακής συμφωνίας Γαλλίας-Γκαμπόν τομέας Βορρά-Μάγχης — Ατλαντικού (μετά τη σύνοδο της ολομέλειας της 9ης Δεκεμβρίου 1986)

Έγγραφο της Secretama με τίτλο «Συμφωνία Γαλλίας-Γκαμπόν, έγγραφα αναφοράς» (12 Μαρτίου 1980)

Ανακοίνωση της Secretama στους εφοπλιστές

Ανακοίνωση της Secretama στους εφοπλιστές

Ανακοίνωση της Secretama στις ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν τακτικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Γαλλίας-Γκαμπόν και αντιστρόφως (13 Δεκεμβρίου 1978)

7. *Γαλλία-Καμερούν*

Εφοπλιστική συμφωνία της 13ης Φεβρουαρίου 1985

Εσωτερικός κανονισμός της επιτροπής προγραμματισμού που είναι επιφορτισμένη με την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών Γαλλίας — Καμερούν και αντιστρόφως (15 Μαΐου 1987)

8. *Γαλλία-Μαλί*

Εφοπλιστική συμφωνία (29 Ιουλίου 1988)

Εσωτερικός κανονισμός της επιτροπής προγραμματισμού που είναι επιφορτισμένη με την οργάνωση των θαλασσίων μεταφορών Γαλλίας-Μαλί, και αντιστρόφος (χωρίς ημερομηνία)

9. *Γαλλία-Γουινέα*

Εφοπλιστική συμφωνία (29 Σεπτεμβρίου 1988)

Εσωτερικός κανονισμός της επιτροπής προγραμματισμού που είναι επιφορτισμένη με την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών Γαλλίας-Γουινέας και αντιστρόφως (χωρίς ημερομηνία)

Εγκύκλιος της Secretama προς «όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες τρίτων χωρών που έχουν λάβει άδεια να εκτελούν μεταφορές μεταξύ Γαλλίας και Γουινέας» (16 Σεπτεμβρίου 1987)

10. *Γαλλία-Μπουρκίνα Φάσο*

Πρακτικοί όροι εφαρμογής της οργάνωσης των θαλάσσιων μεταφορών Γαλλίας-Μπουρκίνα Φάσο και αντιστρόφως (χωρίς ημερομηνία)

Ανακοίνωση της Secretama στους φορτωτές (χωρίς ημερομηνία· αριθ. εγγράφου 861233)

11. *Γαλλία-Κονγκό*

Πρωτόκολλο συμφωνίας για την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Γαλλίας και της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό και αντιστρόφως (χωρίς ημερομηνία)

Πρακτικοί όροι για τη θέση σε εφαρμογή της συμφωνίας μεταξύ των εθνικών ναυτιλιακών εταιρειών της Γαλλίας και του Κονγκό σχετικά με την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών Γαλλίας-Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό (χωρίς ημερομηνία)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Έγγραφα σχετικά με τη συμμετοχή των εφοπλιστικών επιτροπών στην επιβολή προστίμων για τη μη τήρηση των κανόνων που έχουν θεσπίσει οι εφοπλιστικές επιτροπές

1. Στις 21 Δεκεμβρίου 1987, η Secretama ειδοποιεί με τηλετύπημα που φέρει τον αριθμό 4650 το εθνικό συμβούλιο φορτωτών του Καμερούν ότι «το πλοίο Rota φορτώνει 3 000 τόνους αλεύρι ... για την Douala». Η Secretama διευκρινίζει: «δεδομένου ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν μεταφορές στη γραμμή αυτή δεν έχουν δώσει την έγκρισή τους για την παρτίδα αυτή, παρακαλούμε να ειδοποιήσετε τους αρμόδιους στον τόπο προορισμού για τη μεταφορά αυτή που πραγματοποιείται χωρίς άδεια». Η Secretama προσθέτει: «εξάλλου, σας υπενθυμίζουμε ότι τα ακόλουθα πλοία δεν έχουν ζητήσει θεώρηση» (ακολουθούν τα ονόματα δύο πλοίων με τις ημερομηνίες και τους τόπους φόρτωσης).

2. Στις 13 και 26 Μαΐου 1986, η Secretama απέστειλε τηλετυπήματα (αριθ. 1220 και 2321) στο εθνικό συμβούλιο φορτωτών του Τόγκο προκειμένου να το ενημερώσει για την επικείμενη αναχώρηση από γαλλικό λιμένα ενός πλοίου που ανήκε σε ιταλό εφοπλιστή ο οποίος δεν μετείχε σε εφοπλιστική επιτροπή. Η Secretama, και στις δύο περιπτώσεις, διευκρίνισε ότι δεν είχε θεωρήσει τα σχετικά δηλωτικά και τα τηλετυπήματα αυτά κλείνουν με την ακόλουθη φράση: «Σας ζητούμε να λάβετε στον τόπο προορισμού τα απαιτούμενα μέτρα και παρακαλούμε να μας ενημερώσετε για τη συνέχεια που θα δοθεί στην υπόθεση αυτή».

3. Στις 10 Φεβρουαρίου και τις 10 Μαρτίου 1986, η Secretama απέστειλε δύο τηλετυπήματα (αριθ. 690 και 1165) με τα οποία πληροφορεί το συμβούλιο φορτωτών της Γκαμπόν για την αναχώρηση από γαλλικό λιμένα δύο πλοίων που ανήκουν αντίστοιχα σε ναυτιλιακές εταιρείες της Δανίας και του Ισραήλ, καμία από τις οποίες δεν μετέχει σε εφοπλιστική επιτροπή. Όπως και στην περίπτωση που αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, και με τον ίδιο τρόπο, η Secretama ανέφερε ότι δεν είχε θεωρήσει τα σχετικά δηλωτικά και ζήτησε από το συμβούλιο φορτωτών του Καμερούν να «λάβει τα απαραίτητα μέτρα» και να την ενημερώσει για τη συνέχεια που επρόκειτο να δοθεί στην υπόθεση.

4. Στις 9 Μαρτίου 1988, η ναυτιλιακή εταιρεία Delmas επισήμανε με τηλετύπημα στη Secretama και το εθνικό συμβούλιο φορτωτών του Καμερούν ότι ένα μέρος των εμπορευμάτων που είχαν φορτωθεί σε γαλλικό λιμένα από ολλανδική ναυτιλιακή εταιρεία μέλος της εφοπλιστικής επιτροπής με υποτιθέμενο προορισμό το Τσαντ είχαν, στην πραγματικότητα, για τελικό προορισμό το Καμερούν. Το τηλετύπημα της Delmas κλείνει ως εξής: «Ελπίζουμε ότι θα επιβληθούν στον τόπο προορισμού ποινές για την παρτίδα αυτή, για την οποία δεν έχει ζητηθεί a priori παρέκκλιση».

5. Στις 19 Απριλίου 1988, η SCADOA [1] ενημέρωσε με το υπ' αριθ. 7467 τηλετύπημά της το εθνικό συμβούλιο φορτωτών του Καμερούν και τη Secretama για την αναχώρηση από γαλλικό λιμένα δύο πλοίων με προορισμό το Καμερούν, κατά παράβαση των κανόνων της εφοπλιστικής επιτροπής. Το τηλετύπημα αυτό κλείνει ως εξής: «επιθυμούμε να επιβληθούν κυρώσεις στα δύο αυτά πλοία».

6. Με το τηλετύπημα αριθ. 174 τη 27ης Απριλίου 1988, ο εκπρόσωπος του εθνικού συμβουλίου του Καμερούν στο Παρίσι πληροφόρησε την έδρα του οργανισμού αυτού στη Douala για τη φόρτωση εμπορευμάτων σε γαλλικό λιμένα από ένα πλοίο ελληνικό και ένα πλοίο υπό λιβηρική σημαία, εκτός εφοπλιστικής επιτροπής, κατά παράβαση των κανόνων της επιτροπής αυτής. Το τηλετύπημα αυτό κλείνει ως εξής: «Το σύνολο των κρατών μελών της εφοπλιστικής συμφωνίας επιθυμεί να επιβληθούν οι πλέον αυστηρές κυρώσεις σε όποιο φορτωτή ή εφοπλιστή παραβαίνει τους κανόνες της επιτροπής».

7. Με το τηλετύπημα αριθ. 6457 της 27ης Οκτωβρίου 1988, η Camship ενημέρωσε τη Secretema για τη φόρτωση εμπορευμάτων από πλοίο της Γκάνα, σε γαλλικό λιμένα, κατά παράβαση των κανόνων της εφοπλιστικής επιτροπής. Η Camship παρακάλεσε τη Secretama να λάβει «τα μέτρα που προβλέπονται για τις περιπτώσεις αυτές».

8. Τον Οκτώβριο 1989, η ναυτιλιακή εταιρεία Delmas ενημέρωσε με τηλετύπημα τη Secretama για δύο αναχωρήσεις πλοίων από γαλλικό λιμένα με προορισμό το Καμερούν, κατά παράβαση των κανόνων της εφοπλιστικής επιτροπής.

   Με τα τηλετυπήματα αριθ. 4978 και 5142 της 4ης και της 19ης Οκτωβρίου 1989, η Secretama πληροφόρησε την Delmas ότι είχε αποστείλει αντίγραφα των τηλετυπημάτων της στο εθνικό συμβούλιο φορτωτών του Καμερούν «για να ληφθούν τα απαιτούμενα μέτρα».

---

[1] Βλέπε σημείο 44 της αιτιολογικής σκέψης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Έγγραφα σχετικά με τα πρόστιμα που έχουν επιβληθεί λόγω παράβασης των κανόνων που έχουν επιβάλει οι εφοπλιστικές επιτροπές

1. Στις 12 Φεβρουαρίου 1986, το CNCT (εθνικό συμβούλιο φορτωτών του Τόγκο) απέστειλε στη ναυτιλιακή εταιρεία Maersk, η οποία δεν είναι μέλος της επιτροπής, τα πρακτικά αριθ. 021/CNCT/86 στα οποία επιβεβαιώνεται ότι έχει λάβει επιταγή ύψους 1 032 255 CFA ως πρόστιμο για εμπορεύματα που φορτώθηκαν παράνομα από τη Μασσαλία με προορισμό τη Λομέ.

2. Με επιστολή της 25ης Μαρτίου 1986, το CNCT επισήμανε ότι η Maersk είχε φορτώσει εμπορεύματα από γαλλικούς λιμένες «χωρίς την έγκριση της Secretama». Στην εταιρεία αυτή επιβλήθηκε πρόστιμο ύψους 4 226 847 CFA. Με πρακτικά της 2ας Απριλίου το CNCT επιβεβαίωση την είσπραξη του ποσού αυτού.

3. Στις 31 Μαρτίου του ιδίου έτους, το CNCT απέστειλε στην Maersk έντυπο πληρωμής για πρόστιμο ύψους 7 070 537 CFA, για το οποίο διευκρινίζεται ότι αντιστοιχεί σε 50 % της αξίας του ναύλου. Ως λόγος για την επιβολή του προστίμου αναφέρεται: «Εμπορεύματα που φορτώθηκαν χωρίς την έγκριση της Secretama».

4. Με επιστολή που απέστειλε στην Maersk στις 2 Μαΐου 1988, ο CNCT συμφώνησε να ακυρώσει δύο ποινές: η πρώτη αφορούσε εμπορεύματα τα οποία φορτώθηκαν στη Μασσαλία αλλά για τα οποία η Maersk κατάφερε να αποδείξει ότι τελούσαν υπό διαμετακόμιση στο λιμένα αυτό, και η άλλη αφορούσε τη φόρτωση προσωπικών ειδών χωρίς εμπορική αξία ενός πράκτορα της ναυτιλιακής αυτής εταιρείας.

5. Στις 13 Ιουνίου 1988, η Maersk έλαβε από το CNCT την εντολή να καταβάλει 3 098 750 CFA ως πρόστιμο για τη φόρτωση των φορτηγών στο λιμένα της Μασσαλίας.

6. Με τηλετύπημα της 21ης Νοεμβρίου 1988, το CNCT επιβεβαίωσε στην Maersk ότι σε ένα πλοίο της εταιρείας αυτής το οποίο είχε φορτώσει εμπορεύματα στη Μασσαλία «επιβλήθηκαν κυρώσεις διότι δεν είχε ζητήσει την έγκριση της Secretama».

7. Σε μια «Έκθεση» η οποία συνοδεύει ένα σχέδιο διυπουργικής απόφασης της Σενεγάλης του Οκτωβρίου 1987, οι διοικητικές αρχές της Σενεγάλης αναφέρονται σε «κυρώσεις ... που επιβάλλονται στα πλαίσια των θαλασσίων συναλλαγών μας με τη Γαλλία». Σε πρακτικό της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλίας-Σενεγάλης με ημερομηνία 5 Μαΐου 1987, η εταιρεία Cosenham κρίνει ότι «τα πρόστιμα δεν έχουν όσο θα έπρεπε αποτρεπτικό χαρακτήρα ώστε να αποτρέψουν την Maersk Line να φορτώσει εμπορεύματα», επιβεβαιώνοντας έτσι ότι πράγματι επιβάλλονται πρόστιμα.

8. Τα πρακτικά της συνεδρίασης της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλίας-Νίγηρα της 2ας Ιουλίου 1986 περιλαμβάνουν τον ακόλουθο τίτλο:

   «Μεταφερθέντα εμπορεύματα από την OT Africa Line, χωρίς άδεια (διπλή επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση υπέρβασης: πρόστιμο και υπολογισμός των αποτελεσμάτων στα στατιστικά στοιχεία)».

   Αυτό σημαίνει ότι σε περίπτωση που η OT Africa Line, μέλος της εφοπλιστικής επιτροπής, υπερέβαινε τις ποσότητες που της έχουν εγκριθεί θα έπρεπε να καταβάλει πρόστιμο και επίσης ότι η επιπλέον ποσότητα εμπορευμάτων επρόκειτο να αφαιρεθεί από την ποσότητα που είχε δικαίωμα να μεταφέρει τον επόμενο μήνα.

   Πιο κάτω, στα ίδια πρακτικά, αναφέρεται ότι «ο πρόεδρος τονίζει ότι μια υπουργική απόφαση προβλέπει την καταβολή προστίμου και επιβεβαιώνει ότι επιβλήθηκαν κυρώσεις στην OT Africa Line για τη φόρτωση των εμπορευμάτων, η οποία αποτελεί αντικείμενο της παρούσας συζήτησης».

9. Στα πρακτικά της 2ας Ιουνίου 1986 της εφοπλιστικής επιτροπής Γαλλίας-Σενεγάλης αναφέρεται, στο πλαίσιο συζητήσεων σχετικά με τον έλεγχο της μεταφοράς φορτίων εκτός του πλαισίου της εφοπλιστικής συμφωνίας, ότι επιβλήθηκαν ποινές στις εταιρείες Neslloyd και Woermann.