

ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ  
της 19ης Ιουλίου 1995 \*

Στην υπόθεση C-149/95 P(R),

**Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων**, εκπροσωπούμενη από τους B. Langeheine και R. Lyal, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον Carlos Gómez de la Cruz, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, Centre Wagner, Kirchberg,

αναιρεσείουσα,

υποστηριζόμενη από τις ενώσεις

**Freight Transport Association Ltd**, ένωση αγγλικού δικαίου με έδρα το Tunbridge Wells (Ηνωμένο Βασίλειο),

**Association des utilisateurs des transports de fret**, ένωση γαλλικού δικαίου με έδρα το Παρίσι,

**European Council of Transport Users ASBL**, ένωση βελγικού δικαίου με έδρα τις Βρυξέλλες,

και

\* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

**Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (Clecat)**, ένωση βελγικού δικαίου με έδρα τις Βρυξέλλες,

εκπροσωπούμενες από τον M. Clough, barrister, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Aloyse May, 31, Grand-rue,

παρεμβαίνουσες,

που έχει ως αντικείμενο αναίρεση που ασκήθηκε κατά της διατάξεως που εξέδωσε στις 10 Μαρτίου 1995 το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επί της αιτήσεως λήψεως ασφαλιστικών μέτρων στην υπόθεση T-395/94 R, Atlantic Container Line AB κ.λπ. κατά Επιτροπής,

όπου οι έτεροι διάδικοι είναι οι εταιρίες

**Atlantic Container Line AB**, εταιρία σουηδικού δικαίου με έδρα το Göteborg (Σουηδία),

**Cho Yang Shipping Co.**, εταιρία κορεατικού δικαίου με έδρα τη Σεούλ,

**DSR-Senator Lines GmbH**, εταιρία γερμανικού δικαίου με έδρα τη Βρέμη (Γερμανία),

**Hapag Lloyd AG**, εταιρία γερμανικού δικαίου με έδρα το Αμβούργο (Γερμανία),

**MSC Mediterranean Shipping Co.**, εταιρία ελβετικού δικαίου με έδρα τη Γενεύη (Ελβετία),

**A. P. Møller-Mærsk Line**, εταιρία δανικού δικαίου με έδρα την Κοπεγχάγη,

**Nedlloyd Lijnen BV**, εταιρία ολλανδικού δικαίου με έδρα το Ρόττερνταμ (Κάτω Χώρες),

**Neptune Orient Line Ltd (NOL)**, εταιρία δικαίου Σιγκαπούρης με έδρα τη Σιγκαπούρη,

**Nippon Yusen Kaisha (NYK Line)**, εταιρία ιαπωνικού δικαίου με έδρα το Τόκιο,

**Orient Overseas Container Line (UK) Ltd**, εταιρία αγγλικού δικαίου με έδρα το Levington (Ηνωμένο Βασίλειο),

**P & O Containers Ltd**, εταιρία αγγλικού δικαίου με έδρα το Λονδίνο,

**Polish Ocean Lines**, εταιρία πολωνικού δικαίου με έδρα τη Γδύνια (Πολωνία),

**Sea-Land Service Inc.**, εταιρία δικαίου της πολιτείας του Delaware, με έδρα το Jersey City, Νέα Ιερσέη (Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής),

**Tecomar SA de CV**, εταιρία μεξικανικού δικαίου με έδρα το Μεξικό,

**Transportación Marítima Mexicana SA**, εταιρία μεξικανικού δικαίου με έδρα το Μεξικό,

εκπροσωπούμενες από τους J. Pheasant, N. Bromfield και Suyong Kim, solicitors, με αντίκλητους στο Λουξεμβούργο τους δικηγόρους Loesch και Wolter, 11, rue Goethe,

υποστηριζόμενες από τις ενώσεις

**Japanese Shipowners' Association**, ένωση ιαπωνικού δικαίου με έδρα το Τόκιο, εκπροσωπούμενη από τους Nicholas J. Forwood, QC, και Philip Ruttle, solicitor, με αντίκλητους στο Λουξεμβούργο τους δικηγόρους Arendt και Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

και

**European Community Shipowners' Associations ASBL**, ένωση βελγικού δικαίου με έδρα τις Βρυξέλλες, εκπροσωπούμενη από τον Denis Waelbroeck, δικηγόρο Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον δικηγόρο Ernest Arendt, 8-10, rue Mathias Hardt,

παρεμβαίνουσες,

## Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα N. Fennelly,

εκδίδει την ακόλουθη

### Διάταξη

- 1 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 12 Μαΐου 1995, η Επιτροπή άσκησε, σύμφωνα με το άρθρο 168 Α της Συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 50, δεύτερο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, αναίρεση κατά της διατάξεως που εξέδωσε ο Πρόεδρος του Πρωτοδικείου στις 10 Μαρτίου 1995 στην υπόθεση T-395/94 R και με την οποία δέχθηκε εν μέρει την αίτηση αναστολής εκτελέσεως της αποφάσεως 94/980/ΕΚ της Επιτροπής, της

19ης Οκτωβρίου 1994, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της Συνθήκης ΕΚ (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement, ΕΕ L 376, σ. 1, στο εξής: απόφαση 94/980).

- 2 Το ιστορικό της διαφοράς παρατίθεται στην αναιρεσιβαλλομένη διάταξη ως εξής:

«15. Οι προσφεύγουσες είναι οι δεκαπέντε εταιρίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών που συμμετέχουν στην ΤΑΑ (Trans Atlantic Agreement), συμφωνία κατά την οποία οι εταιρίες αυτές εξυπηρετούν από κοινού τις τακτικές διεθνείς μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων στον Ατλαντικό Ωκεανό, αμφίδρομα μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Η συμφωνία ΤΑΑ άρχισε να ισχύει στις 31 Αυγούστου 1992, αντικαθιστώντας τις προϋφιστάμενες ναυτιλιακές διασκέψεις. Μετά την έναρξη της ισχύος της, στην εν λόγω συμφωνία προσχώρησαν τέσσερα νέα μέλη.

16. Η ΤΑΑ έχει εφαρμογή σε πολλούς επιμέρους τομείς σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές. Περιλαμβάνει, ιδίως, κανόνες σχετικά με τον καθορισμό των κομίστρων, με τις συμβάσεις παροχής μεταφορικών υπηρεσιών (που παρέχουν τη δυνατότητα σε πελάτη να αναλάβει την υποχρέωση να αποστέλλει τουλάχιστον μια καθορισμένη ποσότητα εμπορευμάτων κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου, έναντι τιμής χαμηλότερης από την κανονικώς ισχύουσα) και με πρόγραμμα διαχείρισεως του μεταφορικού δυναμικού (με σκοπό τον περιορισμό της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών ώστε να σταθεροποιηθεί η αγορά).

17. Η ΤΑΑ περιλαμβάνει δύο κατηγορίες μελών. Τα μέλη της πρώτης κατηγορίας (“διαρθρωτικά μέλη”) συμμετέχουν στις επιτροπές που ελέγχουν την εφαρμογή των τιμοκαταλόγων και των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών. Τα μέλη αυτά, εκτός από δύο, συμμετείχαν στις δύο ναυτιλιακές διασκέψεις που προϋφίσταντο της συνάψεως της ΤΑΑ. Τα μέλη της δεύτερης κατηγορίας (“μη διαρθρωτικά μέλη”) δεν συμμετέχουν στις ως άνω επιτροπές και μπορούν να συνάπτουν ανεξάρτητα συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, πράγμα το οποίο δεν επιτρέπεται στα “διαρθρωτικά μέλη”, καθώς και να συμμετέχουν σε συμβάσεις παροχής υπηρεσιών τις οποίες διαπραγματεύονται τα

«διαρθρωτικά μέλη», ενώ τα μέλη αυτά δεν μπορούν να συμμετέχουν στις συμβάσεις που συνάπτονται από τα “μη διαρθρωτικά μέλη”.

18. Η ΤΑΑ προβλέπει πίνακες κομιστρων ισχύοντες για τη θαλάσσια μεταφορά και για τη συνδυασμένη μεταφορά, η οποία περιλαμβάνει όχι μόνον τη θαλάσσια μεταφορά αλλά και τη χερσαία, προς ή από το λιμάνι, εμπορευμάτων των οποίων ο προορισμός ή η προέλευση είναι κάποιο σημείο στο εσωτερικό της κάθε χώρας. Επομένως, τα προβλεπόμενα για τη συνδυασμένη μεταφορά κόμιστρα, που αφορούν για κάθε μεταφορά μία μόνο σύμβαση, καλύπτουν τόσο το μέρος της μεταφοράς που πραγματοποιείται στη θάλασσα όσο και εκείνο που γίνεται στην ξηρά.

19. Στις 28 Αυγούστου 1992 η ΤΑΑ κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή. Οι προσφεύγουσες ζήτησαν, σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 378, σ. 4, στο εξής: κανονισμός 4056/86), να εκδοθεί υπέρ τους απόφαση περί εφαρμογής του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης.

20. Με έγγραφο της 24ης Σεπτεμβρίου 1992, η Επιτροπή πληροφόρησε τις προσφεύγουσες ότι θα εξέταζε τη συμφωνία και όσον αφορά τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και πλωτών εσωτερικών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86, στο εξής: κανονισμός 1017/68).

21. Μεταξύ της 13ης Οκτωβρίου 1992 και της 19ης Ιουλίου 1993 η Επιτροπή έλαβε πολλές καταγγελίες σχετικά με την εφαρμογή της ΤΑΑ. Οι καταγγελίες αυτές προέρχονταν από εξαγωγείς και από ενώσεις εξαγωγέων εγκατεστημένων σε διάφορα κράτη μέλη της Κοινότητας και πραγματοποιούντων μεταφορές προς τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, από τη διοίκηση διαφόρων ευρωπαϊκών λιμένων, καθώς και από εταιρίες διαμετακομίσεως και από ενώσεις τέτοιων εταιριών. Με τις εν λόγω καταγγελίες διατυπώνονταν κατά της ΤΑΑ διάφορες κατηγορίες περί παραβάσεως των άρθρων 85 και 86 της Συνθήκης, αφορώσες, σχετικά με τον καθορισμό των κομιστρων, την

επιβολή άνισων όρων συναλλαγής και τον τεχνητό περιορισμό της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών.

22. Οι καταγγέλλοντες ζήτησαν από την Επιτροπή να λάβει προσωρινά μέτρα, δυνάμει του άρθρου 11, παράγραφος 1, του κανονισμού 4056/86. Αφού κίνησε την προβλεπόμενη από το άρθρο 23 του κανονισμού διαδικασία, η Επιτροπή δεν ικανοποίησε τα αιτήματα αυτά.

23. Με έγγραφο της 10ης Δεκεμβρίου 1993, η Επιτροπή κοινοποίησε στις προσφεύγουσες ανακοίνωση αιτιάσεων.

24. Κατόπιν των συζητήσεων οι οποίες έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασίας, οι προσφεύγουσες κοινοποίησαν στην Επιτροπή, στις 5 Ιουλίου 1994, μια τροποποιημένη μορφή της συμφωνίας ΤΑΑ, την Trans Atlantic Conference Agreement (στο εξής: ΤΑCΑ). Κατόπιν πολλών τροποποιήσεων, αυτή η νέα συμφωνία άρχισε να ισχύει στις 24 Οκτωβρίου 1994, υποκαθιστώντας την ΤΑΑ. Την ημερομηνία αυτή η Επιτροπή δεν είχε περατώσει την εξέταση της εν λόγω συμφωνίας.

25. Στις 19 Οκτωβρίου 1994 η Επιτροπή εξέδωσε την επίδικη απόφαση. Με το άρθρο 1 της αποφάσεως αυτής διαπιστώνεται ότι οι διατάξεις της ΤΑΑ σχετικά με τις συμφωνίες περί των τιμών και περί του μεταφορικού δυναμικού συνιστούν παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Με το άρθρο 2 της αποφάσεως, η Επιτροπή αρνείται να εφαρμόσει το άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και το άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68 όσον αφορά τις μνημονευόμενες στο άρθρο 1 διατάξεις της ΤΑΑ. Με το άρθρο 3 της αποφάσεως οι μνημονευόμενοι στο άρθρο 6 αποδέκτες της αποφάσεως υποχρεούνται να παύσουν τις παραβάσεις οι οποίες διαπιστώνονται στο άρθρο 1, ενώ με το άρθρο 4 τους επιβάλλεται η υποχρέωση να απέχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική που μπορεί να έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα ίδιο ή παρόμοιο προς τις παρατιθέμενες στο άρθρο 1 συμφωνίες ή πρακτικές. Τέλος, με το άρθρο 5 της αποφάσεως επιβάλλεται η υποχρέωση στους αποδέκτες να πληροφορήσουν, εντός δύο μηνών, τους πελάτες με τους οποίους συνήψαν συμβάσεις παροχής υπηρεσιών ή άλλες συμβάσεις στο πλαίσιο της ΤΑΑ ότι μπορούν, αν το επιθυμούν, να επαναδιαπραγματευθούν τους όρους των εν λόγω συμβάσεων ή να τις καταγγείλουν πάραυτα.»

- 3 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 23 Δεκεμβρίου 1994, δεκαπέντε εταιρίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών (στο εξής: Atlantic Container Line AB κ.λπ.), μέλη της ΤΑΑ, άσκησαν προσφυγή, δυνάμει του άρθρου 173 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζήτησαν την ακύρωση της αποφάσεως 94/980.
- 4 Με χωριστό δικόγραφο που πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου την ίδια ημέρα, οι προσφεύγουσες υπέβαλαν αίτηση αναστολής εκτέλεσεως της επίδικης αποφάσεως, δυνάμει των άρθρων 185 και 186 της Συνθήκης ΕΚ.
- 5 Με την αναιρεσιβαλλομένη διάταξη, ο Πρόεδρος του Πρωτοδικείου, μεταξύ άλλων, ανέστειλε την εκτέλεση των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως 94/980, «καθόσον εμποδίζουν τις προσφεύγουσες να ασκούν από κοινού την εξουσία καθορισμού των τιμών που ισχύουν για τις χερσαίες μεταφορές, στο έδαφος της Κοινότητας, στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών συνδυασμένης μεταφοράς» (σημείο 4 του διατακτικού).
- 6 Στο πλαίσιο της παρούσας αναιρέσεως, η Επιτροπή ζητεί από τον Πρόεδρο του Δικαστηρίου να ακυρώσει τη διάταξη αυτή, καθόσον αναστέλλει την εφαρμογή των άρθρων 1, 2, 3 και 4 της αποφάσεως 94/980, να απορρίψει την αίτηση λήψεως προσωρινών μέτρων και να καταδικάσει τις εταιρίες που προσέφυγαν ενώπιον του Πρωτοδικείου στα δικαστικά έξοδα της διαδικασίας ασφαλιστικών μέτρων.
- 7 Η Atlantic Container Line AB κ.λπ. υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία στις 15 Ιουνίου 1995. Η Japanese Shipowners' Association και η European Community Shipowners' Associations ASBL, παρεμβαίνουσες υπέρ των προσφευγουσών ενώπιον του Πρωτοδικείου, καθώς και η Freight Transport Association Ltd, η Association des utilisateurs des transports de fret και η European Council of Transport Users ASBL, παρεμβαίνουσες υπέρ της Επιτροπής, υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις με δικόγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 16 Ιουνίου 1995.
- 8 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 21 Ιουνίου 1995, η Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (στο εξής: Clecat) ζήτησε να παρέμβει υπέρ της Επιτροπής.



- 9 Επειδή τα προβαλλόμενα από την Clecat επιχειρήματα προς στήριξη της αιτήσεως της παρεμβάσεως είχαν εκ πρώτης όψεως σημασία για την έκβαση της παρούσας αναιρέσεως, έγινε δεκτή η αίτησή της, πράγμα το οποίο της κοινοποιήθηκε με έγγραφο της Γραμματείας του Δικαστηρίου της 22ας Ιουνίου 1995.
- 10 Η Clecat κατέθεσε γραπτές παρατηρήσεις επί της παρούσας αιτήσεως αναιρέσεως στις 30 Ιουνίου 1995.
- 11 Επειδή στις γραπτές παρατηρήσεις των διαδίκων περιέχονται όλα τα απαραίτητα πληροφοριακά στοιχεία για την έκδοση αποφάσεως επί της παρούσας αιτήσεως αναιρέσεως, δεν υπάρχει λόγος να αναπτύξουν οι διάδικοι και προφορικά τις παρατηρήσεις τους.

### **Επί του παραδεκτού**

- 12 Η Atlantic Container Line AB κ.λπ. υποστηρίζουν ότι η αίτηση αναιρέσεως είναι απαράδεκτη για δύο λόγους.
- 13 Πρώτον, η αίτηση αναιρέσεως υποβλήθηκε βάσει του άρθρου 49 του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου και όχι συμφώνως προς το άρθρο 50, το οποίο είναι η εφαρμοστέα εν προκειμένω διάταξη.
- 14 Συναφώς, παρατηρείται ότι η εσφαλμένη αναφορά του δικογράφου σε συγκεκριμένη διάταξη του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου ως βάση της αιτήσεως αναιρέσεως, μολοντί ο Κανονισμός Διαδικασίας του Δικαστηρίου δεν επιβάλλει τη μνεία τέτοιας διατάξεως, συνιστά λάθος εκ παραδρομής, το οποίο εξάλλου διόρθωσε η Επιτροπή με έγγραφο που απηύθυνε στις 14 Ιουνίου 1995 προς τη Γραμματεία του Δικαστηρίου. Το λάθος αυτό, που δεν είχε συνέπειες επί της μεταγενέστερης εξελίξεως της διαδικασίας, δεν συνιστά λόγο απαραδέκτου της αιτήσεως αναιρέσεως.

- 15 Συνεπώς το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί.
- 16 Δεύτερον, η Atlantic Container Line AB κ.λπ. υποστηρίζουν ότι η αίτηση αναιρέσεως είναι απαράδεκτη, τουλάχιστον εν μέρει, λόγω του ότι δεν περιορίζεται σε νομικά ζητήματα, όπως ορίζει το άρθρο 51 του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου.
- 17 Επ' αυτού του σημείου υπενθυμίζεται ότι, δυνάμει των άρθρων 168 Α της Συνθήκης ΕΚ και 51, πρώτο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, η αίτηση αναιρέσεως μπορεί να θεμελιωθεί μόνον επί λόγων που αφορούν την παραβίαση κανόνων δικαίου, εκ μέρους του Πρωτοδικείου, αποκλεισμένης οποιασδήποτε εκτιμήσεως πραγματικών περιστατικών.
- 18 Επειδή οι προαναφερθείσες διατάξεις έχουν επίσης εφαρμογή επί των αναιρέσεων που ασκούνται συμφώνως προς το άρθρο 50, δεύτερο εδάφιο, του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, η παρούσα ανáιρεση πρέπει να περιορισθεί μόνον στα νομικά ζητήματα, αποκλεισμένης οποιασδήποτε αμφισβητήσεως της εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών στην οποία προέβη ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής για να διατάξει τη λήψη των προσωρινών μέτρων.
- 19 Οι προβαλλόμενοι συναφώς από την Atlantic Container Line AB κ.λπ. ισχυρισμοί πρέπει, εν τούτοις, να εξετασθούν στο πλαίσιο των λόγων αναιρέσεως που προβάλλει η Επιτροπή.

### **Επί της ουσίας**

- 20 Η Επιτροπή φρονεί ότι η διάταξη ενέχει νομικά σφάλματα όσον αφορά την εκτίμηση του εκ πρώτης όψεως βασιμίου της προσφυγής στην κύρια υπόθεση

(*fumus boni juris*) και του επείγοντος της υποθέσεως, δηλαδή τις προϋποθέσεις από τις οποίες το άρθρο 104, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου εξαρτά τη χορήγηση της αναστολής εκτελέσεως, καθώς και όσον αφορά τη στάθμιση των αντιτιθεμένων στην υπόθεση συμφερόντων, την εφαρμογή της αρχής της αναλογικότητας και την αιτιολόγηση της διατάξεως.

- 21 Εκ προοιμίου υπενθυμίζεται ότι, συμφώνως προς τα άρθρα 185 και 186 της Συνθήκης ΕΚ, ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής μπορεί, αν κρίνει ότι το απαιτούν οι περιστάσεις, να διατάξει την αναστολή εκτελέσεως της προσβαλλομένης πράξεως ή τη λήψη των αναγκαίων προσωρινών μέτρων. Προς τούτο, λαμβάνει υπόψη τις προϋποθέσεις του άρθρου 83, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου ή του άρθρου 104, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, όπως έχουν αποσαφηνιστεί από τη νομολογία.
- 22 Επομένως, η αναστολή εκτελέσεως και τα προσωρινά μέτρα μπορούν να διαταχθούν από τον δικάζοντα κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστή αν έχει αποδειχθεί ότι η λήψη τους δικαιολογείται εκ πρώτης όψεως (*fumus boni juris*) βάσει των προβαλλομένων πραγματικών και νομικών ισχυρισμών και ότι τα μέτρα αυτά είναι επείγοντα, υπό την έννοια ότι είναι αναγκαίο, προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία των συμφερόντων του αιτούντος, να διαταχθούν και να παραγάγουν τα αποτελέσματά τους πριν την έκδοση της αποφάσεως επί της κυρίας δίκης. Εξάλλου, πρέπει να είναι προσωρινά, υπό την έννοια ότι δεν προδικάζουν τα επίδικα νομικά ή πραγματικά ζητήματα ούτε εξουδετερώνουν εκ των προτέρων τις συνέπειες της μεταγενέστερης αποφάσεως επί της κυρίας δίκης.
- 23 Στο πλαίσιο αυτής της συνολικής εξετάσεως, ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως και είναι ελεύθερος να καθορίσει, ενόψει των ιδιαιτεροτήτων της υποθέσεως, τον τρόπο κατά τον οποίο πρέπει να εξακριβωθεί η συνδρομή των διαφόρων αυτών προϋποθέσεων καθώς και τη σειρά με την οποία θα διεξαχθεί η εξέταση αυτή, εφόσον κανένας κανόνας κοινοτικού δικαίου δεν του επιβάλλει προκαθορισμένο σχέδιο αναλύσεως για να εκτιμήσει την αναγκαιότητα της εκδόσεως διατάξεως προσωρινών μέτρων.
- 24 Ενόψει ακριβώς αυτών των παρατηρήσεων πρέπει να εξακριβωθεί αν, λαμβανομένων υπόψη των προβαλλομένων από την Επιτροπή λόγων, η αναιρεσιβαλλόμενη διάταξη παρέμεινε εντός των ούτως καθοριζομένων ορίων και δεν ενέχει νομικό σφάλμα.

*Επί του εκ πρώτης όψεως βασίμου της προσφυγής στην κύρια υπόθεση (fumus boni juris)*

- 25 Κατά την Επιτροπή, η αναιρεσιβαλλομένη διάταξη ενέχει σφάλμα κατά την εκτίμηση των στοιχείων που δικαιολογούν εκ πρώτης όψεως τα αιτούμενα προσωρινά μέτρα. Στη σκέψη 49, εκτιμώντας ότι οι λόγοι που επικαλούνται η Atlantic Container Line AB κ.λπ. «(...) φαίνονται, εκ πρώτης όψεως, πρόσφοροι και, εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούν να θεωρηθούν ως στερούμενοι ερείσματος», ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής μετέτρεψε την προϋπόθεση του *fumus boni juris* σε προϋπόθεση *fumus non mali juris* και, συνεπώς, αποδυνάμωσε την προϋπόθεση αυτή, εφόσον ο αιτών πρέπει εν προκειμένω να αποδείξει όχι ότι οι προβαλλόμενοι στην κύρια δίκη λόγοι είναι εκ πρώτης όψεως βάσιμοι, αλλ' ότι δεν στερούνται προφανώς ερείσματος.
- 26 Συναφώς, επιβάλλεται η παρατήρηση ότι στη νομολογία απαντά πληθώρα διατυπώσεων ως προς τον καθορισμό της προϋποθέσεως του *fumus boni juris*, αναλόγως με τις περιστάσεις της εκάστοτε υποθέσεως. Η διατύπωση που χρησιμοποιήθηκε στην αναιρεσιβαλλομένη διάταξη σχετικά με λόγους οι οποίοι, εκ πρώτης όψεως, δεν στερούνται ερείσματος είναι ίδια ή παρεμφερής με αυτή την οποία έχει χρησιμοποιήσει πλειστάκις το Δικαστήριο ή ο Πρόεδρος του (βλ., μεταξύ άλλων, διατάξεις του Προέδρου του Δικαστηρίου της 13ης Ιουνίου 1989, 56/89 R, Publishers Association κατά Επιτροπής, Συλλογή 1989, σ. 1693, σκέψη 31· της 10ης Οκτωβρίου 1989, 246/89 R, Επιτροπή κατά Ηνωμένου Βασιλείου, Συλλογή 1989, σ. 3125, σκέψη 33· της 28ης Ιουνίου 1990, C-195/90 R, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1990, σ. I-2715, σκέψη 19· της 31ης Ιανουαρίου 1992, C-272/91 R, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλογή 1992, σ. I-457, σκέψη 24· διάταξη του Δικαστηρίου της 29ης Ιουνίου 1993, C-280/93 R, Γερμανία κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1993, σ. I-3667, σκέψη 21). Από τη διατύπωση αυτή προκύπτει ότι, κατά τη γνώμη του δικάζοντος κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστή, τα προβαλλόμενα από τον αιτούμενο τα προσωρινά μέτρα επιχειρήματα δεν μπορούν να απορριφθούν στο στάδιο αυτής της διαδικασίας χωρίς περσοσότερο εμπεριστατωμένη εξέταση.
- 27 Από την προπαρατεθείσα νομολογία προκύπτει ότι ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής μπορεί να θεωρήσει, ενόψει των περιστάσεων της υποθέσεως, ότι οι λόγοι αυτοί δικαιολογούν εκ πρώτης όψεως τη χορήγηση αναστολής βάσει του άρθρου 185 ή τη λήψη προσωρινών μέτρων υπό την έννοια του άρθρου 186.
- 28 Επιπλέον, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η ΤΑΑ συνιστά προφανή παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης, ότι ο καθορισμός κομιστρων για

τις χερσαίες μεταφορές δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εξαιρέσεως ανά κατηγορία που προβλέπεται στον κανονισμό 4056/86 και ότι δεν μπορεί να χορηγηθεί ατομική εξαίρεση, εφόσον οι καταναλωτές δεν θα έχουν κανένα όφελος και ο επίδικος περιορισμός δεν είναι απαραίτητος.

- 29 Οι παρεμβαίνουσες υπέρ της Επιτροπής προσθέτουν ότι ο τρόπος κατά τον οποίο διαπιστώθηκε η συνδρομή της προϋποθέσεως του *fumus boni juris* στην αναιρεσιβαλλομένη διάταξη οδήγησε στο να θεωρηθούν βάσιμα «»εκ πρώτης όψεως επιχειρήματα που στην πραγματικότητα είναι αβάσιμα. Αυτό συμβαίνει με τον ισχυρισμό της Atlantic Container Line AB κ.λπ. ότι η κρίσιμη αγορά για τις χερσαίες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς, είναι η αγορά των θαλασσίων μεταφορών.
- 30 Παρατηρείται ότι η εξέταση του βασίμου των επιχειρημάτων με τα οποία η Atlantic Container Line AB κ.λπ. επιδιώκουν να αποδείξουν κυρίως ότι οι σχετικές με τη συνδυασμένη μεταφορά συμφωνίες, καθόσον πρόκειται για το μέρος μεταφοράς που πραγματοποιείται στην ξηρά, καλύπτονται από την εξαίρεση ανά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού 4056/86 ή ότι, εν πάση περιπτώσει, έπρεπε να έχει χορηγηθεί για την ΤΑΑ η ατομική εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης ή, στο μέτρο που μπορούσε, να τύχει εφαρμογής, στο άρθρο 5 του κανονισμού 1017/68 προϋποθέτει την εξέταση συνθέτων νομικών ζητημάτων, όπως είναι ο καθορισμός των πεδίων εφαρμογής των κανονισμών 4056/86 και 1017/68. Τα ζητήματα αυτά απαιτούν εμπειριστατωμένη εξέταση μετά από κατ' αντιδικία ανάπτυξη των επιχειρημάτων.
- 31 Ο ισχυρισμός της Επιτροπής ότι η ΤΑΑ συνιστά προφανή παράβαση του άρθρου 85, παράγραφος 1, της Συνθήκης δεν είναι λυσιτελής εφόσον, σ' αυτό το στάδιο, τίθεται το ερώτημα αν για τη συμφωνία αυτή μπορεί νομίμως να χορηγηθεί εξαίρεση ανά κατηγορία ή ατομική εξαίρεση.
- 32 Η Επιτροπή και οι παρεμβαίνουσες υπέρ αυτής ισχυρίζονται εν τέλει ότι η μομφή, την οποία απηύθυναν στην Επιτροπή οι προσφεύγουσες ενώπιον του

Πρωτοδικείου και η οποία αναφέρεται στη σκέψη 49 της αναιρεσιβαλλομένης διατάξεως, ότι εφάρμοσε παρανόμως στην TACA τα πορίσματά της σχετικά με την TAA προβάλλεται αλυσιτελώς, καθόσον η επίδικη απόφαση αφορά μόνον την TAA.

33 Ο τελευταίος αυτός ισχυρισμός είναι ανακριβής. Πράγματι, το άρθρο 4 της επίδικης αποφάσεως, επιτάσοντας στην Atlantic Container Line AB κ.λπ. να απέχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική που μπορεί να έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα όμοιο ή παρεμφερές με τις συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές του άρθρου 1 της ίδιας αποφάσεως, καλύπτει αναμφιβόλως την TACA, η οποία είναι μια τροποποιημένη μορφή της TAA.

34 Επομένως ο πρώτος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

#### *Επί του επείγοντος της υποθέσεως*

35 Με τον δεύτερο λόγο, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η εκτίμηση της προϋποθέσεως του επείγοντος της υποθέσεως στην αναιρεσιβαλλομένη διάταξη ενέχει πολλά νομικά σφάλματα, που επίσης οδηγούν σε αποδυνάμωση της προϋποθέσεως αυτής.

36 Πρώτον, κατά την Επιτροπή, από την αναιρεσιβαλλομένη διάταξη προκύπτει ότι το απλό ενδεχόμενο ζημίας ελήφθη υπόψη για το επείγον της υποθέσεως. Κατά πάγια νομολογία όμως, ο αιτών πρέπει να αποδεικνύει, βάσει πιθανολογήσεως στηριζόμενης σε επαρκή στοιχεία, ότι υπάρχει κίνδυνος επελεύσεως συγκεκριμένης σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας.

37 Επί του πρώτου αυτού επιχειρήματος παρατηρείται ότι η αναιρεσιβαλλομένη διάταξη ορθώς υπενθυμίζει, στη σκέψη 50, την πάγια νομολογία σύμφωνα με την οποία ο επείγων χαρακτήρας αιτήσεως λήψεως ασφαλιστικών μέτρων

πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με την ανάγκη να εκδοθεί προσωρινή απόφαση, προκειμένου να αποτραπεί η πρόκληση σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας στον διάδικο που ζητεί τη λήψη του προσωρικού μέτρου.

- 38 Επ' αυτού του σημείου, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η Επιτροπή, στη διάταξη του Πρωτοδικείου δεν λαμβάνεται υπόψη μια καθαρώς υποθετική ζημία, αλλά μια σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία την οποία, ενόψει των περιστάσεων της υποθέσεως, ενδέχεται να υποστούν η Atlantic Container Line AB κ.λπ. από την άμεση εκτέλεση της επιδίκου αποφάσεως. Επιπλέον, από την προαναφερθείσα νομολογία δεν απορρέει ότι η αμεσότητα της ζημίας πρέπει να αποδεικνύεται με απόλυτη βεβαιότητα. Αρκεί, ιδιαίτερα όταν η επέλευση της ζημίας εξαρτάται από τη συνδρομή ενός συνόλου παραγόντων, να μπορεί να προβλεφθεί με επαρκή βαθμό πιθανολογήσεως (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα διάταξη του Δικαστηρίου Γερμανία κατά Συμβουλίου, σκέψεις 32 και 34).
- 39 Η ανάλυση της αναιρεσιβαλλομένης διατάξεως όσον αφορά τη ζημία αυτή καθώς και η εξέταση των σχετικών αποδείξεων απαιτούν την εκτίμηση πραγματικών περιστατικών, η οποία εκφεύγει του ελέγχου του Δικαστηρίου, αφού η ανάρτηση περιορίζεται μόνον σε νομικά ζητήματα.
- 40 Συνεπώς το πρώτο επιχείρημα πρέπει να απορριφθεί.
- 41 Δεύτερον, η Επιτροπή φρονεί ότι ο αιτών τα προσωρινά μέτρα πρέπει να αποδείξει την ύπαρξη αιτιώδους συναφείας μεταξύ της επιδίκου αποφάσεως και της προβαλλομένης ζημίας. Εν προκειμένω όμως, η ζημία δεν προκύπτει αναγκαστικά από την εφαρμογή της επιδίκου αποφάσεως. Πράγματι, αφενός, η απόφαση αυτή δεν επιβάλλει στις προσφεύγουσες να εφαρμόζουν ιδιαίτερα κόμιστρα για τις συνδυασμένες μεταφορές· αφετέρου, ακόμα και αν η επίδικη απόφαση προξενούσε την προβαλλόμενη ζημία, η Επιτροπή υπέδειξε έναν τρόπο για την αποφυγή της, και συγκεκριμένα την ανάληψη από τους ενδιαφερομένους μεταφορείς της υποχρεώσεως να μην εφαρμόζουν χαμηλότερα από το πραγματικό κόστος κόμιστρα για τις υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών. Η λύση αυτή θα μπορούσε να τύχει ατομικής εξαιρέσεως κατ' εφαρμογήν του άρθρου 85, παράγραφος 3, της Συνθήκης και να διαταχθεί από τον Πρόεδρο του Πρωτοδικείου ως προσωρινό μέτρο.

42 Η επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί.

43 Πράγματι, παρατηρείται κατ' αρχάς ότι, ακόμη και αν οι ζημιές που ενδεχομένως θα υποστούν η Atlantic Container Line ΑΒ κ.λπ. οφείλονταν κυρίως στη συμπεριφορά των εταιριών αποδεκτών της επίδικης αποφάσεως, στο μέτρο που εφαρμόζουν ιδιαίτερα κόμιστρα για τις συνδυασμένες μεταφορές, εντούτοις τούτο δεν θα συνέβαινε χωρίς την εφαρμογή της εν λόγω αποφάσεως. Στη συνέχεια, κατά την εκτίμηση των διαφορών συνιστώντων το επείγον της υποθέσεως στοιχείων που έχουν υποβάλει οι διάδικοι, ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής μπορεί ελευθέρως να εκτιμά αυτά επί των οποίων θεμελιώνει τη δικανική του πεποίθηση για να αιτιολογήσει την απόφασή του. Ναι μεν η ύπαρξη ενός εναλλακτικού έναντι της αναστολής εκτελέσεως της αποφάσεως μέτρου προς αποφυγή της ζημίας, στο οποίο αναφέρεται η Επιτροπή, συνιστά ένα από τα στοιχεία τα οποία πρέπει να λαμβάνει υπόψη του ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής, το στοιχείο όμως αυτό και μόνο δεν μπορεί να τον υποχρεώσει να απορρίψει την αίτηση αναστολής.

44 Τρίτον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σκέψη 55 της αναιρεσιβαλλομένης διατάξεως ανάγει σε γενική αρχή τον ισχυρισμό ότι ορισμένες ουσιώδεις μεταβολές του πλαισίου εντός του οποίου ασκείται η δραστηριότητα των αποδεκτών της αποφάσεως, οφειλόμενες στην έκδοση της αποφάσεως αυτής, ενδέχεται να δημιουργήσουν στην αγορά μια εξέλιξη η οποία δύσκολα θα μπορεί να ανατραπεί μεταγενέστερα, σε περίπτωση που γίνει δεκτή η προσφυγή της κύριας δίκης. Συναφώς, η Επιτροπή παρατηρεί, αφενός, ότι δεν υφίσταται καμία γενική αρχή με το περιεχόμενο αυτό και, αφετέρου, ότι η νομολογία που αναφέρεται στη σκέψη 55 αφορά αποκλειστικά τις κάθετες συμφωνίες διανομής, οι οποίες δύσκολα μπορούν να αναβιώσουν μετά την κατάργησή τους, αφού οι καταναλωτές δεν δέχονται επιστροφή στο παλαιό σύστημα, ενώ στην παρούσα υπόθεση πρόκειται για οριζόντια συμφωνία καθορισμού τιμών, το σύστημα της οποίας μπορεί να αποκατασταθεί χωρίς δυσκολία.

45 Η σκέψη 55 της αναιρεσιβαλλομένης διατάξεως έχει ως εξής: «Όπως έχει ήδη γίνει δεκτό στο πλαίσιο της διαδικασίας των ασφαλιστικών μέτρων, τέτοιες καταστάσεις, στις οποίες μεταβάλλεται το σύνολο των υφισταμένων όρων λειτουργίας της αγοράς με απόφαση της Επιτροπής, η οποία τίθεται σε εφαρμογή σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα, αποτελούν, για τους αποδέκτες της αποφάσεως αυτής, κίνδυνο προκλήσεως σοβαρής και ανεπανόρθωτης ζημίας,



καθόσον συνεπάγονται σημαντικές μεταβολές του πλαισίου εντός του οποίου ασκείται η δραστηριότητά τους. Η μεταβολή αυτή μπορεί να δημιουργήσει στην αγορά μια εξέλιξη η οποία δύσκολα θα μπορεί να ανατραπεί μεταγενέστερα, σε περίπτωση που γίνει δεκτή η προσφυγή της κύριας δίκης. Αντιθέτως, η αναστολή της εκτελέσεώς της δεν είναι τέτοιας φύσεως ώστε να εμποδίσει τα πλήρη αποτελέσματα της αποφάσεως μετά την ενδεχόμενη απόρριψη της προσφυγής της κύριας δίκης (βλ., συναφώς, τις διατάξεις του Προέδρου του Δικαστηρίου [της 11ης Μαΐου 1989, 76/91 R, 77/91 R και 91/89 R] RTE κ.λπ. κατά Επιτροπής [Συλλογή 1989, σ. 1141], σκέψεις 15 και 18, και της 13ης Ιουνίου 1989, 56/89 R, Publishers Association κατά Επιτροπής, Συλλογή 1989, σ. 1693, σκέψεις 33 και 35, και τις διατάξεις του Προέδρου του Πρωτοδικείου της 16ης Ιουνίου 1992, T-24/92 R και T-28/92 R, Langnese-Iglo και Schöller κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-1839, σκέψη 29, και της 16ης Ιουλίου 1992, T-29/92 R, SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-2161, σκέψη 31).»

- 46 Η σκέψη αυτή δεν θεσπίζει καμία γενική αρχή σχετική με την προϋπόθεση του επείγοντος της υποθέσεως· επιπλέον, οι οικείες αναφορές στη νομολογία χρησιμεύουν μόνο στο να διασαφηνίσουν τις κρίσεις στις οποίες κατέληξε ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής βάσει της εκτιμήσεως των πραγματικών περιστατικών.
- 47 Συνεπώς ο δεύτερος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

*Επί της σταθμίσεως των συμφερόντων*

- 48 Με τον τρίτο λόγο, η Επιτροπή και οι υπέρ αυτής παρεμβαίνουσες προσάπτουν στον Πρόεδρο του Πρωτοδικείου ότι δεν έλαβε επαρκώς υπόψη του τα συμφέροντα τρίτων, ιδιαιτέρως των Ευρωπαϊών φορτωτών και εξαγωγέων, οι οποίοι, λόγω της αυξήσεως των τιμών που επιβλήθηκε από την Atlantic Container Line AB κ.λπ., θα υποστούν σημαντική ζημία. Η Επιτροπή προσθέτει ότι δεν ελήφθη υπόψη ούτε το γενικό συμφέρον της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και της οικονομίας υπό ευρεία έννοια.

- 49 Η Επιτροπή φρονεί ότι, εν πάση περιπτώσει, η στάθμιση των συμφερόντων δεν επιτρέπεται να πραγματοποιηθεί παρά μόνο αφού καταδειχθεί ότι η Atlantic Container Line AB κ.λπ. θα υποστούν σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία αν η επίδικη απόφαση εκτελεστεί αμέσως.
- 50 Δεν αμφισβητείται ότι η σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία, κριτήριο του επειγόντος της υποθέσεως, συνιστά επίσης τον πρώτο όρο της συγκρίσεως που πραγματοποιείται στο πλαίσιο της σταθμίσεως των συμφερόντων. Ειδικότερα, η σύγκριση αυτή πρέπει να οδηγεί τον δικάζοντα κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστή να εξετάσει αν, σε περίπτωση ακυρώσεως της επίδικης αποφάσεως από τον δικαστή της ουσίας, θα είναι δυνατή η ανατροπή της καταστάσεως που θα έχει δημιουργηθεί από την άμεση εκτέλεση της αποφάσεως αυτής και, αντιστρόφως, αν η αναστολή εκτελέσεως της εν λόγω αποφάσεως μπορεί να παρεμποδίσει την παραγωγή όλων των αποτελεσμάτων της σε περίπτωση που απορριφθεί η κύρια προσφυγή (βλ., μεταξύ άλλων, προαναφερθείσα διάταξη RTE κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 15).
- 51 Εν προκειμένω, στη σκέψη 55 της αναιρεσιβαλλομένης διατάξεως διαπιστώνεται ότι η αναστολή εκτελέσεως της επίδικης αποφάσεως δεν μπορεί να παρεμποδίσει την παραγωγή όλων των αποτελεσμάτων της επίδικης αποφάσεως σε περίπτωση απορρίψεως της κύριας προσφυγής, αλλά, αντιθέτως, η εκτέλεση της αποφάσεως της Επιτροπής θα δημιουργήσει σοβαρότερες δυσκολίες, επειδή συνεπάγεται σημαντική μεταβολή του πλαισίου δραστηριοτήτων της Atlantic Container Line AB κ.λπ., η οποία μπορεί να δημιουργήσει, στην αγορά μεταφορών, εξέλιξη η οποία δύσκολα θα μπορεί να ανατραπεί μεταγενέστερα σε περίπτωση που γίνει δεκτή η προσφυγή της κύριας δίκης.
- 52 Οι σκέψεις αυτές καταδεικνύουν επαρκώς ότι ο δικάζων κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστής προέβη, εν προκειμένω, σε εκτίμηση των επίδικων συμφερόντων, σταθμίζοντας το δημόσιο συμφέρον που συνδέεται με την εκτέλεση των αποφάσεων της Επιτροπής σε θέματα ανταγωνισμού, το συμφέρον των αποδεκτών της αποφάσεως να αποφύγουν σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία, καθώς και την ανάγκη να διατηρηθεί η σταθερότητα της εν λόγω αγοράς στο σύνολό της.

53 Επομένως ο τρίτος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

*Επί της αρχής της αναλογικότητας*

54 Με τον τέταρτο λόγο, η Επιτροπή φρονεί ότι η αναιρεσιβαλλομένη διάταξη αντιβαίνει προς την αρχή της αναλογικότητας λόγω του ότι τα προσωρινά μέτρα δεν περιορίστηκαν σε ό,τι ήταν απολύτως απαραίτητο για να αποφευχθεί η προβαλλομένη ζημία. Αφενός, οι προσφεύγουσες ενώπιον του Πρωτοδικείου διέθεταν ένα λιγότερο περιοριστικό μέτρο, δηλαδή τη δυνατότητα αναλήψεως της υποχρέωσης να μην εφαρμόζουν για τις χερσαίες μεταφορές που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών χαμηλότερα από το πραγματικό κόστος κόμιστρα. Αφετέρου, η προστασία των συμφερόντων της Atlantic Container Line AB κ.λπ. δεν απαιτούσε την αναστολή εκτέλεσης των άρθρων 1, 2 και 3 της επίδικης αποφάσεως. Κατά την Επιτροπή, η αναστολή μπορούσε να περιοριστεί μόνο στο άρθρο 4 της αποφάσεως, που απαγορεύει τη σύναψη ή εφαρμογή, στο μέλλον, κάθε συμφωνίας ή εναρμονισμένης πρακτικής που μπορεί να έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα όμοιο ή παρεμφερές με τις επίδικες συμφωνίες ή πρακτικές.

55 Στις σκέψεις 56 και 57 της αναιρεσιβαλλομένης διατάξεως διαπιστώνεται, ενόψει των συγκεκριμένων περιστάσεων της υποθέσεως και, ιδιαίτερα, της οικονομικής σημασίας που έχει η αγορά των θαλασσιών μεταφορών, ότι η ουσιώδης μεταβολή του πλαισίου εντός του οποίου ασκείται η δραστηριότητα των προσφευγουσών, όπως αυτή την οποία συνεπάγεται η απόφαση της Επιτροπής, μπορεί όχι μόνο να προκαλέσει σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημία στις προσφεύγουσες, αλλά επίσης να διασαλεύσει τη σταθερότητα της αγοράς αυτής. Παρατηρείται ότι οι ισχυρισμοί της Επιτροπής δεν αναιρούν τις διαπιστώσεις αυτές οι οποίες, σύμφωνα με τον δικάζοντα κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστή, συνιστούν ουσιώδη αντίρρηση κατά της αμέσου εκτέλεσεως της αποφάσεως που αποτελεί αντικείμενο της αιτήσεως αναστολής, ακόμα και αν ληφθούν υπόψη τα εναλλακτικά προσωρινά μέτρα που προτείνει η Επιτροπή.

56 Υπ' αυτές τις συνθήκες, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η αναιρεσιβαλλομένη διάταξη ενέχει προφανές σφάλμα εκτιμήσεως από την άποψη της αρχής της αναλογικότητας. Συνεπώς ο τέταρτος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

### *Επί της αιτιολογίας*

- 57 Με τον πέμπτο λόγο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αναιρεσιβαλλομένη διάταξη δεν είναι επαρκώς αιτιολογημένη σε ορισμένα ουσιώδη σημεία, όπως είναι η σχέση αιτίου και αιτιατού μεταξύ της επίδικης αποφάσεως και της προβαλλομένης ζημίας, η εξέταση των συμφερόντων των τρίτων και η στάθμιση των συμφερόντων γενικώς.
- 58 Παρατηρείται, συναφώς, ότι δεν μπορεί να απαιτείται από τον δικάζοντα κατά τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων δικαστή να αποφαινεται ρητώς επί όλων των πραγματικών και νομικών ζητημάτων που τίγονται κατά τη διάρκεια της διαδικασίας των ασφαλιστικών μέτρων. Αρχεί οι λόγοι τους οποίους έκρινε βάσιμους να αιτιολογούν προσηκόντως, ενόψει των περιστάσεων της υποθέσεως, τη διάταξή του και να καθιστούν δυνατή την εκ μέρους του Δικαστηρίου άσκηση του δικαστικού ελέγχου.
- 59 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, με τις οποίες αναλύθηκαν ειδικά το επείγον της υποθέσεως και η στάθμιση των συμφερόντων, όπως εξετάζονται με την αναιρεσιβαλλομένη διάταξη, ο πέμπτος λόγος πρέπει να απορριφθεί ως μη βάσιμος.
- 60 Συνεπώς η αίτηση αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 61 Συμφώνως προς το άρθρο 69, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα. Εφόσον οι λόγοι που προέβαλε η αναιρεσείουσα απορρίφθηκαν, πρέπει να καταδικαστεί στα έξοδα της παρούσας αναιρετικής διαδικασίας.

- 62 Εξάλλου, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 69, παράγραφος 4, του Κανονισμού Διαδικασίας, η Freight Transport Association Ltd, η Association des utilisateurs des transports de fret, η European Council of Transport Users ASBL και η Clecat, οι οποίες παρενέβησαν υπέρ της Επιτροπής, θα φέρουν τα δικά τους έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ

διατάσσει:

- 1) Απορρίπτει την αίτηση αναιρέσεως.
- 2) Καταδικάζει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 3) Η Freight Transport Association Ltd, η Association des utilisateurs des transports de fret, η European Council of Transport Users ASBL και η Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun θα φέρουν τα δικά τους έξοδα.

Λουξεμβούργο, 19 Ιουλίου 1995.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος

G. C. Rodríguez Iglesias