

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

.....

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

94/980/ΕΚ:

★ Απόφαση της Επιτροπής της 19ης Οκτωβρίου 1994 σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) 1

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Οκτωβρίου 1994

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ

(IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement)

(Τα κείμενα στη γερμανική, αγγλική, δανική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(94/980/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1968 περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των μεταφορών διά σιδηροδρόμου, οδικώς και διά θαλάσσης ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ελλάδας, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 περί καθορισμού των λεπτομερειών εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1,

την κοινοποίηση στην οποία προέβησαν στις 28 Αυγούστου 1992 οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, σχετικά με συμφωνία που έχει συναφθεί μεταξύ τους και αποκαλείται Υπερατλαντική Συμφωνία (Trans Atlantic Agreement),

Αφού ενημέρωσε τα κοινοποιούντα μέρη με επιστολή της 24ης Σεπτεμβρίου 1992, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4260/88 της Επιτροπής ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ)

αριθ. 3666/93 ⁽⁴⁾, σχετικά με τις κοινοποιήσεις, τις καταγγελίες, τις αιτήσεις και τις ακροάσεις που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, ότι πρόκειται να εξετάσει τη συμφωνία και στο πλαίσιο των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68,

Έχοντας υπόψη τις αιτήσεις με τις οποίες ζητείται να διαπιστωθεί η ύπαρξη παράβασης, οι οποίες υπεβλήθησαν σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86,

Έχοντας υπόψη την απόφαση που έλαβε στις 14 Απριλίου 1993 να κινήσει τη διαδικασία στην παρούσα υπόθεση,

Αφού έδωσε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις την ευκαιρία να γνωστοποιήσουν την άποψή τους σχετικά με τις αιτήσεις που ελήφθησαν υπόψη σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, το άρθρο 23 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, καθώς και τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1630/69 της Επιτροπής της 8ης Αυγούστου 1969 σχετικά με τις ακροάσεις που προβλέπονται από το άρθρο 26 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1968 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4260/88 ⁽⁵⁾,

Μετά από διαβουλεύσεις με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στον τομέα των χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορών,

Εκτιμώντας ότι:

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 175 της 23. 7. 1968, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 378 της 31. 12. 1986, σ. 4.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 376 της 31. 12. 1988, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 336 της 31. 12. 1993, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ αριθ. L 209 της 21. 8. 1969, σ. 11.

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ: Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ

I. ΤΑ ΜΕΡΗ

- (1) Η Υπερατλαντική Συμφωνία (εφεξής ΤΑΑ) συγκεντρώνει 15 ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών. Αυτές οι εταιρείες είναι:
- (2) Από 28 Αυγούστου 1992, ημερομηνία της κοινοποίησης:
 - Sea-Land Service (Sea-Land),
 - A.P. Møller Maersk Line (Maersk),
 - Atlantic Container Line (ACL),
 - Harpag Lloyd,
 - Nedlloyd Lijnen,
 - P&O Containers Limited,
 - MSC Mediterranean Shipping Company (MSC),
 - Orient Overseas Container Line (OOCL),
 - Polish Ocean Lines (POL),
 - DSR/Senator Lines,
 - Cho Yang.
- (3) Από 12 Μαρτίου 1993 ⁽⁶⁾:
 - Nippon Yusen Kaisha (NYK).
- (4) Από 31 Μαρτίου 1993 ⁽⁷⁾:
 - NOL Neptune Orienta Lines (NOL).

Η NYK και η NOL απουσίαζαν μέχρι τότε από τις υπερατλαντικές συγκοινωνίες.
- (5) Από 7 Απριλίου 1993 ⁽⁸⁾:
 - Transportación Marítima Mexicana (TMM),
 - Tecomar.

Η TMM και η Tecomar ήταν ήδη, πριν από την ημερομηνία αυτή, παρούσες στις υπερατλαντικές συγκοινωνίες.
- (6) Η Hanjin Shipping Co Ltd κατέστη μέλος της ΤΑΑ στις 26 Αυγούστου 1994 και άρχισε τις υπερατλαντικές συγκοινωνίες μετά από συμφωνία για ναύλωση χώρου ή ικανότητας με τους DSR/Senator and Cho Yang. Η παρούσα απόφαση δεν απευθύνεται στη Hanjin Shipping Co Ltd αλλά πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα, ότι η Hanjin επέλεξε να αρχίσει τις υπερατλαντικές συγκοινωνίες σαν συμβαλλόμενο μέλος της ΤΑΑ (βλέπε ιδίως αιτιολογικές σκέψεις 186, 261, 458 και 459 και το παράρτημα II).

II. Η ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

1. Έκταση της συμφωνίας

- (7) Η ΤΑΑ άρχισε να ισχύει στις 31 Αυγούστου 1992 και καλύπτει τις ναυτιλιακές γραμμές από ανατολάς

προς δυσμάς και από δυσμάς προς ανατολάς μεταξύ: i) αφενός, λιμένων στην Ευρώπη σε πλάτος που περιλαμβάνεται μεταξύ Bayonne (Γαλλία) και Βορείου Ακρωτηρίου (Νορβηγία) (εκτός των μη βαλτικών λιμένων της Ρωσίας, των λιμένων στη Μεσόγειο, την Ισπανία και την Πορτογαλία), και σημείων που βρίσκονται στην ενδοχώρα και τις παράκτιες περιοχές της Ευρώπης μέσω των προαναφερόμενων ευρωπαϊκών λιμένων, εκτός από τα σημεία της Ισπανίας και της Πορτογαλίας και ii) αφετέρου, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στις 48 γειτνιάζουσες πολιτείες των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής (ΗΠΑ) και του διαμερισματος της Κολούμπια και των σημείων στις ΗΠΑ μέσω των προαναφερθέντων λιμένων.

2. Οι στόχοι της συμφωνίας

- (8) Όπως υποστηρίζουν τα μέρη, η ΤΑΑ έχει ως κύριο σκοπό την επίτευξη σταθερότητας στις εμπορευματικές μεταφορές του Βορείου Ατλαντικού. Οι εφοπλιστές ισχυρίζονται ότι λόγω της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας που υφίσταται στον τομέα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 102), η σταθερότητα μπορεί να επιτευχθεί μόνον αν υπάρξουν ρυθμίσεις σχετικά με τη χρησιμοποίηση των υφισταμένων ικανοτήτων, ώστε να είναι δυνατή η αύξηση των ναύλων.

3. Κύρια χαρακτηριστικά της συμφωνίας

α) Γενικά

- (9) Η ΤΑΑ προβλέπει ότι τα μέλη της μπορούν να συζητούν και να αποφασίζουν από κοινού για ευρύ φάσμα θεμάτων σχετικών με τις τακτικές γραμμές υπερατλαντικών μεταφορών, όπως είναι οι τιμές (για το ναυτιλιακό και το χερσαίο κλάδο), οι όροι μεταφοράς και το δυναμικό (άρθρο 5 της συμφωνίας).
- (10) Τα μέλη της ΤΑΑ απέκτησαν κανονισμό και διαδικαστικούς κανόνες που τους επιτρέπουν να χαράζουν κοινή στρατηγική και να την θέτουν σε εφαρμογή (άρθρο 8 της συμφωνίας).

β) Ύψος των ναύλων

- (11) Τα μέλη της ΤΑΑ καθορίζουν τους ναύλους, τόσο για το θαλάσσιο σκέλος όσο και για το χερσαίο και, μαζί, δημοσιεύουν αυτές τις δύο κατηγορίες τιμών. Κάθε ανεξάρτητη ενέργεια ενός από τα μέλη (προσφορά χαμηλότερης τιμής από τις επίσημες) (βλέπε αιτιολογική σκέψη 78) πρέπει να επισημαίνεται δέκα ημέρες νωρίτερα στη γραμματεία της ΤΑΑ, η οποία ενημερώνει τα άλλα μέλη (άρθρο 13 της συμφωνίας, όπως τροποποιήθηκε).
- (12) Μία μόνιμη «επιτροπή ναύλων» μεριμνά για την εφαρμογή των στόχων της συμφωνίας ως προς τους ναύλους (άρθρο 13 της συμφωνίας). Αποτελείται από παλαιά μέλη των ναυτιλιακών διασκέψεων που είχαν συγληθεί για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Ανατολικής Αχτής των ΗΠΑ ⁽⁹⁾ (ήτοι ACL, Harpag Lloyd, P&O, Ned-

⁽⁶⁾ Επιστολή της ΤΑΑ της 30ής Μαρτίου 1993.
⁽⁷⁾ Επιστολή της ΤΑΑ της 5ης Απριλίου 1993.
⁽⁸⁾ Επιστολή της ΤΑΑ της 26ης Απριλίου 1993.

⁽⁹⁾ Διασκέψεις για τη συμφωνία σχετικά με τους ναύλους Βόρειας Ευρώπης-ΗΠΑ (NEUSARA) — διασκέψεις ΗΠΑ-Βόρειας Ευρώπης για τη συμφωνία ως προς τους ναύλους (USANERA).

Lloyd, Sealand, Maersk) εκτός από την OOCL και την NYK⁽¹⁰⁾. Η εφαρμογή αυτών των συμφωνιών των διασκέψεων ανεστάλη κατόπιν της ενάρξεως ισχύος της ΤΑΑ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 117 και επόμενες).

γ) Συμβάσεις υπηρεσιών

(13) Οι συμβάσεις υπηρεσιών⁽¹¹⁾ που συνήφθησαν από τα μέλη της ΤΑΑ πρέπει να τηρούν ορισμένους κανόνες, οι κυριότεροι από τους οποίους είναι οι ακόλουθοι:

- η διάρκεια των συμβάσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει το ένα έτος· όλες οι συμβάσεις πρέπει να λήγουν στις 31 Δεκεμβρίου του τρέχοντος έτους,
- καμία σύμβαση δεν μπορεί να υπογραφεί για ετήσιο όγκο μικρότερο των 250 εμπορευματοκιβωτίων EVP (Equivalents de Vingt Pieds) ή TEU (Twenty Foot Equivalent Units)⁽¹²⁾. Στις 16 Σεπτεμβρίου 1993, η Επιτροπή ενημερώθηκε από τα μέρη ότι είχαν καταθέσει στην Ομοπονδιακή Επιτροπή Ναυτιλιακών Υποθέσεων (Federal Maritime Commission) τροποποίηση της συμφωνίας με στόχο να μειώσουν αυτό το όριο σε 200 TEU από 1ης Ιανουαρίου 1994.

(14) Μία μόνιμη «επιτροπή συμβάσεων», που απαρτίζεται από τα ίδια μέλη με την επιτροπή ναύλων, δηλαδή κυρίως από παλαιά μέλη των διασκέψεων, μεριμνά για τη θέση σε εφαρμογή της ΤΑΑ όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών (άρθρο 14 της συμφωνίας).

(15) Τα μέλη της επιτροπής συμβάσεων μπορούν να διαπραγματεύονται και να υπογράφουν από κοινού συλλογικές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, αλλά δεν έχουν δικαίωμα να συνάπτουν ατομικές συμβάσεις παροχής υπηρεσιών. Οι εφοπλιστές μη μέλη αυτής της επιτροπής μπορούν να διαπραγματεύονται και να υπογράφουν ατομικές συμβάσεις ή και από κοινού μεταξύ τους χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση. Αυτοί οι τελευταίοι εφοπλιστές δεν μπορούν να συμμετέχουν σε συμβάσεις παροχής υπηρεσιών της επιτροπής συμβάσεων παρά μόνο κατά περίπτωση, και με την επιφύλαξη της ισχύος αμοιβαίας συμφωνίας.

δ) Πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας (Capacity Management Program — CMP)

(16) Όλα τα μέλη της ΤΑΑ συμμετέχουν σε πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας (Capacity

⁽¹⁰⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι η OOCL ασκεί σήμερα δραστηριότητες με πλοία παλαιών μελών των διασκέψεων, ενώ η NYK δεν εκμεταλλευόταν υπηρεσίες στον Ατλαντικό πριν από το 1993. Βλέπε επίσης την εξήγηση της παρουσίας αυτών των δύο εφοπλιστικών επιχειρήσεων σ' αυτή την επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 137.

⁽¹¹⁾ Η σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ ενός μεταφορέα και εφοπλιστών, και με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει την υποχρέωση να μεταφέρει μέσα σε τακτική περίοδο μία ελαχίστη ποσότητα, με αντάλλαγμα ναύλο χαμηλότερο του επίσημου ισχύοντος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 78).

⁽¹²⁾ Ένα εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών ισοδυναμεί με 1 TEU, ένα εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδών ισοδυναμεί με 2 TEU.

Management Program ή CMP) που περιγράφεται στο άρθρο 18 της συμφωνίας.

(17) Προς το παρόν το CMP έχει τεθεί σε εφαρμογή μόνο στο τμήμα των εμπορευματικών μεταφορών ανατολής-δύσης, δηλαδή στη γραμμή Ευρώπη/ΗΠΑ. Η ΤΑΑ προβλέπει επίσης ότι τα μέλη της έχουν τη δυνατότητα να επεκτείνουν αυτό το πρόγραμμα στη γραμμή εμπορευματικών μεταφορών δύσης-ανατολής (ΗΠΑ/Ευρώπη) αν το κρίνουν απαραίτητο, μόνον όμως μετά από προηγούμενη συναίνεση των αρχών των ΗΠΑ.

(18) Το CMP παράγει προς το παρόν συνέπειες κυρίως στις ευρωπαϊκές εξαγωγές προς τις ΗΠΑ.

(19) Στόχος αυτού του προγράμματος είναι να περιορίσει την προσφορά στην αγορά υπηρεσιών μεταφοράς χωρίς παράλληλη μείωση των πραγματικά διαθέσιμων μεταφορικών ικανοτήτων των εφοπλιστών. Για να επιτευχθεί αυτό, οι εφοπλιστές έχουν συνεννοηθεί να μη χρησιμοποιούν σημαντικό μέρος (μέχρι 25%) της διαθέσιμης ικανότητάς τους.

(20) Συγκεκριμένα, τα μέρη της ΤΑΑ καθόρισαν για μία διατία, ανά τρίμηνο, αφενός την πράγματι διαθέσιμη ικανότητα εκάστου και, αφετέρου τις ποσότητες που κάθε μέρος έχει δικαίωμα να μεταφέρει. Έτσι ο εφοπλιστής Α, ο οποίος μπορούσε, για παράδειγμα, να μεταφέρει 10 000 TEU σε ένα τρίμηνο, αναλαμβάνει την υποχρέωση να μη μεταφέρει πλέον των 8 000 και να πληρώσει στη γραμματεία της ΤΑΑ πρόστιμο 500 δολάρια ΗΠΑ (USD) ανά TEU εφόσον υπερβεί αυτή την ποσόστωση. Έτσι, ακόμη και αν το πλοίο του δεν είναι γεμάτο, αυτός ο εφοπλιστής μπορεί να αρνηθεί τη μεταφορά φορτίου εφόσον έχει εξαντλήσει την ποσόστωσή του για το τρέχον τρίμηνο· μπορεί, όμως, να ναυλώσει τα «κενά» από άλλα μέλη της ΤΑΑ, εφόσον αυτά δεν έχουν εξαντλήσει τις δικές τους ποσοστώσεις.

(21) Οι ποσότητες που προβλέπονται από το πρόγραμμα υπόκεινται σε αναθεώρηση.

(22) Το CMP είναι συμφωνία μη χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας ή, άλλως, συμφωνία περιορισμού της χρησιμοποίησης της ικανότητας· δεν προβλέπει μηχανισμό πραγματικής μείωσης της ικανότητας.

ε) Χρηματική εγγύηση

(23) Προβλέπεται ότι κάθε μέλος καταθέτει εγγύηση 600 000 USD, ποσό που μπορεί να αυξηθεί. Ένας ανεξάρτητος οργανισμός και, στην περίπτωση του CMP, η Γραμματεία της ΤΑΑ και ένας ελεγκτής, ελέγχουν κατά πόσον τα μέλη τηρούν την ΤΑΑ. Μπορούν να επιβάλλουν υψηλά πρόστιμα αν χρειάζεται, σε περίπτωση μη τήρησης των διατάξεων της ΤΑΑ ή του CMP της [...] (*).

(*) Στο κείμενο της παρούσας απόφασης που προορίζεται για δημοσίευση, ορισμένα στοιχεία έχουν παραληφθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 που αφορά τη μη γνωστοποίηση επαγγελματικών απορρήτων.

στ) **Ναύλωση χώρου ή ικανότητας και ανταλλαγή εξοπλισμού**

- (24) Εκτός από έξι συμφωνίες ανταλλαγής πλοίων που ισχύουν μεταξύ των μερών της (συμφωνίες εκτός του πλαισίου της ΤΑΑ), η ΤΑΑ περιέχει διατάξεις για άλλες δραστηριότητες ναύλωσης «κενών» και ανταλλαγής εξοπλισμού. Αυτές οι διατάξεις επαναλαμβάνουν τις διατάξεις εκούσιας ναύλωσης «κενών» των διασκέψεων NEUSARA και USANERA.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ: ΟΙ ΥΠΕΡΑΤΑΝΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

I. Η ΑΓΟΡΑ

- (25) Γενικά, ένας φορτωτής μπορεί να οργανώσει τη μεταφορά των εμπορευμάτων του μεταξύ ενός σημείου της Βόρειας Ευρώπης και ενός σημείου των ΗΠΑ κατά τρεις διαφορετικούς τρόπους:
- είτε αγοράζει χωριστά τις υπηρεσίες χερσαίας και τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς,
 - είτε απευθύνεται σε πράκτορα διαμετακόμισης που οργανώνει για λογαριασμό του τη χερσαία και τη θαλάσσια μεταφορά,
 - είτε απευθύνεται σε εφοπλιστή ο οποίος μπορεί, επίσης να οργανώσει χερσαία και θαλάσσια μεταφορά για λογαριασμό του φορτωτή, συχνότερα αναθέτοντας σε τρίτο το χερσαίο τμήμα της μεταφοράς.
- (26) Η ΤΑΑ καλύπτει τις υπηρεσίες τακτικών γραμμών θαλάσσιας μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ καθώς και τις υπηρεσίες διαμετακόμισης πριν και μετά την χερσαία μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, αφενός στην Ευρώπη και αφετέρου στις ΗΠΑ.

A. Η θαλάσσια μεταφορά

1. Αγορά ναυτιλικών υπηρεσιών

- (27) Η αγορά ναυτιλικών υπηρεσιών στην οποία εντάσσεται η ΤΑΑ είναι οι τακτικές γραμμές θαλάσσιας μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ, μέσω των ναυτιλικών οδών μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των λιμένων των ΗΠΑ και του Καναδά.
- (28) Για να εξετασθεί αν οι υπηρεσίες αποτελούν αυτοτελή αγορά, πρέπει να ερευνηθούν αφενός, οι δυνατότητες υποκατάστασης μεταξύ αυτού του είδους υπηρεσίας και άλλων μεταφορικών υπηρεσιών σε αυτές τις διαδρομές και, αφετέρου, οι δυνατότητες υποκατάστασης μεταξύ αυτών των υπηρεσιών και των υπηρεσιών μεταφοράς με τα ίδια τεχνικά χαρακτηριστικά οι οποίες όμως προσφέρονται σε άλλες διαδρομές. Για το λόγο αυτό, η περιγραφή της αγοράς ναυτιλικών υπηρεσιών πρέπει να εξεταστεί από τεχνική αλλά και από γεωγραφική άποψη.

α) Τεχνική ανάλυση της υπηρεσίας

- (29) Υπάρχουν πολλές μορφές υπηρεσίας εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ. Πρέπει κατ' αρχάς να γίνει διάκριση μεταξύ:
- αεροπορικής μεταφοράς και
 - θαλάσσιας μεταφοράς.
- (30) Η αεροπορική μεταφορά μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ αφορά περιορισμένες μόνον ποσότητες εμπορευμάτων μεγάλης προστιθέμενης αξίας ή για τις οποίες ο χρόνος μεταφοράς αποτελεί καθοριστικό δεδομένο, λόγω του κόστους της μεταφοράς που είναι σαφώς υψηλότερο. Σε σύγκριση με τη θαλάσσια μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια, οι όγκοι που μεταφέρονται αεροπορικά είναι σαφώς μικρότεροι.
- (31) Η ΤΑΑ, στην απάντηση της της 17ης Μαρτίου 1994, αναφέρει ότι για ορισμένες κατηγορίες εμπορευμάτων, η αεροπορική μεταφορά αποτελεί μη ευκαταφρόνητο τμήμα των μεταφερομένων όγκων (μεταξύ 14 και 19%). Η ΤΑΑ όμως δεν παρέχει κανένα στοιχείο που να οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα εμπορεύματα που ανήκουν σε αυτές τις κατηγορίες και συνήθως μεταφέρονται διά της θαλάσσιας οδού μπορούν εύκολα να μεταπηδήσουν προς τις αεροπορικές μεταφορές. Προκύπτει εξάλλου από τους πίνακες που έδωσε η ΤΑΑ ⁽¹³⁾ ότι για κάθε κατηγορία μεταφερομένου εμπορεύματος (κατηγορίες για τις οποίες θεωρείται ότι είναι δυνατή η μετατόπισή τους σε άλλο είδος μεταφοράς), η μέση αξία των αεροπορικά μεταφερομένων εμπορευμάτων είναι αισθητά μεγαλύτερη από τη μέση αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται δια της θαλάσσιας οδού. Επομένως, δεν αποδεικνύεται ότι σημαντικό τμήμα των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια θα μπορούσε εύκολα να μεταπηδήσει προς την αεροπορική μεταφορά. Φαίνεται μάλλον ότι οι κατηγορίες εμπορευμάτων τις οποίες αναφέρει η ΤΑΑ περιλαμβάνουν μεγάλη ποικιλία προϊόντων, μερικά από τα οποία, σύμφωνα με τα φυσικά τους χαρακτηριστικά, θα μπορούσαν να μεταφερθούν οικονομικότερα δια της αεροπορικής οδού, ενώ άλλα όχι [πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι το σύστημα τιμολόγησης για την αεροπορική μεταφορά δεν προβαίνει σε διακρίσεις (βλέπε αιτιολογική σκέψη 77) μεταξύ των προϊόντων αλλά βασίζεται στο βάρος ή στον όγκο των εμπορευμάτων].
- (32) Η Επιτροπή έχει τη γνώμη ότι η αεροπορική μεταφορά αποτελεί μέρος μιας αγοράς που είναι χωριστή από την αγορά των υπηρεσιών τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια.
- (33) Όσον αφορά τη θαλάσσια μεταφορά, διακρίνονται τρία είδη υπηρεσιών:
- η μη τακτικά προγραμματισμένη μεταφορά με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp),
 - η τακτικά προγραμματισμένη μεταφορά (τακτικές γραμμές),
 - η ειδικευμένη μεταφορά.

⁽¹³⁾ Παράρτημα 16, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, σχετικά με το άρθρο 85.

- i) Η μη τακτικά προγραμματισμένη θαλάσσια μεταφορά με ελεύθερα φορητά πλοία (tramp)
- (34) Η θαλάσσια μεταφορά με ελεύθερα φορητά πλοία, που φέρει την τρέχουσα ονομασία «μεταφορά tramp», αφορά το μεγαλύτερο όγκο μεταφορών διά της θαλασσίας οδού. Πρόκειται για μη τακτικά προγραμματισμένες υπηρεσίες μεταφοράς με πλοία ναυλωμένα ανάλογα με τη ζήτηση⁽¹⁴⁾. Αυτό το είδος μεταφοράς συνίσταται σήμερα κυρίως σε χύδην μεταφορά ειδικών κατηγοριών εμπορευμάτων (πετρέλαιο, ορυκτέλαια, δημητριακά κ.λπ.) για τα οποία υπάρχουν ειδικά εξοπλισμένα πλοία. Το εμπόρευμα είναι ομοιογενές και καλύπτει το σύνολο ή σημαντικό μέρος της διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας του πλοίου. Οι συμβατικές λεπτομέρειες καθορίζονται συνήθως με ένα ναυλοσύμφωνο (charter party)⁽¹⁵⁾ σχετικά με μη τακτικό δρομολόγιο το οποίο αποτελεί αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ του εφοπλιστή και του χρήστη⁽¹⁶⁾.
- ii) Η τακτική θαλάσσια μεταφορά
- Γενικά χαρακτηριστικά
- (35) Η τακτική θαλάσσια μεταφορά ή τακτική γραμμή μεταφοράς, αφορά το μεγαλύτερο μέρος σε αξία των θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών. Χαρακτηρίζεται από ιδιαίστες όρους προσφοράς και ζήτησης σε σχέση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς.
- (36) Η ζήτηση χαρακτηρίζεται από την πολύ μεγάλη ποικιλία της, τόσο από άποψη είδους μεταφερομένων εμπορευμάτων, όσο και από άποψη ποικιλίας και αριθμού πελατών (χρήστες της μεταφοράς). Οι τακτικές γραμμές μεταφοράς είναι πράγματι ιδιαίτερα ενδεδειγμένες σε περίπτωση μεταφοράς μικρών και μεσαίων ποσοτήτων εμπορευμάτων, που δεν αρκούν από οικονομική άποψη για να γεμίσουν ένα πλοίο ή σημαντικό μέρος του. Τα εμπορεύματα έχουν πολύ ετερογενή φυσικά χαρακτηριστικά και αξίες, και παραδίδονται από περισσότερους φορτωτές (βλέπε παράρτημα III σημείο 5).
- (37) Η προσφορά στις τακτικές γραμμές μεταφοράς παρουσιάζει χαρακτήρα «common carrier»: πρόκειται για προσφορά σταθερής μεταφορικής ικανότητας, ανεξάρτητα από ειδική ζήτηση, ανοιχτή σε όλους τους χρήστες της μεταφοράς σε προκαθορισμένη βάση χωρίς διακρίσεις, και σε τιμές γνωστές εκ των προτέρων (βλέπε παράρτημα III σημείο 1). Αυτό το είδος μεταφοράς προσφέρεται πράγματι σε όλους με ναύλους που έχουν δημοσιευτεί, και ο συνηθέστερος τρόπος για να συναφθεί μια συμβατική σχέση είναι η φορτωτική⁽¹⁷⁾.
- (38) Υπάρχουν δύο χωριστές κατηγορίες τακτικών γραμμών μεταφοράς, δηλαδή:
- η τακτική γραμμή μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια,
- οι τακτικές γραμμές συμβατικής μεταφοράς (ή break bulk).
- Αυτές οι δύο μορφές μεταφοράς υποκαθιστούν ενίοτε η μία την άλλη.
- Οι τακτικές γραμμές μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια
- (39) Όπως υποδηλώνει το όνομα, οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια αφορούν εμπορεύματα που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια, δηλαδή κιβώτια τυποποιημένων διαστάσεων, συνήθως μήκους 20 ποδών ή 40 ποδών, με ειδικά εξοπλισμένα για τη μεταφορά τους πλοία.
- (40) Αυτά τα εμπορευματοκιβώτια μεταφέρονται είτε με πλοία που φορτώνονται με τη μέθοδο «lolo» (lift on-lift off, δηλαδή με κάθετη φόρτωση με γερανούς σε πλοία με κυψέλες), είτε με πλοία που φορτώνονται με τη μέθοδο «roto» (roll on-roll off, δηλαδή με οριζόντια φόρτωση χάρη στα αμαξώματα φορητών που εισέρχονται από ράμπα πρόσβασης στο κήτος των πλοίων)⁽¹⁸⁾.
- (41) Η προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια αποτελεί τακτική προσφορά, μεγάλης συχνότητας (οι περισσότερες υπηρεσίες μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια στον Ατλαντικό παρέχονται σε εβδομαδιαία βάση), που μειώνει πολύ σημαντικά τον κίνδυνο πρόκλησης ζημιών στα εμπορεύματα κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση, και, επιπλέον, μειώνει το κόστος συσκευασίας και ασφάλειας για το χρήστη⁽¹⁹⁾. Η συστηματοποίηση της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια επιτρέπει επίσης την οικονομικά συμφέρουσα
- (14) Το άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 παρέχει ορισμό αυτών των υπηρεσιών.
- (15) Ναυλοσύμφωνο (charter party): «A contract by which an entire ship or some principal part of it is let by her owner to charterer». (Dictionary of shipping law, Hardy Ivamy).
- (16) Η ΤΑΑ μιλάει για το charter ως πηγή ανταγωνισμού (σημείο 3.88 και επόμενα). Πρόκειται για το tramp. Δεν υπάρχουν δύο μορφές μεταφοράς, αλλά μία μόνη με δύο ονομασίες: ο όρος tramp αναφέρεται στην μη τακτικά προγραμματισμένη εκμετάλλευση γραμμής, ενώ ο όρος charter αφορά το συνηθέστερο τρόπο ναύλωσης ενός tramp.
- (17) Φορτωτική (bill of lading): το έγγραφο περιέχει τους όρους της σύμβασης μεταξύ του φορτωτή και του μεταφορέα, οι οποίοι περιλαμβάνουν σαφή μεταβίβαση ευθυνών καθώς και παρουσίαση του κόστους μεταφοράς.
- (18) Άλλα πλοία οριζόντιας φόρτωσης αποκαλούνται επίσης roto από την ΤΑΑ αλλά στην πραγματικότητα είναι ειδικευμένα πλοία, προριζόμενα καταρχήν για άλλα είδη απ' ό,τι τα εμπορευματοκιβώτια, όπως αυτοκίνητα, και από οικονομική άποψη δεν είναι προσαρμοσμένα στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.
- Όσον αφορά το «LASH», πρόκειται για μεταφορά σιλό στο κήτος ειδικευμένων πλοίων. Είναι δυνατή η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων πάνω σε σιλό. Αυτό όμως το είδος μεταφοράς είναι προσαρμοσμένο στους ποταμούς ή σε κορεσμένους λιμένες ή σε λιμένες με μικρό βάθος. Στην παρούσα περίπτωση, η ΤΑΑ αναφέρεται στην πραγματικότητα στους ειδικευμένους μεταφορείς.
- (19) Σημείο 3.76, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

και ιδιαίτερα ταχεία μεταφορά εντός λιμένος και, συνηθέστερα, την προ και μετά από αυτή χερσαία μεταφορά του εμπορεύματος.

- (42) — Οι τακτικές γραμμές συμβατικής μεταφοράς (με φόρτωση κατά τμήματα ή break bulk)
- (42) Οι τακτικές γραμμές συμβατικής μεταφοράς (break bulk) συνίστανται στη μεταφορά κατά συμβατικό τρόπο, χωρίς εμπορευματοκιβώτια, ποικίλων εμπορευμάτων. Τα πλοία διαθέτουν ανοιχτό κήτος στο οποίο στοιβάζονται, κάθε μία χωριστά, οι παρτίδες των εμπορευμάτων μέχρις ότου εξαντληθεί η ικανότητα του κήτους. Αυτή η μορφή τακτικών γραμμών μεταφοράς ήταν η πλέον διαδεδομένη μέχρις ότου καθιερώθηκαν τα εμπορευματοκιβώτια στις εμπορευματικές μεταφορές στο τέλος της δεκαετίας του '60. Η καθιέρωση των εμπορευματοκιβωτίων επέτρεψε τόσο σημαντική αύξηση της παραγωγικότητας, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά εντός λιμένος⁽²⁰⁾, ώστε αυτή η μορφή μεταφοράς αντικατέστησε σχεδόν εξ ολοκλήρου τη συμβατική μεταφορά (break bulk) στις μεγάλες διαδρομές προς δυσμάς για όλα τα εμπορεύματα που είναι δυνατόν να μεταφερθούν με εμπορευματοκιβώτια.
- (43) Αντίθετα, ακόμη και σήμερα υπάρχουν ορισμένα εμπορεύματα τα οποία, είτε λόγω του υπερβολικού τους βάρους, είτε λόγω του μεγέθους τους, δεν μπορούν να τοποθετηθούν σε εμπορευματοκιβώτια και πρέπει να μεταφερθούν με τον παραδοσιακό τρόπο. Αυτό συμβαίνει, συνήθως, για εμπορεύματα όπως ορισμένα προϊόντα σιδηρουργίας ή μεταλλουργίας ή ακόμη και ορισμένα «project cargo» (προκατασκευασμένα οικοδομικά υλικά).
- Η τακτική θαλάσσια μεταφορά ανάλογα με το δρομολόγιο
- (44) Σε ορισμένα δρομολόγια βορρά-νότου, όπως αυτά που αποτέλεσαν αντικείμενο της απόφασης 92/262/ΕΟΚ της Επιτροπής (εφοπλιστικές επιτροπές)⁽²¹⁾ καθώς και της απόφασης 93/82/ΕΟΚ της Επιτροπής (Cewal, Cowac και Ukwal)⁽²²⁾, η έλλειψη αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών που παρέχονται στους λιμένες καθώς και η σχετικά ανεπαρκής υποδομή χερσαίας μεταφοράς μειώνουν σημαντικά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια έναντι της συμβατικής μεταφοράς. Για το λόγο αυτό, σ' αυτά τα δρομολόγια υπάρχει δυνατότητα σχετικής εναλλαγής μεταξύ αυτών των δύο μορφών τακτικών γραμμών μεταφοράς, σε βαθμό τέτοιο ώστε οι εφοπλιστές συχνά τοποθετούν σ' αυτά τα δρομολόγια πλοία που παρέχουν συγχρόνως δυνατότητες μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια και μεταφοράς τύπου break-bulk.
- (45) Αντίστροφα, στα πολύ ανεπτυγμένα δρομολόγια όπως το υπερατλαντικό, αυτές οι δύο μορφές μεταφοράς δεν αλληλοϋποκαθίστανται, οι εμπορευματικές μεταφορές γίνονται σε μεγάλη έκταση με εμπορευματοκιβώτια, οι σημαντικότερες υπηρεσίες παρέχονται από πλοία που φορτώνονται κατ' αποκλειστικότητα με εμπορευματοκιβώτια και οι τακτικές γραμμές συμβατικής μεταφοράς

(break bulk) προσελκύουν μόνον, και ευλόγως, τα εμπορεύματα που δεν μπορούν να τοποθετηθούν σε εμπορευματοκιβώτια (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ σημείο 4).

- (46) Οι υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές, επειδή συνδέουν δύο έντονα εκβιομηχανοποιημένες περιοχές, καλύπτουν ιδιαίτερα σημαντικό ποσοστό βιομηχανικών προϊόντων, των οποίων η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια είναι συχνά η πλέον ενδεδειγμένη. Εξάλλου, οι εξαγωγείς αυτών των εμπορευμάτων είναι πιθανό να ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για ορισμένες ιδιαιτερότητες της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, δηλαδή τη ταχύτητά της, το συστηματικό της ρυθμό και τη συχνότητά της, την αξιοπιστία της, την ασφάλεια για το εμπόρευμα, τις οικονομίες στο κόστος συσκευασίας και ασφάλισης, την προσαρμοστικότητα της στους διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς. Αυτές οι ιδιαιτερότητες της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια έχουν αναπτυχθεί ιδιαίτερα στο υπερατλαντικό διαμετακομιστικό εμπόριο (βλέπε παράρτημα ΙΙΙ σημείο 6).

iii) Η ειδικευμένη μεταφορά

- (47) Υπάρχουν επίσης θαλάσσιοι μεταφορείς ειδικευμένοι σε ορισμένες μορφές εμπορευμάτων που μπορούν να μεταφερθούν με εμπορευματοκιβώτια. Πράγματι, όταν ένας μεταφορέας πρέπει να μεταφέρει συστηματικά σημαντική ποσότητα ομοιογενούς εμπορεύματος που μπορεί να φορτωθεί σε εμπορευματοκιβώτια και μπορεί να συγκεντρώσει τις απαραίτητες ποσότητες, είναι πιθανώς οικονομικότερο να χρησιμοποιεί ειδικευμένα πλοία από το να μεταφέρει αυτά τα εμπορεύματα με εμπορευματοκιβώτια.
- (48) Επομένως, αυτή η μορφή μεταφοράς (γνωστή με τ' όνομα neo-vrac ή neo-bulk) αφορά ορισμένες κατηγορίες εμπορευμάτων που μεταφέρονται σε πολύ μεγάλες παρτίδες ώστε να συμφέρει οικονομικά η μεταφορά τους με εμπορευματοκιβώτια που αρκούν για να γεμίσουν σημαντικό τμήμα, αν όχι το σύνολο, της ικανότητας ενός πλοίου. Αυτές οι κατηγορίες περιλαμβάνουν κυρίως προϊόντα σιδηρουργίας και μεταλλουργίας, λιπάσματα, ορισμένα χημικά προϊόντα, δασικά προϊόντα και παράγωγα του ξύλου, αυτοκινητά.
- (49) Στην περίπτωση αυτή, οι μεταφορείς συνάπτουν μακροπρόθεσμες συμβάσεις με έναν ή μικρό αριθμό μεγάλων φορτωτών και εκμεταλλεύονται αυτές τις ειδικευμένες υπηρεσίες συστηματικά, κυρίως όμως στο πλαίσιο συμβάσεων ναύλωσης ή παροχής υπηρεσιών. Αυτή η συστηματικότητα, που συνδέεται με μεμονωμένη ή συγκεντρωτική ζήτηση υπηρεσιών μεταφοράς, αποτελεί αντικείμενο διαπραγματεύσεων μεταξύ των ειδικευμένων μεταφορέων και των πελατών τους, και είναι διαφορετικής φύσεως από τη συστηματικότητα των υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς όπου γίνεται εκμεταλλευση τακτικών υπηρεσιών ανεξάρτητα από τη συγκεκριμένη ζήτηση και προσφέρονται υπηρεσίες, κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις, σε όλους τους φορτωτές.

iv) Ανάλυση της δυνατότητας υποκατάστασης

- (50) Η μεταφορά με tramp αφορά εμπορεύματα με διαφορετικά χαρακτηριστικά από εκείνα που μεταφέ-

⁽²⁰⁾ Η παραγωγικότητα της μεταφοράς εντός αυτού κατέστη δυνατό να αυξηθεί έως το πενήνταπλάσιο.

⁽²¹⁾ ΕΕ αριθ. L 134 της 18. 5. 1992, σ. 1.

⁽²²⁾ ΕΕ αριθ. L 34 της 10. 2. 1993, σ. 20.

ρονται με εμπορευματοκιβώτια σε πολύ μεγαλύτερες ποσότητες, χαρακτηρίζεται δε από χωριστές συμβατικές ρυθμίσεις από εκείνες που διέπουν τη μεταφορά μέσα σ' εμπορευματοκιβώτια, και διάθροωση της ζήτησης που δεν έχει σχέση με αυτή των τακτικών γραμμών μεταφορών.

- (51) Οι τακτικές γραμμές συμβατικής μεταφοράς (break-bulk) δεν αποτελούν πλέον, στο υπερατλαντικό διαμετακομιστικό εμπόριο, εύλογη εναλλακτική λύση έναντι της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια για τα περισσότερα εμπορεύματα που μπορούν να μεταφερθούν με τον τελευταίο αυτό τρόπο, και αποτελούν προς το παρόν τμήμα μιας αγοράς υπηρεσιών που διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από την αγορά των υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 42 έως 46).
- (52) Η ειδικευμένη μεταφορά (neo-bulk), παρά το ότι αφορά εμπορεύματα που μπορούν να μεταφερθούν με εμπορευματοκιβώτια, αποτελεί προσφορά μεταφοράς διαφορετικής φύσεως από τις τακτικές γραμμές μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια, και δεν αντιπροσωπεύει εύλογη εναλλακτική λύση στις τακτικές γραμμές μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια παρά μόνο για τους μεταφορείς που διαθέτουν σημαντικές ποσότητες περιορισμένου αριθμού κατηγοριών εμπορευμάτων για τα οποία οι εφοπλιστές έχουν ειδικά κατασκευάσει τα πλοία τους. Επομένως, αυτή η μορφή μεταφοράς δεν αποτελεί εναλλακτική λύση για τη μεγαλύτερη πλειοψηφία των πελατών της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια και είναι, συνεπώς, χωριστή από την αγορά υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια.
- (53) Όσον αφορά τα εμπορεύματα σε υγρή μορφή που αναφέρει η ΤΑΑ ως χωριστό είδος εμπορευμάτων⁽²³⁾, η ανάλυση είναι η ίδια: τα εμπορευματοκιβώτια-δεξαμενές μεταφέρονται σε πλοία εξοπλισμένα κατάλληλα, όπως για παράδειγμα τα πλοία της ΤΑΑ· πρόκειται για την τακτική αγορά μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια. Αντίστροφα, τα δεξαμενόπλοια είναι ειδικευμένα πλοία και εντάσσονται στην κατηγορία της ειδικευμένης μεταφοράς που περιγράφεται ανωτέρω.
- (54) Πρέπει πάντως να γίνει η διαπίστωση ότι ορισμένα εμπορεύματα, που μπορούν ενίοτε να μεταφερθούν με tramp ή με «πέοντραquier», έλκονται από το σύστημα της πολύ ευνοϊκής τιμολόγησης αυτών των εμπορευμάτων που έχουν καθιερώσει οι μεταφορείς των τακτικών γραμμών: με αυτό το σύστημα διαφοροποιημένης ή διακριτικής τιμολόγησης ανάλογα με τη φύση του εμπορεύματος, ορισμένα από τα εμπορεύματα μπορούν να μεταφερθούν σε τιμή πολύ χαμηλότερη της επιβαλλόμενης στο μεγαλύτερο τμήμα του φορτίου που μεταφέρεται με εμπορευματοκιβώτια σε τακτικές γραμμές. Έτσι, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, οι τιμές που προσφέρει η μία ή η άλλη μορφή μεταφοράς μπορούν να είναι παραπλήσιες, όπως αναφέρει η ΤΑΑ στην απάντησή της.
- (55) Μια τέτοια ομοιότητα τιμών, πάντως, είναι δυνατή για ορισμένες κατηγορίες εμπορευμάτων, και περιορίζεται κυρίως σε πολύ μικρό τμήμα των χρηστών της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια σε τακτικές γραμμές. Εξάλλου, ακόμη και σε περίπτωση που οι προσφερόμενες υπηρεσίες είναι διαφορετικές

φύσεως και όπως αναφέρει η ΤΑΑ στην απάντησή της⁽²⁴⁾, η επιλογή του πελάτη εξακολουθεί να επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από ορισμένα χαρακτηριστικά που είναι διαφορετικά για κάθε είδος μεταφοράς (συστηματικός ρυθμός, ταχύτητα, συχνότητα, αριθμός λμμένων, ημερομηνία μεταφοράς, τελικός προορισμός και περισσότερες μορφές μεταφοράς, όγκοι τους οποίους αφορά).

- (56) Έτσι, ακόμη και αν ορισμένες κατηγορίες των εμπορευμάτων μεταφέρονται συγχρόνως σε εμπορευματοκιβώτια, κατά τρόπο συμβατικό ή με ειδικευμένο πλοίο⁽²⁵⁾, αυτό δεν σημαίνει ότι οι πελάτες που επιθυμούν να μεταφέρουν αυτού του είδους τα εμπορεύματα μπορούν να μεταπεθούν με ευκολία, ταχέως και με οικονομικά συμφέροντα τρόπο από τον έναν στον άλλο τρόπο μεταφοράς. Πρέπει εξάλλου να σημειωθεί ότι, παρά τις σημαντικές αυξήσεις των τιμών που εισήγαγε η ΤΑΑ για τη μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια, δεν έδωσε στην Επιτροπή παράδειγμα πελάτη που πραγματικά μετατέθηκε από τη μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια σε άλλη μορφή μεταφοράς.
- (57) Εξάλλου, η έκθεση Dynamar⁽²⁶⁾, που παρουσιάζει ορισμένο αριθμό μεταφορέων που εκμεταλλεύονται συστηματικά τις υπηρεσίες στον Ατλαντικό⁽²⁷⁾, δείχνει ότι οι περισσότεροι απ' αυτούς τους επιχειρηματίες break-bulk, neo-bulk και λοιπούς, δεν παρέχουν ισοδύναμες υπηρεσίες με αυτές των μεταφορέων που χρησιμοποιούν μόνο εμπορευματοκιβώτια [συχνότητα της υπηρεσίας⁽²⁸⁾, αριθμός των εξυπηρετούμενων λμμένων, μη ύπαρξη προσφοράς για περισσότερους τρόπους μεταφοράς κ.λπ.].
- (58) Για το λόγο αυτό, πρέπει να συναχθεί ότι, για τις περισσότερες κατηγορίες εμπορευμάτων και για τους περισσότερους πελάτες της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια σε τακτικές γραμμές, οι άλλες μορφές θαλάσσιας μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της παραδοσιακής μεταφοράς σε τακτικές γραμμές (break-bulk), δεν προσφέρουν εύλογη εναλλακτική λύση ως προς τις υπηρεσίες μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, και ότι αυτές οι υπηρεσίες αποτελούν αυτοτελή αγορά.
- β) Γεωγραφική ανάλυση των υπηρεσιών
- (59) Στον τομέα των μεταφορών, υπηρεσίες ισοδύναμες από τεχνική άποψη που παρέχονται όμως σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί, εκ προοιμίου, ότι είναι δυνατόν να υποκαταστήσουν η μία την άλλη και επομένως δεν αποτελούν μέρος της ίδιας αγοράς υπηρεσιών (π.χ. η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια από το Ρότερνταμ στη Νέα Υόρκη δεν υποκαθίσταται από μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια στο Χονγκ Κονγκ).

⁽²⁴⁾ Σημείο 3.76 της απάντησης της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽²⁵⁾ Σημείο 3.73 της απάντησης της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽²⁶⁾ Έκθεση που συνετάχθη για τους σκοπούς της διαδικασίας από τη Dynamar και υπεβλήθη από την ΤΑΑ στα παραρτήματα 12 και 15 της απάντησης της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽²⁷⁾ Από τους οποίους ορισμένοι εκτελούν μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια σε τακτικές γραμμές και ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή στην ανάλυση αυτής της αγοράς.

⁽²⁸⁾ Η ΤΑΑ επιμένει εξάλλου στη σημασία που έχει για την ποιότητα αυτής της υπηρεσίας, η συχνότητα της τακτικής υπηρεσίας σε εβδομαδιαία βάση.

⁽²³⁾ Σημείο 3.72, σελίδα 55, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

Για το λόγο αυτό, ο ορισμός της αγοράς υπηρεσιών περιλαμβάνει εδώ ένα γεωγραφικό στοιχείο, ανεξάρτητα από τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς που αφορά τη ζώνη όπου αυτές οι υπηρεσίες αποτελούν αντικείμενο εμπορίας.

- (60) Οι υπό κρίση υπηρεσίες είναι υπηρεσίες μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια σε τακτικές γραμμές μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ, διά των ναυτιλιακών οδών μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των λιμένων των ΗΠΑ και του Καναδά.
- (61) Το σύνολο της Βόρειας Ευρώπης εξυπηρετείται από τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, ήτοι, για τις μεγάλες εμπορευματικές μεταφορές Ανατολής-Δύσης, από τους λιμένες του Αμβούργου, της Βρέμης, του Ρότερνταμ, της Αμβέρσας, της Χάβρης, και του Felixstowe. Οι ΗΠΑ εξυπηρετούνται από όλους τους λιμένες της ανατολικής ακτής, δυτικά του Κόλπου των ΗΠΑ, όπως επίσης, για ορισμένες ζώνες, από τους λιμένες της ανατολικής ακτής του Καναδά, δηλαδή το Χάλφαξ και το Μόντρεαλ. Για το λόγο αυτό, όσον αφορά τη θαλάσσια μεταφορά μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ, οι διαδρομές που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι οι ναυτιλιακοί οδοί μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των λιμένων των ΗΠΑ και του Καναδά.
- (62) Πρέπει να παρατηρηθεί ότι δεν είναι δυνατό όλες οι υπό κρίση υπηρεσίες να υποκατασταθούν ανά ζεύγη. Για παράδειγμα, οι υπηρεσίες από τους λιμένες της δυτικής ακτής των ΗΠΑ και αυτές από τους λιμένες της ανατολικής ακτής ανήκουν σε διαφορετικά τμήματα της υπό κρίση αγοράς. Αντίστοιχα, οι υπηρεσίες από τους λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου και από τους ηπειρωτικούς λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, μπορούν επίσης να θεωρηθούν ως τμήματα διαφορετικών αγορών. Παράλληλα, οι λιμένες του Καναδά προσφέρονται για ανταγωνισμό μόνον επί των υπηρεσιών μεταφοράς που προέρχονται ή κατευθύνονται τελικά στο βορειοανατολικό τμήμα των ΗΠΑ, καθώς και στην περιοχή των μεγάλων λιμνών. Στην παρούσα περίπτωση όμως, η ΤΑΑ καλύπτει το σύνολο των εν λόγω υπηρεσιών [με εξαίρεση τις υπηρεσίες από τους λιμένες του Καναδά⁽²⁹⁾] με εύλογα ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού. Για το λόγο αυτό το σύνολο των υπό κρίση υπηρεσιών πρέπει να θεωρηθεί ως μία αγορά κατά την έννοια του άρθρου 85 της συνθήκης.
- (63) Υπάρχει ένας άλλος τρόπος θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ: πρόκειται για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των λιμένων της Μεσογείου και των λιμένων των ΗΠΑ. Ο ανταγωνισμός όμως που θα μπορούσε να ασκηθεί μεταξύ των υπηρεσιών αυτών στη σχετική αγορά είναι πολύ περιθωριακός, για τους ακόλουθους λόγους.
- (64) Το κόστος της χερσαίας μεταφοράς και οι συνεπόμενες καθυστερήσεις περιορίζουν αισθητά τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και αυτών της Μεσογείου. Για τους μεταφορείς της Βόρειας Ευρώπης, οι υπηρεσίες μέσω της Μεσογείου δεν θεωρούνται εύλογη εναλλακτική λύση για τις εν λόγω υπηρεσίες.
- (65) Εξάλλου, υπό τις παρούσες περιστάσεις, ο ανταγωνισμός που ασκείται από τις υπηρεσίες στη Μεσόγειο είναι ακόμη περιορισμένος επειδή οι οι λιμένες της Μεσογείου είναι λιγότερο αποτελεσματικοί και είναι μειωμένη η συχνότητα αυτών των υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό, οι υπηρεσίες από τους λιμένες του βορρά προσελκύουν μερικές φορές μεταφορείς εγκατεστημένους στη νότια Ευρώπη (για παράδειγμα τη βόρεια Ιταλία), ενώ, αντιστρόφως, σπανιότερα βλέπει κανείς ένα μεταφορέα από τη Βόρεια Ευρώπη να χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες μέσω της Μεσογείου.
- (66) Για το λόγο αυτό, οι λιμένες της Μεσογείου δεν συνιστούν πραγματική εναλλακτική λύση έναντι των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης παρά μόνον για τους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι κοντά στη Μεσόγειο⁽³⁰⁾. Αυτά τα στοιχεία οδηγούν στην άποψη ότι οι εμπορευματικές μεταφορές από τους λιμένες της Μεσογείου ασκούν περιθωριακό και ευκαταφρόνητο ανταγωνισμό στην σχετική αγορά μεταφορών, δηλαδή μεταξύ ΗΠΑ και Βόρειας Ευρώπης.

2. Γεωγραφική αγορά

- (67) Η γεωγραφική αγορά είναι η ζώνη στην οποία αποτελούν αντικείμενο εμπορίας οι προπεριγραφόμενες υπηρεσίες. Έτσι, η ευρωπαϊκή γεωγραφική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια σε τακτικές γραμμές μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ, μέσω των ναυτιλιακών οδών μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και των ΗΠΑ και του Καναδά, απαρτίζεται από ζώνες έλξης αυτών των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης.
- (68) Οι εν λόγω ζώνες έλξης εξαρτώνται συγχρόνως από την απόσταση από τους λιμένες και από το κόστος χερσαίας μεταφοράς. Εν προκειμένω, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι ζώνες έλξης των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης καλύπτουν ειδικότερα την Ιρλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Δανία, τις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, το μεγαλύτερο μέρος της Γερμανίας καθώς και της βόρειας και κεντρικής Γαλλίας.

3. Συμπέρασμα

- (69) Η ΤΑΑ, στην απάντησή της⁽³¹⁾, υποδεικνύει ότι, προκειμένου να εκτιμηθεί η φύση της υπό κρίση αγοράς, οι διάφορες πηγές ανταγωνισμού πρέπει να

⁽²⁹⁾ Πρέπει να γίνουν σχετικά δύο παρατηρήσεις:

- το διαμετακομιστικό εμπόριο μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ μέσω των καναδικών λιμένων αντιπροσωπεύει σχετικά μικρό τμήμα της σχετικής αγοράς, όπως εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 147, και είναι ανταγωνιστικό για μέρος μόνο των υπηρεσιών μέσω των λιμένων των ΗΠΑ,
- η αμερικανική και καναδική νομοθεσία διαφέρουν κατά τέτοιο τρόπο ώστε η συμφωνία ΤΑΑ, που υπάγεται στην αμερικανική νομοθεσία, να καλύπτει μόνον τις εμπορευματικές μεταφορές μέσω των λιμένων των ΗΠΑ.

⁽³⁰⁾ Εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, μόνον ορισμένοι μεταφορείς εγκατεστημένοι στη νότια Γαλλία μπόρεσαν να μετατοπίσουν τις εμπορευματικές τους μεταφορές προς τους μεσογειακούς λιμένες της Μεσογείου μετά την έναρξη ισχύος της ΤΑΑ.

⁽³¹⁾ Σημείο 3.1, σελίδα 32, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

εξετασθούν συλλογικά και όχι χωριστά. Αυτό θα συνέβαινε πράγματι εάν οι θαλάσσιοι μεταφορείς δεν ήταν σε θέση να διακρίνουν μεταξύ των διαφόρων ειδών ζήτησης και εάν μία εναλλακτική ανταγωνιστική λύση σχετικά με τιμήμα της ζήτησης μπορούσε να έχει επιπτώσεις στις τιμές ολόκληρης της αγοράς. Όμως, στην παρούσα περίπτωση, οι θαλάσσιοι μεταφορείς διαχωρίζουν ειδικότερα τις διάφορες κατηγορίες εμπορευμάτων εφαρμόζοντας διαφορετικούς ναύλους (βλέπε αιτιολογική σκέψη 77) και είναι, συνεπώς, σε θέση να περιορίσουν τα αποτελέσματα ενός οριακού ανταγωνισμού στη μεταφορά ειδικών κατηγοριών εμπορευμάτων. Για το λόγο αυτό, οι υπηρεσίες που περιγράφονται ανωτέρω πρέπει να θεωρηθούν ως η υπό κρίση αγορά.

- (70) Η προπεριγραφείσα αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών συνιστά αυτοτελές πεδίο δραστηριοτήτων, με σχετικά ομοιογενείς συνθήκες ανταγωνισμού. Η συμφωνία ΤΑΑ την καλύπτει σχεδόν εξ ολοκλήρου (εκτός από τα δρομολόγια μέσω των καναδικών λιμένων που εκφεύγουν του πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας των ΗΠΑ) και θεσπίζει στις αγορές αυτές κανόνες για τα μέλη της συμφωνίας.

B. Η χερσαία μεταφορά

- (71) Οι υπηρεσίες τις οποίες αφορά η παρούσα απόφαση είναι οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς των εμπορευματοκιβωτίων οι οποίες προσφέρονται στους μεταφορείς πέραν από τη θαλάσσια μεταφορά, μεταξύ άλλων από τις εταιρείες που είναι μέλη της ΤΑΑ, στο πλαίσιο συνδυασμένης μεταφοράς.
- (72) Πρόκειται εδώ για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων που προηγείται και έπεται της θαλάσσιας μεταφοράς μεταξύ των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και εσωτερικών σημείων στην Ευρώπη, στο πλαίσιο συνδυασμένης υπερατλαντικής μεταφοράς.

Γ. Οργάνωση της αγοράς θαλάσσιας μεταφοράς

1. Οργάνωση των υπηρεσιών

- (73) Η θαλάσσια μεταφορά στις τακτικές γραμμές μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ έχει οργανωθεί με βάση τακτικές υπηρεσίες: κάθε τακτική υπηρεσία αποτελείται από καθορισμένο αριθμό πλοίων (τέσσερα ή πέντε γενικά) που εκτελούν σταθερό δρομολόγιο και πλευρίζουν σε σταθερές ημερομηνίες σε κάθε λιμάνι. Αυτά τα δρομολόγια είτε γίνονται με επιστροφής μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και μιας ή περισσότερων από τις αμερικανικές ακτές (Ανατολική ακτή, ακτή του Κόλπου ή Δυτική ακτή), είτε πρόκειται για το γύρο του κόσμου προς κάθε κατεύθυνση.
- (74) Για να οργανωθούν αυτές οι περιζήτητες τακτικές υπηρεσίες, οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών συχνά καταλήγουν σε ομαδοποιήσεις, είτε κατανέμοντας τα πλοία σε μια ίδια υπηρεσία, είτε αποσύροντας τα δικά τους πλοία για να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες άλλων, είτε με αμοιβαία εκμίσθωση του χώρου των δικών τους μεταφορικών ικανοτήτων.

- (75) Στο πλαίσιο της ΤΑΑ, όλες οι εταιρείες μέλη συμμετέχουν σε τέτοιες συμφωνίες κατανομής της ικανότητας, ανά ομάδες των δύο, τριών ή τεσσάρων εταιρειών. Αυτές οι συμφωνίες που χρονολογούνται, στις περισσότερες περιπτώσεις, πριν από την σύναψη της ΤΑΑ, είναι ανεξάρτητες από τις συμφωνίες τιμών ή συμφωνίες περιορισμού της χρήσης των ικανοτήτων που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ όλων των μελών της ΤΑΑ.

2. Παραδοσιακή εμπορική οργάνωση

- (76) Μέχρι της ενάρξεως ισχύος της ΤΑΑ, η εμπορική οργάνωση των εμπορευματοκιβωτίων βασιζόταν παραδοσιακά στο σύστημα των ναυτιλιακών διασκέψεων: ορισμένες εταιρείες συνδέονταν από μία συμφωνία διάσκεψης, και οι άλλες εταιρείες παρέμεναν ανεξάρτητες και ασχολούνταν με τις εμπορευματικές μεταφορές ως μη συμβαλλόμενοι τρίτοι ανταγωνιζόμενες τις άλλες υφιστάμενες διάσκεψεις. Η διάσκεψη (USANERA ή NEUSARA ανάλογα με την κατεύθυνση της μεταφοράς), που διέθετε μερίδιο αγοράς της τάξεως του 50 % κατά τα τελευταία έτη, δημοσίευε τιμοκατάλογο που ίσχυε για όλα τα μέλη της.
- (77) Η ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών τιμολογίων συνίσταται στο ότι εισάγει διακρίσεις μεταξύ των διαφόρων προϊόντων, εν γένει βάσει της αξίας: για τα ακριβότερα εμπορεύματα καταβάλλεται υψηλότερη τιμή απ' ό,τι για τα φθηνότερα εμπορεύματα. Οι τιμές μεταφοράς μπορούν έτσι να ποικίλουν από 1 έως 5, και ενίοτε ακόμα περισσότερο, για την ίδια υπηρεσία μεταφοράς.
- (78) Στο πλαίσιο αυτό, ένας πελάτης μπορούσε να έχει τρία είδη εμπορικών σχέσεων με μία διάσκεψη:
- είτε ο πελάτης πλήρωνε τον προτεινόμενο από τη διάσκεψη ναύλο οπότε επέλεγε ποίο από τα μέλη της διάσκεψης θα μετέφερε τα εμπορεύματά του,
 - είτε ο πελάτης πετύχαινε έκπτωση εκ μέρους ενός από τα μέλη της διάσκεψης, που έπρεπε στην περίπτωση αυτή να γνωστοποιήσει στα άλλα μέλη την «ανεξάρτητη ενέργειά του» («Independent Rate Action») ⁽³²⁾,
 - είτε ο πελάτης υπέγραφε σύμβαση υπηρεσιών με την διάσκεψη, με την οποία αναλάμβανε την υποχρέωση να μεταφέρει μια ελάχιστη ποσότητα για συγκεκριμένη περίοδο, με συνολική τιμή μικρότερη από 15 έως 20 %, ενίοτε περισσότερο, από την τιμή του ναύλου.
- (79) Αυτές οι διασκέψεις που ασκούσαν δραστηριότητες στον Ατλαντικό ουδέποτε επέτρεψαν στα μέλη τους να υπογράψουν ατομικά συμβάσεις παροχής υπηρεσιών.
- (80) Με τους ανεξάρτητους, οι εμπορικές σχέσεις ήταν ανάλογες:

⁽³²⁾ Σύμφωνα με το Shipping Act του 1984 των ΗΠΑ, Section 5, το δικαίωμα ανεξάρτητης ενέργειας είναι υποχρεωτικό για τα δρομολόγια που ξεκινούν ή καταλήγουν στις ΗΠΑ.

- είτε ο πελάτης πλήρωνε τον ναύλο του ανεξάρτητου,
- είτε υπέγραφε με αυτόν τον εφοπλιστή σύμβαση παροχής υπηρεσιών.

- (81) Κατά τα τελευταία έτη στις υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές, οι ανεξάρτητες ενέργειες στους κόλπους των διασκέψεων παρέμειναν σχετικά περιθωριακές, ενώ οι μεταφερθείσες βάσει συμφωνιών πλαροχής υπηρεσιών ποσότητες αντιπροσώπευαν [...] των εμπορευματικών μεταφορών.
- (82) Ακόμη και στις διαπραγματεύσεις για τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, η παραπομπή στον ναύλο εξακολουθούσε να είναι πολύ σημαντική για τον καθορισμό τιμής της σύμβασης παροχής υπηρεσιών.

II. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (83) Οι υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές, παρά το ότι είναι οι μικρότερες σε όγκο από τις μεγάλες κατηγορίες εμπορευματικών μεταφορών Ανατολής-Δύσης, κατέχουν την τρίτη θέση μετά τις μεταφορές Ειρηνικού και Ευρώπης/Απω Ανατολής. Πρόκειται επομένως για εμπορευματικές μεταφορές παγκόσμιας σημασίας, ιδιαίτερα σημαντικές για την ευρωπαϊκή οικονομία.
- (84) Για να δοθεί μια εικόνα του μεγέθους του όγκου των υπερατλαντικών εμπορευματικών μεταφορών, το σύνολο των εμπορικών ανταλλαγών μεταξύ Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ΗΠΑ ανερχόταν το 1992 σε 73,9 δισεκατομμύρια Ecu ευρωπαϊκές εξαγωγές και 86,7 δισεκατομμύρια Ecu αμερικανικές εξαγωγές. Γενικά θεωρείται ότι το εμπόριο βιομηχανικών προϊόντων αντιπροσωπεύει το 69% της αξίας του παγκοσμίου εμπορίου. Εξάλλου, τα διάφορα εμπορεύματα αντιστοιχούν στα δύο τρίτα της αξίας των εμπορευμάτων που ανταλλάσσονται διά θαλάσσης⁽³³⁾. Φαίνεται έτσι ότι σημαντικό μέρος της αξίας του εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ διακινείται με θαλάσσιες μεταφορές τακτικών γραμμών. Η Επιτροπή, ωστόσο, δεν διαθέτει ακριβή στοιχεία ως προς την αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με τις υπερατλαντικές συγκοινωνίες τακτικών γραμμών.
- (85) Όσον αφορά τους όγκους, οι υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές που διακινούνται κατευθείαν μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και ΗΠΑ αντιπροσώπευαν το 1992 περίπου 1 εκατομμύριο TEU προς κάθε κατεύθυνση.

A. Προσφορά

- (86) Αυτό το εμπόριο γνώρισε μέχρι το 1990 ορισμένη αύξηση των διαθέσιμων μεταφορικών ικανοτήτων: η έκθεση του 1991 υπολογίζει ότι στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Βόρειας Ευρώ-

πης-Βόρειας Αμερικής παρατηρήθηκε αύξηση της τάξεως του 4% από το 1985 ως το 1987, κατόπιν του 12,8% από το 1987 έως το 1990⁽³⁴⁾.

- (87) Μεταξύ 1990 και 1992, η τάση ήταν μάλλον πτωτική. Υπολογίζεται ότι οι συνολικές ικανότητες στο υπερατλαντικό εμπόριο μειώθηκαν κατά 2,4% στην κατεύθυνση Westbound (που ξεκινούσε από την Ευρώπη) και κατά 1,1% στην κατεύθυνση Eastbound⁽³⁵⁾ (που ξεκινά από τις ΗΠΑ).

B. Ζήτηση

- (88) Από πλευράς ζήτησης, η κατάσταση κατά τα έτη 1987/88 ήταν στο δρομολόγιο Westbound κατά πολύ ανώτερη του δρομολογίου Eastbound: οι όγκοι Westbound μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Βόρειας Αμερικής (συμπεριλαμβάνεται η ακτή του Καναδά, όχι όμως η Δυτική ακτή της Αμερικής) ήταν το 1988 κατά 27% ανώτεροι από ό,τι στο δρομολόγιο Eastbound⁽³⁶⁾.
- (89) Μεταξύ 1988 και 1992, οι εμπορευματικές μεταφορές, γνώρισαν αντιφατικές εξελίξεις: αφενός, στασιμότητα στα δρομολόγια Westbound, και, αφετέρου, αύξηση στα δρομολόγια Eastbound:

Έτος	Westbound	Eastbound
1988-1989	+ 6,6%	+16,3% ⁽³⁷⁾
1989-1990	- 2,6%	+10,2% ⁽³⁸⁾
1990-1991	+10,1%	+ 7,1% ⁽³⁹⁾
1991-1992	+ 9,1%	+ 6,9% ⁽⁴⁰⁾

- (90) Έτσι, ενώ οι εμπορευματικές μεταφορές Westbound γνώρισαν στασιμότητα από άποψη όγκου, με ένα

⁽³⁴⁾ Strategy and Profitability in Global Container Shipping, Drewry, Νοέμβριος 1991, σ. 122. [...] ποσοστό που επαναλαμβάνει η TAA στην κοινοποίησή της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 2.

⁽³⁵⁾ Drewry, container market profitability to 1997, Δεκέμβριος 1992, σ. 79.

⁽³⁶⁾ Drewry, Νοέμβριος 1991, σ. 123, που επαναλαμβάνεται στην κοινοποίηση της TAA της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 19.

⁽³⁷⁾ Βόρεια Αμερική εκτός από Δυτική ακτή, Drewry, Νοέμβριος 1991, σ. 123, που επαναλαμβάνεται στην κοινοποίηση της TAA της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 19.

⁽³⁸⁾ Διαμετακομιστικό εμπόριο Ευρώπης/ΗΠΑ (τρεις ακτές), εκτός από Καναδά, JOC/Piers ΗΠΑ, Liner Trade Review 1991 Annual Issue, που επαναλαμβάνεται στην κοινοποίηση της TAA της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 17. Βλέπε επίσης διαμετακομιστικό εμπόριο Ευρώπης/Βόρειας Αμερικής πλην της Δυτικής ακτής, Drewry, Νοέμβριος 1991, σ. 123 και κοινοποίηση TAA της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 19: Westbound: -2,5% και Eastbound: +10,2%.

⁽³⁹⁾ Εμπορευματικές μεταφορές Ευρώπης/ΗΠΑ (τρεις ακτές) εκτός από Καναδά, JOC/Piers U.S. Liner Trade Review 1991 Annual Issue, που επαναλαμβάνεται στην κοινοποίηση της TAA της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 17. Βλέπε επίσης εμπορευματικές μεταφορές Ευρώπης/Βόρειας Αμερικής (με την Δυτική ακτή και τον Καναδά), Drewry, Δεκέμβριος 1992, σ. 54: Westbound: -9,1% Eastbound: +8,1%.

⁽⁴⁰⁾ Εμπορευματικές μεταφορές Ευρώπης/ΗΠΑ (τρεις ακτές), JOC/Piers και απάντηση της TAA της 15ης Ιουλίου 1993.

⁽³³⁾ Pierre Bauchet, Le Transport Maritime, Economica 1992, σ. 17 και 34.

κενό το 1991 που καλύφθηκε το επόμενο έτος, οι εμπορευματικές μεταφορές Eastbound γνώρισαν μεταξύ 1988 και 1992 σχετικά μεγάλη και αδιάκοπη αύξηση.

- (91) Το 1993, σύμφωνα με τα δεδομένα της ΤΑΑ, οι εμπορευματικές μεταφορές γνώρισαν την ακόλουθη ανάπτυξη:

Έτος	Westbound	Eastbound
1992-1993 ⁽⁴¹⁾	+11 %	-10 %

- (92) Επομένως, οι εμπορευματικές μεταφορές Westbound εξακολούθησαν να αυξάνονται κατά τρόπο σαφή το 1993, ενώ οι εμπορευματικές μεταφορές Eastbound αναδιπλώθηκαν σημαντικά εκείνο το έτος.

Γ. Έλλειψη ισορροπίας μεταξύ Westbound — Eastbound

- (93) Ξεκινώντας ήδη με μία έλλειψη ισορροπίας που κλίνει υπέρ των εμπορευματικών μεταφορών Westbound [όγκοι Westbound ανώτεροι κατά 27% (βλέπε αιτιολογική σκέψη 88) από τους όγκους Eastbound το 1988], οι διαπιστωθείσες εξελίξεις κατά τα έτη 1988-1992 επέτρεψαν κατ' αρχάς να καλυφθούν το 1990 τα κενά και στην συνέχεια να υπάρξει το 1991 υπέρβαση των όγκων Westbound από τους όγκους Eastbound, σε σημείο που να προκληθεί ελαφρά ανισορροπία υπέρ των μεταφορών Eastbound. Υπολογίζεται ότι οι όγκοι Eastbound υπερέβησαν κατά 10,2% ⁽⁴²⁾ τους όγκους Westbound το 1991. Από το 1992, το νέο ξεκίνημα των εμπορευματικών μεταφορών Westbound μείωσε αυτήν την ανισορροπία περίπου στο 6,9% της διαφοράς ⁽⁴³⁾.

- (94) Έτσι οι διαπιστωθείσες ανισορροπίες το 1991 και το 1992 (10,2% και 6,9%) μεταξύ των δρομολογίων Eastbound και Westbound των υπερατλαντικών εμπορευματικών μεταφορών φαίνονται παροδικές και συγχρόνως αρκετά ασήμαντες σε σχέση με τις ανισορροπίες που παρατηρήθηκαν στο παρελθόν στις εμπορευματικές αυτές μεταφορές (27% το 1988), ή σε σύγκριση με εκείνες που παρατηρούνται στις άλλες δύο μεγάλες κατηγορίες εμπορευματικών μεταφορών παγκοσμίως επιπέδου μεταξύ Ανατολής-Δύσης: το 1991, αυτές οι ανισορροπίες ήταν της τάξεως του 25% στον Ειρηνικό και του 35% στις εμπορευματικές μεταφορές της Άπω Ανατολής ⁽⁴⁴⁾.

- (95) Το 1993, οι αντιθέσεις στις εξελίξεις στην ζήτηση Eastbound και Westbound προκάλεσαν νέα ανατρο-

πή της ισορροπίας: οι όγκοι Westbound υπερέβησαν τους όγκους Eastbound κατά 15% το 1993 ⁽⁴⁵⁾. Συγκεκριμένα, η ισορροπία επετεύχθη ήδη από το πρώτο τρίμηνο, και οι όγκοι Westbound υπερέβησαν τους όγκους Eastbound κατά τη διάρκεια καθενός από τα τρία τελευταία τρίμηνα ⁽⁴⁶⁾. Επομένως, η κατάσταση ανισορροπίας που επικρατούσε κατά την στιγμή σύστασης της ΤΑΑ ανατράπηκε το 1993.

Δ. Ποσοστό χρησιμοποίησης

- (96) Το ποσοστό χρησιμοποίησης των πλοίων είναι η σχέση μεταξύ του όγκου της ζήτησης και της συνολικής διαθέσιμης μεταφορικής ικανότητας. Αποτελεί ικανοποιητικό δείκτη της κατάστασης της αγοράς. Δεδομένου ότι πρόκειται για τακτικές υπηρεσίες, η ικανότητα είναι πάντα πλεονάζουσα και το ποσοστό χρησιμοποίησης προσεγγίζει σπάνια το 100%.

- (97) Το 1990, το ποσοστό χρησιμοποίησης των πλοίων υπολογιζόταν σε 60,5% Westbound και 59,4% Eastbound ⁽⁴⁷⁾. Αυτά τα αριθμητικά στοιχεία επαναλαμβάνονται από την ΤΑΑ στην κοινοποίηση της 28ης Αυγούστου 1992.

- (98) Η έκθεση Drewry του Δεκεμβρίου 1992 υπολογίζει το μέσο όρο χρησιμοποίησης στο σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών Βόρειας Ευρώπης-ΗΠΑ, Καναδά, Μεξικού στις ακόλουθες τιμές ⁽⁴⁸⁾:

Έτος	Westbound	Eastbound
1990	64,7	64,2
1991	60,1	69,1
1992	62,6	72,4

- (99) Αυτά τα δεδομένα αποκαλύπτουν μία στασιμότητα στο δρομολόγιο Westbound και βελτίωση στο δρομολόγιο Eastbound, εξέλιξη που αντιστοιχεί στις εξελίξεις των όγκων των εμπορευματικών μεταφορών προς κάθε κατεύθυνση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 90).

⁽⁴⁵⁾ Βλέπε γραφική παράσταση αριθ. 26 που παρουσιάστηκε στην προφορική ακρόαση της 28ης και 29ης Απριλίου 1994. Βλέπε επίσης 12,7% της ανισορροπίας σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλε η ΤΑΑ στις 25 Μαΐου 1994, σχετικά με τους όγκους εκτός «transshipment». Βλέπε επίσης την ανισορροπία της τάξεως του 26% σε όλες τις εμπορευματικές μεταφορές εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ, πίνακες 13 και 14 στην απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽⁴⁶⁾ Απάντηση της ΤΑΑ της 19ης Νοεμβρίου 1993 σε αίτηση παροχής πληροφοριών. Βλέπε επίσης απάντηση της ΤΑΑ της 25ης Μαΐου 1994 σε αίτηση παροχής πληροφοριών.

⁽⁴⁷⁾ Drewry, Νοέμβριος 1991, σ. 1.

⁽⁴⁸⁾ Drewry, Δεκέμβριος 1992, σ. 81. Αυτά τα ποσοστά βασίζονται στους μεταφερθέντες όγκους εκ των οποίων εξαιρούνται τα στρατιωτικά εμπορεύματα καθώς και τα εμπορεύματα που μεταφορτώνονται («relay traffic»): συνεπώς, είναι χαμηλότερα των πραγματικών ποσοστών χρησιμοποίησης των πλοίων.

⁽⁴¹⁾ Ευρωπαϊκές εξαγωγές σε εμπορευματοκιβώτια προς τις ΗΠΑ διακινούμενα μέσω λιμένων της Βόρειας Ευρώπης, σημείο 3.57, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85. Βλέπε επίσης τη γραφική παράσταση αριθ. 23 που υπεβλήθη στην ακρόαση της 28ης και 29ης Απριλίου 1994 καθώς και την επιστολή της ΤΑΑ της 1ης Ιουνίου 1994.

⁽⁴²⁾ Εμπορευματικές μεταφορές των τριών ακτών των ΗΠΑ, JOC/Piers 1991, και κοινοποίηση της ΤΑΑ της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 17.

⁽⁴³⁾ Εμπορευματικές μεταφορές των τριών ακτών των ΗΠΑ, JOC/Piers και απάντηση της ΤΑΑ της 15ης Ιουλίου 1993.

⁽⁴⁴⁾ Drewry, Δεκέμβριος 1992, σ. 54.

- (100) Εξάλλου, η ΤΑΑ δήλωσε στην Επιτροπή ότι το ποσοστό χρησιμοποίησης των πλοίων της ανερχόταν κατά μέσο όρο ⁽⁴⁹⁾:

(%)		
Έτος	Westbound	Eastbound
1991	[...]	[...]
1992	[...]	[...]

- (101) Αυτοί οι μέσοι όροι κρύβουν στην πραγματικότητα αρκετά μεγάλες διαφορές. Πράγματι, το ποσοστό χρησιμοποίησης των μελών της ΤΑΑ κυμαινόταν το 1992 μεταξύ [...] και [...] στην κατεύθυνση Eastbound και μεταξύ [...] και [...] στην κατεύθυνση Westbound.
- (102) Τα μέλη της ΤΑΑ κρίνουν ότι η πλεονάζουσα ικανότητα στις υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές ήταν της τάξεως του 30% στην κατεύθυνση Westbound και 19% στην κατεύθυνση Eastbound το 1991 ⁽⁵⁰⁾, πράγμα που φαίνεται να αληθεύει ενόψει των γενικών στοιχείων που περιέχονται στην έκθεση Drewry, μπορεί όμως να θεωρηθεί αιτιασώδες σε σχέση με το μέσο όρο του πραγματικού ποσοστού χρησιμοποίησης των μελών της ΤΑΑ το 1991.
- (103) Η έκθεση Drewry αποτιμά το ποσοστό χρησιμοποίησης το 1992 στις τρεις μεγάλες παγκόσμιες κατηγορίες εμπορευματικών μεταφορών ως εξής ⁽⁵¹⁾:

(%)		
	Ισχυρό σκέλος	Ασθενές σκέλος
Υπερατλαντικό	72,4 (EB) ⁽¹⁾	62,6 (WB)
Ειρηνικού	82,7 (EB)	66,2 (WB)
Ευρώπης/Απω Ανατολής	81,8 (WB) ⁽²⁾	56,8 (EB)

(¹) EB = ανατολικά.
(²) WB = δυτικά.

- (104) Στον Ατλαντικό, σχετικά με τις άλλες μεγάλες κατηγορίες εμπορευματικών μεταφορών, το ποσοστό χρησιμοποίησης του ισχυρού σκέλους (Westbound, 72,4%) φαίνεται χαμηλό το 1992, πράγμα που είναι ενδεικτικό για το σύνολο της πλεονάζουσας ικανότητας. Με βάση αυτά τα στοιχεία, φαίνεται ότι οι υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές είναι εκείνες από τις τρεις μεγάλες κατηγορίες Ανατολής-Δύσης που παρουσιάζουν το σημαντικότερο πλεόνασμα ικανότητας σε σχέση με τον συνολικό όγκο των εμπορευματικών μεταφορών.
- (105) Αντίθετα, το ποσοστό χρησιμοποίησης του ασθενούς σκέλους (Westbound, 62,6%) είναι της αυτής τάξεως με των άλλων εμπορευματικών μεταφορών. Το ποσοστό χρησιμοποίησης του σκέλους Westbound το 1992 φαίνεται επίσης σχετικά σύνθηες για ασθενές σκέλος αν συγκριθεί με το ποσοστό του 46% που αντιμετώπισε το υπερατλαντικό σκέλος Eastbound το 1987 ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ Για το 1991, βλέπε κοινοποίηση της ΤΑΑ της 28ης Αυγούστου 1993.

Για το 1992, βλέπε απάντηση της ΤΑΑ της 15ης Ιουλίου 1993.

⁽⁵⁰⁾ Κοινοποίηση της ΤΑΑ της 28ης Αυγούστου 1983, σ. 23.

⁽⁵¹⁾ Drewry, Δεκέμβριος 1992, σ. 9 και 10.

⁽⁵²⁾ Drewry, Νοέμβριος 1991, σ. 1, επαναλαμβάνεται στην κοινοποίηση της ΤΑΑ της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 24.

- (106) Το 1993, ο μέσος όρος του ποσοστού χρησιμοποίησης των μελών της ΤΑΑ επιβεβαιώνει τις τάσεις των εμπορευματικών μεταφορών που αναλύονται ανωτέρω: στο σκέλος Westbound, το ποσοστό ανήλθε σε [...], ενώ το ποσοστό πλησίαζε ελαφρά το [...] στο σκέλος Eastbound ⁽⁵³⁾.

ΣΤ. Ύψος ναύλου

- (107) Η ανάλυση των ποσοστών ναύλου είναι πολύπλοκη: οι ναύλοι ποικίλλουν σημαντικά από το ένα εμπόρευμα στο άλλο, και ο μέσος όρος εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη φύση των μεταφερομένων εμπορευμάτων ⁽⁵⁴⁾ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 77). Ομοίως οι τιμές των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών είναι συχνά κατώτερο των ναύλων, και είναι δύσκολο να υπολογιστούν οι ποσοτικές τους συνέπειες. Τέλος, το υπέρβαρο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 191) και το κόστος χερσαίας μεταφοράς μπορούν να υπερβούν το μερίδιο της θαλάσσιας μεταφοράς, χωρίς να έχει γίνει ανάλυση και να καταστήσουν δυνατό τον διαχωρισμό του θαλάσσιου σκέλους.
- (108) Ωστόσο, υπολογίζεται εν γένει ότι το ποσοστό μειώθηκε σημαντικά από το 1980 μέχρι το 1992, με την ακόλουθη εξέλιξη ⁽⁵⁵⁾:

(σε USD/TEU)				
	1980	1984	1990	1991
Westbound	1 200	1 500	950	750
Eastbound	1 200	1 350	750	800

Πηγή: Drewry, Δεκέμβριος 1992, σ. 114, επαναλαμβάνεται μερικώς στην κοινοποίηση της ΤΑΑ της 28ης Αυγούστου 1993, σ. 26. Εκτός από τη χερσαία μεταφορά και THC.

- (109) Εξάλλου, σύμφωνα με την έκθεση Drewry του 1992 ⁽⁵⁶⁾ αν το ύψος του ναύλου φαίνεται ότι έχει μειωθεί από 23% σε 27% μεταξύ 1988 και 1991 στο σκέλος Westbound, μέσα στο ίδιο διάστημα θα είχε αυξηθεί από 10% σε 13% στο σκέλος Eastbound.
- (110) Σύμφωνα με την ΤΑΑ ⁽⁵⁷⁾, τα εισοδήματα ανά TEU ⁽⁵⁸⁾ θα είχαν παρουσιάσει την ακόλουθη εξέλιξη:

(σε USD/TEU) ⁽¹⁾			
	1989	1990	1991
Westbound	[...]	[...]	[...]
Eastbound	[...]	[...]	[...]

(¹) Συμπεριλαμβανομένων των BAF, CAF, THC και του χερσαίου σκέλους.

⁽⁵³⁾ Απάντηση της ΤΑΑ της 25ης Μαΐου 1994.

⁽⁵⁴⁾ Στις εμπορευματικές μεταφορές ηπειρωτικής Ευρώπης-ακτής του Ατλαντικού ΗΠΙΑ το 1993, το ποσοστό του σκέλους θαλάσσιας μεταφοράς ποικίλλει από 500 USD έως 3 500 USD για ένα εμπορευματοκιβώτιο 40 ανάλογα με την κατηγορία του μεταφερόμενου εμπορεύματος.

⁽⁵⁵⁾ Σε σημερινά USD.

⁽⁵⁶⁾ Drewry, Δεκέμβριος 1992, σ. 115.

⁽⁵⁷⁾ Κοινοποίηση της ΤΑΑ της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 27.

⁽⁵⁸⁾ Σε σημερινά USD.

- (111) Αυτό αντιπροσωπεύει πτώση της τάξεως του 20% στο σκέλος Westbound και στασιμότητα στο σκέλος Eastbound.
- (112) Η ΤΑΑ, εξάλλου, αναφέρει ότι το ποσοστό του σκέλους Westbound έφθινε συνεχώς από το 1985 [...] μέχρι το 1992 [...], φθάνοντας σήμερα σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα⁽⁵⁹⁾.
- (113) Φαίνεται λοιπόν ότι, στο διάστημα που προηγήθηκε της θέσης σε εφαρμογή της ΤΑΑ ενόψει αυτών των τελευταίων πληροφοριακών στοιχείων, η αποτελεσματικότητα των όγκων του σκέλους Westbound μεταξύ 1988 και 1992 ακολουθήθηκε από συνεχιζόμενη πτώση των ναύλων, και ότι η καθαρή βελτίωση των όγκων του σκέλους Eastbound για την ίδια περίοδο επέτρεψε μικρή μόνο ή ανύπαρκτη άνοδο των ναύλων προς αυτή την κατεύθυνση.

Z. Οικονομική ζημία

- (114) Τα μέρη της ΤΑΑ ανέφεραν ότι η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα και η συνεχιζόμενη πτώση των ναύλων οδήγησαν όλους τους εφοπλιστές σε σημαντικές ζημιές στις υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές. Το 1991, το σύνολο των ζημιών των μερών της ΤΑΑ που ήταν παρόντα στον Ατλαντικό ανερχόταν, σύμφωνα με την ΤΑΑ, σε [...] USD [...] και κυμαινόταν σε κάθε τακτική γραμμή μεταξύ [...] USD [...] και [...] USD [...].
- (115) Για το 1992 και 1993, τα μέρη της ΤΑΑ ανέφεραν στην Επιτροπή τα κέρδη και τις ζημιές που πραγματοποιήθηκαν, αφενός, στο επίπεδο του ομίλου στον οποίο συμμετέχουν και, αφετέρου, στο επίπεδο του συνόλου των ναυτιλιακών τους δραστηριοτήτων σε τακτικές γραμμές σε παγκόσμιο επίπεδο και, τέλος, στο επίπεδο των ναυτιλιακών τους δραστηριοτήτων σε τακτικές γραμμές στον Ατλαντικό⁽⁶⁰⁾.

Σύνολο κερδών (ζημιών) των μερών της ΤΑΑ το 1992 και το 1993

(σε εκατομμύρια USD)

	Όμιλος	Ναυτιλιακές δραστηριότητες τακτικών γραμμών	Υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές
Σύνολο 1992	[...]	[...]	[...]
Σύνολο 1993	[...]	[...]	[...]

Αυτές οι ζημιές κατά τις υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές, που αναφέρονται στους όγκους που μεταφέρθηκαν προς τις δύο κατευθύνσεις, ανταποκρίνονται σε ζημία [...] USD ανά TEU το 1992⁽⁶¹⁾.

- (116) Σύμφωνα με την ΤΑΑ, οι απώλειες αυτές εξηγούν το λόγο για τον οποίο τα μέρη της ΤΑΑ κατήρτισαν πρόγραμμα εξάλειψης των ζημιών υπό μορφή αύξησης των ναύλων για την περίοδο 1993-1995⁽⁶²⁾. Εντούτοις, πρέπει να σημειωθεί ότι τα αποτελέσματα των υπερατλαντικών εμπορευματικών μεταφορών δεν αποτελούν το μοναδικό κριτήριο που έλαβαν υπόψη οι εφοπλιστές κατά τη λήψη αποφάσεων περί διάθεσης μεταφορικών ικανοτήτων στον Ατλαντικό. Πράγματι, συχνά τα πλοία που χρησιμοποιούνται στον Ατλαντικό αποτελούν τμήμα υπηρεσιών που καλύπτουν ταυτόχρονα διάφορους ωκεανούς: από τις δέκα υπηρεσίες της ΤΑΑ που λειτουργούσαν τον Ιανουάριο του 1994⁽⁶³⁾, τέσσερις είναι υπηρεσίες τύπου σαΐτας (pendulum services) (που περιλαμβάνουν ταυτόχρονα τις εμπορευματικές μεταφορές του Ειρηνικού) ή γύρου του κόσμου. Για τους λόγους αυτούς καθώς και για λόγους εμπορικής παρουσίας και οργάνωσης (επιστροφή των άδειων εμπορευματοκιβωτίων, για παράδειγμα), η εκμετάλλευση των υπερατλαντικών εμπορευματικών μεταφορών μπορεί να θεωρηθεί απαραίτητη από τους εφοπλιστές παρά τις ορισμένες απώλειες στον τομέα αυτό.

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΤΑΑ

I. Η ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΤΑΑ

A. Διάσκεψη, ανεξάρτητοι και Eurocorde

- (117) Πριν από την έναρξη ισχύος της ΤΑΑ, γινόταν διάκριση κατά τις υπερατλαντικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των εφοπλιστών που είχαν οργανωθεί σε διασκέψεις και των ανεξάρτητων εφοπλιστών που ασκούσαν δραστηριότητες ως outsiders.
- (118) Πριν από το 1984, μεταξύ ανατολικής ακτής των ΗΠΑ και Ευρώπης ασκούσαν δραστηριότητες εννέα διασκέψεις. Από το 1984, οι διασκέψεις τακτικών γραμμών που συστήθηκαν μεταξύ ανατολικής ακτής των ΗΠΑ και Βόρειας Ευρώπης ακολουθούσαν τα δρομολόγια Westbound της διάσκεψης για τους ναύλους Βόρειας Ευρώπης-ΗΠΑ (NEUSARA) και τα δρομολόγια της Eastbound της διάσκεψης της συμφωνίας για τους ναύλους ΗΠΑ-Βόρειας Ευρώπης (USANERA). Αυτές οι δύο διασκέψεις συγκέντρωναν το 1992 τα ίδια μέλη, δηλαδή:
- Atlantic Container Line (ACL),
 - Compagnie Générale Maritime (CGM),
 - Hapag Lloyd,
 - A. P. Møller-Maersk Line,
 - Nedlloyd Lijnen,
 - P&O Containers,
 - Sea Land Service.
- (119) Το 1992, το μερίδιο αγοράς των ανωτέρων εταιρειών στις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ ΗΠΑ και Βόρειας Ευρώπης ήταν 52,9% στο δρομολόγιο Eastbound και 55,7% στο δρομολόγιο Westbound⁽⁶⁴⁾.

⁽⁵⁹⁾ Απάντηση της ΤΑΑ της 24ης Μαΐου 1993 στην κοινοποίηση των αιτιάσεων της 14ης Απριλίου 1993, τμήμα I, σ. 8.

⁽⁶⁰⁾ Απάντηση της ΤΑΑ στην αίτηση παροχής πληροφοριών, 15 Ιουλίου 1993, με την ιστιομμία που γνωστοποιήθηκε από την ΤΑΑ στην απάντησή της της 24ης Μαΐου 1993, παράρτημα 17.

⁽⁶¹⁾ Ζημιές των μελών της ΤΑΑ στον Ατλαντικό, αναφερόμενες στους όγκους Eastbound και Westbound που μετέφεραν τα μέρη της ΤΑΑ το αντίστοιχο έτος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 146).

⁽⁶²⁾ Βλέπε σημείο 2.85, σ. 31, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽⁶³⁾ Παράρτημα 4, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽⁶⁴⁾ Στατιστικές FMC, 19 Ιουλίου 1993.

- (120) Οι λοιπές σημαντικές εταιρείες που ήταν παρούσες στον Ατλαντικό ήταν το 1992:
- OOCL,
 - Cho Yang Line,
 - DSR/Senator-Lines,
 - Mediterranean Shipping Company,
 - Polish Ocean Line,
 - Atlantic Cargo Shipping,
 - Evergreen,
 - Independent Container,
 - Lykes,
 - Star Shipping.
- (121) Όλες οι άλλες εταιρείες που ήταν παρούσες στις εμπορευματικές μεταφορές κατείχαν το 1992 μερίδια αγοράς κάτω του 1 % σε κάθε δρομολόγιο ⁽⁶⁵⁾.
- (122) Από το 1985, οι διασκέψεις συνδέονταν με ορισμένες ανεξάρτητες εταιρείες με τις συμφωνίες Eurocorde ⁽⁶⁶⁾ και τις συμφωνίες Gulfway ⁽⁶⁷⁾. Αυτές οι συμφωνίες που χαρακτηρίζονται ως συζητήσεις, επέτρεπαν στα μέλη τους να συζητούν τις τιμές, τους ναύλους, τις συμβάσεις και τους όρους μεταφοράς. Αυτές οι συμφωνίες, ωστόσο, δεν περιόριζαν άμεσα την εμπορική ελευθερία των εφοπλιστών με δεσμευτικές αποφάσεις.
- (123) Οι ανεξάρτητες εταιρείες μέρη των συμφωνιών Eurocorde ήταν το 1992:
- Evergreen,
 - Polish Ocean Lines,
 - Mediterranean Shipping Co.,
 - OOCL,
 - Lykes.
- (124) Οι συμφωνίες Eurocorde αποτέλεσαν αντικείμενο εξονυχιστικής έρευνας εκ μέρους της Επιτροπής. Η Επιτροπή ανακοίνωσε στα μέρη της συμφωνίας με επιστολή της 30ής Ιανουαρίου 1992, ότι δεν δικαιολογείτο απαλλαγή βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3. Ωστόσο, δεν έλαβε απαγορευτική απόφαση, ανέφερε μόνον στα μέρη ότι εξακολουθούν να προστατεύονται από τα πρόστιμα της Επιτροπής με την κοινοποίηση, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, αλλά μπορούν να εξακολουθήσουν τις δραστηριότητές τους στο πλαίσιο της συμφωνίας με δική τους ευθύνη.
- (125) Στην επιστολή αυτή, η Επιτροπή ανέφερε επίσης στα μέλη των συμφωνιών Eurocorde ότι αν επέλθει σημαντική μεταβολή στην κατάσταση της αγοράς

στο μέλλον (για παράδειγμα ως προς τη συμμετοχή στις Βορειοατλαντικές διασκέψεις ή τις συμφωνίες Eurocorde ή την αγορά στο σύνολό της, ή αν υπογραφούν πρόσθετες περιοριστικές συμφωνίες με τις οποίες οριστικοποιείται ο περιορισμός ή η μείωση της μεταφορικής ικανότητας στις εμπορευματικές μεταφορές), η Επιτροπή θα αναθεωρήσει την στάση της υπό το φως των περιστάσεων που θα προκύψουν. Η Επιτροπή, με τον όρο «συμφωνίες για οριστικοποίηση» αναφερόταν ειδικότερα σε κάθε συμφωνία του τύπου της ΤΑΑ.

B. Η δημιουργία της ΤΑΑ

- (126) Ωστόσο, οι εφοπλιστές έκριναν ότι οι συμφωνίες Eurocorde δεν αρκούσαν για να επιβληθεί η απαιτούμενη πειθαρχία στον τομέα, προκειμένου να επιτευχθούν αυξήσεις των ναύλων που ικανοποιούν τόσο τα μέρη των ναυτιλιακών διασκέψεων όσο και τις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες.
- (127) Τουλάχιστον από το 1990, οι εφοπλιστές των ναυτιλιακών διασκέψεων και οι ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες του Βορείου Ατλαντικού συναντώνται για να συζητήσουν τον περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων τους στο δρομολόγιο αυτά ⁽⁶⁸⁾.
- (128) Από το 1990, οι ναυτιλιακές εταιρείες που εξυπηρετούσαν δρομολόγια στο Βόρειο Ατλαντικό τόνιζαν ότι επιθυμούσαν να δημιουργηθεί νέα βάση εργασίας που να υπερβαίνει τις δυνατότητες των συμφωνιών Eurocorde.
- (129) Ο πρόεδρος της Senator Linie (μιας πρώην ανεξάρτητης ναυτιλιακής εταιρείας που δεν συμμετείχε ούτε σε διασκέψεις ούτε στις συμφωνίες Eurocorde, η οποία όμως τώρα είναι μέρος της ΤΑΑ) επεσήμανε την ανάγκη να δημιουργηθεί νέα διάρθρωση στον τομέα των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών, στα πλαίσια της οποίας θα μπορούσαν να συνεδριάζουν οι εφοπλιστές των ναυτιλιακών διασκέψεων και οι ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες, όπως η δική του ⁽⁶⁹⁾.
- (130) Κατά τη γνώμη του προέδρου της εν λόγω εταιρείας, η νέα αυτή διάρθρωση έπρεπε να είναι εκ φύσεως διαφορετική από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές διασκέψεις.

⁽⁶⁵⁾ Στατιστικές FMC, 19 Ιουλίου 1993.

⁽⁶⁶⁾ Eurocorde I (EC-I) και Eurocorde Discussion Agreement (EDA). Βλέπε ανακοίνωση της Επιτροπής της 3ης Ιουλίου 1990, ΕΕ αριθ. C 162 της 3. 7. 1990, σ. 13.

⁽⁶⁷⁾ (Gulfway) ανακοίνωση της Επιτροπής της 29ης Μαΐου 1990, ΕΕ αριθ. C 130 της 29. 5. 1990, σ. 3.

⁽⁶⁸⁾ Βλέπε κύριο άρθρο της «Journal of Commerce», της 20ής Μαρτίου 1990, στο οποίο αναφερόταν ότι «the line between conference carriers and independent lines» εκαθίστατο ασαφές και ότι «if conference carriers and independent lines can discuss rates and capacity programs together at any time, why bother having a federally sanctioned conference at all?». Βλέπε επίσης «Journal of Commerce» (International Edition Special Report), 2 Ιουλίου 1990, σ. 12.

⁽⁶⁹⁾ Ομιλία του κ. Karl Heinz Sager, προέδρου της Senator Linie, Βρέμη/Γερμανία, στο συνέδριο «Eurofreight», που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες/Βέλγιο από τις 9 έως τις 11 Απριλίου 1990.

Ομιλία του κ. Karl Heinz Sager, προέδρου της Senator Linie, Βρέμη/Γερμανία, σε συνέδριο των «Financial Times» που πραγματοποιήθηκε στο Αμστερνταμ/Κάτω Χώρες, στο RAI International Exhibition Centre, στις 12 Νοεμβρίου 1991.

(131) Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν το 1991 και 1992 (περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 114, 115 και 116), ώθησαν τους πλοιοκτήτες να συζητήσουν και να εφαρμόσουν το ακόμη άγνωστο αυτό σχέδιο συμφορών σταθεροποίησης στον Ατλαντικό, που είχε όμως ήδη εφαρμοστεί δοκιμαστικά στον Ειρηνικό.

(132) Συνεπώς, τα μέρη των διασκέψεων και ορισμένες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες συνήψαν συμφωνία νέου είδους, την ΤΑΑ, που προσθέτει στο προηγούμενο ευέλικτο πλαίσιο συζητήσεων (που προήλθε από τις συμφωνίες Eurocorde και Gulfway) ένα πρόγραμμα διαχείρισης των μεταφορικών ικανοτήτων, ως συμπληρωματικό μέσο αύξησης του επιπέδου των ναύλων.

Γ. Τα δύο είδη μερών

(133) Ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της συμφωνίας, που οφείλεται στην παράδοση του τομέα των υπερατλαντικών μεταφορών και προκύπτει τόσο από την ίδια τη συμφωνία όσο και από την τρέχουσα εφαρμογή της ΤΑΑ, είναι η ύπαρξη δύο ειδών μερών.

(134) Η συγκέντρωση τέτοιου επιπέδου μεταφορών στην ίδια συμφωνία ήταν αδύνατη στο πλαίσιο μιας ναυτιλιακής διάσπασης, επειδή ήταν δύσκολο να γίνουν αποδεκτοί από τις πρώην ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες ορισμένοι παραδοσιακοί περιορισμοί που επιβάλλουν οι συμφωνίες ναυτιλιακών διασκέψεων.

(135) Για το λόγο αυτό, ακόμη και στα πλαίσια της ΤΑΑ, παρασχέθηκε στις πρώην ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες μεγαλύτερη ελευθερία από ό,τι στα παλαιά μέρη των ναυτιλιακών διασκέψεων όσον αφορά τους ναύλους, τα κόμιστρα και τις συμβάσεις υπηρεσιών⁽⁷⁰⁾.

(136) Σύμφωνα με έγγραφα της ίδιας της ΤΑΑ⁽⁷¹⁾, όλα τα παλαιά μέρη των ναυτιλιακών διασκέψεων αποτελούσαν τα «μέρη εντός διαρθρώσεως», ενώ όλες σχεδόν οι πρώην ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες παρέμειναν «μέρη εκτός διαρθρώσεως». Τα μέρη εντός διαρθρώσεως είναι εκείνα που συμμετέχουν στις «Επιτροπές Ναύλων» και στις «Επιτροπές Συμβάσεων Υπηρεσιών».

(137) Δύο άλλα μέρη (OOCL και NYK) που δεν συμμετείχαν στις διασκέψεις USANERA και NEUSARA, προσχώρησαν στις δύο αυτές επιτροπές για τους

ακόλουθους λόγους: η OOCL ήταν, από την πλευρά της, μέχρι το 1992 ανεξάρτητη ναυτιλιακή εταιρεία και εκμεταλλευόταν τα πλοία της σε υπερατλαντικά δρομολόγια: λίγο μετά την ίδρυση της ΤΑΑ, η OOCL απέσυρε τα πλοία της από την κυκλοφορία και μίσθωσε χώρους στα πλοία της Sea-Land, της P&O και της Nedlloyd, μερών εντός διαρθρώσεως. Συνεπώς, το καθεστώς του μέλους εκτός διαρθρώσεως δεν θα εδικαιολογείτο πλέον για την OOCL, η οποία εντάχθηκε στα παλαιά μέρη των εν λόγω επιτροπών. Από την πλευρά της, η NYK δεν παρέσχε το 1992 υπηρεσίες στον Ατλαντικό, αλλά είναι γενικά μέρος των ναυτιλιακών διασκέψεων για τα δρομολόγια που εξυπηρετεί⁽⁷²⁾.

(138) Η μία από τις διαφορές μεταξύ των εντός διαρθρώσεως και των άλλων μερών ήταν αρχικά ο τρόπος πρακτικής εφαρμογής των ανεξάρτητων ενεργειών (ΙΑ), δηλαδή ο καθορισμός ναύλων σε επίπεδο χαμηλότερο εκείνων της ΤΑΑ. Τα εντός διαρθρώσεως μέρη όφειλαν να κοινοποιούν τις ενέργειες αυτές δέκα ημέρες πριν, ενώ τα εκτός διαρθρώσεως μέρη δεν είχαν παρόμοιες υποχρεώσεις.

(139) Μετά από επιστολή της Επιτροπής στις 27 Αυγούστου 1992, η οποία εξηγεί για ποιον λόγο η διάρθρωση της ΤΑΑ δεν της επέτρεπε να επωφεληθεί της απαλλαγής κατά κατηγορίες που χορηγήθηκε στις διασκέψεις, μεταξύ άλλων λόγω διαφορετικών όρων ανεξάρτητης δράσεως, τα μέρη της ΤΑΑ τροποποίησαν τη συμφωνία το Δεκέμβριο του 1992 όσον αφορά την προθεσμία για την εκ των προτέρων κοινοποίηση. Έκτοτε, όλα τα μέρη της ΤΑΑ είναι υποχρεωμένα να κοινοποιούν τις ανεξάρτητες ενέργειες με προειδοποίηση δέκα ημέρες πριν⁽⁷³⁾.

(140) Ωστόσο, υπάρχουν και άλλα αποδεικτικά στοιχεία που δείχνουν ότι η ΤΑΑ προβλέπει δύο είδη μερών και διαφορετικά επίπεδα τιμών. Πρώτον, τα έγγραφα της ΤΑΑ δείχνουν ότι: i) τα μέρη εκτός διαρθρώσεως είχαν το άμεσο δικαίωμα να προσφέρουν τιμές χαμηλότερες από εκείνες των μερών εντός διαρθρώσεως κατά 100 USD ανά εμπορευματοκιβώτιο⁽⁷⁴⁾, ii) όλα τα μέρη της ΤΑΑ συμφώνησαν ότι τα εκτός διαρθρώσεως μέρη θα χρησιμοποιούσαν, εάν είναι αναγκαίο, τις ανεξάρτητες ενέργειες για την εξάλειψη των διαφορών των ναύλων⁽⁷⁵⁾.

(141) Δεύτερον, τα μέρη εντός διαρθρώσεως δεν μπορούν να συνάψουν μεμονωμένες συμβάσεις υπηρεσιών,

⁽⁷²⁾ Βλέπε διάσπαση FEFC για τις μεταφορές μεταξύ Ευρώπης και Απω Ανατολής, στην οποία συμμετέχει η NYK.

⁽⁷³⁾ Βλέπε απάντηση της ΤΑΑ στην Επιτροπή της 11ης Ιανουαρίου 1993, παράρτημα 1.

⁽⁷⁴⁾ Βλέπε Tariff Formation Committee, 1 Οκτωβρίου 1992.

⁽⁷⁵⁾ Βλέπε τέλος της 1ης Δεκεμβρίου 1992 για τα «Highlights of TAA principals meeting — London 23 November 1992»: «Addressed DG IV complaint to TAA that fixed differentials by non-rate committee lines on class tariff would be violation of EC competition laws. Lines then agreed with counsel to file class tariff as uniform and common rates for all members. Non-rate committee lines may establish differentials via independent action, if necessary». Βλέπε νομική εκτίμηση στις αιτιολογικές σκέψεις 320 έως 358.

⁽⁷⁰⁾ Βλέπε πρακτικά μιας συνεδρίασης μεταξύ όλων των μελλοντικών μελών της ΤΑΑ και της [...] («ανεξάρτητης ναυτιλιακής εταιρείας») στις 13 Ιανουαρίου 1992 στη Γενεύη, που διαβίβαστηκαν στην [...] («ανεξάρτητη ναυτιλιακή εταιρεία») από την [...], ένα μέλος της ΤΑΑ. Τα πρακτικά αυτά περιέχουν ορισμένα στοιχεία που δείχνουν τη βούληση να διατηρηθεί η διαφορετική μεταχείριση μεταξύ των παλαιών μελών των ναυτιλιακών διασκέψεων και των πρώην ανεξάρτητων εταιρειών: [...].

⁽⁷¹⁾ Βλέπε πρακτικά της «Gulfway meeting», της 8ης Οκτωβρίου 1992.

ενώ τα μέρη εκτός διαρθρώσεως έχουν το δικαίωμα να το πράξουν, πράγμα που παρέχει στα τελευταία μεγαλύτερα περιθώρια εμπορικών χειρισμών.

- (142) Τρίτον, τα μέρη εκτός διαρθρώσεως μπορούν σε ορισμένες περιπτώσεις, να συμμετέχουν σε συμβάσεις υπηρεσιών τις οποίες διαπραγματεύεται η επιτροπή συμβάσεων, ενώ τα μέρη εντός διαρθρώσεων δεν μπορούν να συμμετάσχουν σε συμβάσεις υπηρεσιών που διαπραγματεύονται τα μέρη εκτός διαρθρώσεως.
- (143) Τέταρτον, οι τιμές μεταφοράς είναι ενίοτε διαφορετικές για τα εντός και για τα εκτός διαρθρώσεως μέρη στο πλαίσιο της ίδιας συμβάσεως παροχής υπηρεσιών ⁽⁷⁶⁾.
- (144) Συνεπώς, στην ΤΑΑ συμμετέχουν τα παλαιά μέρη των ναυτιλιακών διασκέψεων (που συμμετέχουν στις συνήθεις πρακτικές των διασκέψεων του Βορείου Ατλαντικού) και οι ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν να διατηρήσουν ορισμένη ευελξία όσον αφορά τις τιμές ή συμμετοχή όλων αυτών των εταιρειών εντάσσεται σε ένα πλαίσιο που

επιτρέπει την αύξηση του επιπέδου των ναύλων προς όφελος των δύο ειδών μερών της ΤΑΑ.

II. Η ΙΣΧΥΣ ΤΗΣ ΤΑΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

A. Τα μερίδια της ΤΑΑ στην αγορά

- (145) Όπως αναφέρεται στη αιτιολογική σκέψη 27, η εν λόγω αγορά καλύπτει τόσο τις μεταφορές μέσω λιμένων των ΗΠΑ, όσο και τις μεταφορές μέσω λιμένων του Καναδά με προορισμό τις ΗΠΑ. Όμως, οι περισσότερες στατιστικές αφορούν τα απευθείας υπερατλαντικά δρομολόγια, δηλαδή μέσω των λιμένων των ΗΠΑ. Συνεπώς, θα αναφερθούν καταρχάς τα μερίδια της ΤΑΑ στην αγορά των απευθείας υπερατλαντικών μεταφορών, ενώ στη συνέχεια θα εκτιμηθεί η επίδραση των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω των λιμένων του Καναδά επί του μεριδίου της ΤΑΑ σε ολόκληρη την αγορά των υπό εξέταση μεταφορών.
- (146) Τα μέρη της ΤΑΑ κατείχαν τα ακόλουθα μερίδια στην αγορά των απευθείας υπερατλαντικών μεταφορών που καλύπτονται γεωγραφικά από τη συμφωνία:

Μερίδια στην αγορά των εταιρειών της ΤΑΑ στις απευθείας μεταφορές μέσω του Ατλαντικού κατά την περίοδο 1991-1993 ⁽⁷⁷⁾

Σύνολο (μεταφορών από ανατολάς προς δυσμάς και από δυσμάς προς ανατολάς)

	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
Μεταφορές των εταιρειών της ΤΑΑ ⁽⁸⁰⁾	1 410 200	1 516 000	
Μεταφορές όλων των εταιρειών	1 737 600	1 869 000	
Μερίδιο στην αγορά των εταιρειών της ΤΑΑ	81,2 %	81,1 %	

Επιμέρους μεταφορές (από ανατολάς προς δυσμάς) (με την ίδια μέθοδο)

	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
Μερίδιο της ΤΑΑ μέσω της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ	84,0	82,8	73,2
Μερίδιο της ΤΑΑ μέσω του Κόλπου του Μεξικού	69,9	72,7	69,2
Μερίδιο της ΤΑΑ μέσω της δυτικής ακτής των ΗΠΑ	79,3	82,5	71,8
Μερίδιο της ΤΑΑ μέσω όλων των ακτών των ΗΠΑ	81,7	81,5	72,4

⁽⁷⁶⁾ Βλέπε πρόταση της ΤΑΑ προς την [...] στις 30 Νοεμβρίου 1992, και πρόταση της ΤΑΑ προς την [...] στις 13 Νοεμβρίου 1993 που προβλέπουν, στην ίδια σύμβαση υπηρεσιών, διαφορετικούς ναύλους για τα εντός διαρθρώσεως και για τα άλλα μέρη.

⁽⁷⁷⁾ Τα αναφερόμενα στοιχεία έχουν στρογγυλοποιηθεί στο 1/10 της επόμενης ποσοστιαίας μονάδας.

⁽⁷⁸⁾ Πηγή: JOC/Piers, που παραθέτει η ΤΑΑ στην κοινοποίησή της (σ. 17, 28 Αυγούστου 1992) και στην απάντηση της 15ης Ιουλίου 1993 σε αίτηση παροχής πληροφοριών (παράρτημα 2 πίνακας 4).

⁽⁷⁹⁾ Πηγή: JOC/Piers Special Data Run, απάντηση της ΤΑΑ στις 17 Μαρτίου 1994, πίνακας 12. Στοιχεία που έχουν υπολογιστεί σε βάση παρόμοια με εκείνη του 1991 και 1992 αλλά χωρίς το

άθροισμα των συνολικών όγκων που μεταφέρθηκαν από ανατολάς προς δυσμάς και από δυσμάς προς ανατολάς. Βλέπε επίσης στοιχεία που παρέσχε η ΤΑΑ στις 25 Μαΐου 1994 και τα οποία προέρχονταν από το JOC/Piers Global Container Report' ωστόσο, τα στοιχεία αυτά υπολογίστηκαν σε βάση διαφορετική από εκείνη των στοιχείων για το 1991 και 1992. Σύμφωνα με τα νέα αυτά στοιχεία, η ΤΑΑ διέθετε το 1993 μερίδιο 69,7% στην αγορά των προς δυσμάς απευθείας μεταφορών από τη Βόρεια Ευρώπη στις ΗΠΑ και 71,7% στις προς ανατολάς μεταφορές.

⁽⁸⁰⁾ Τα στοιχεία για τις μεταφερόμενες ποσότητες, εκφρασμένες σε TEU έχουν στρογγυλοποιηθεί σε εκατοντάδες TEU και δεν περιλαμβάνουν τα εμπορεύματα χύδην, ούτε τα εμπορεύματα που προορίζονται για στρατιωτικούς και κρατικούς σκοπούς.

Επιμέρους μεταφορές (από δυσμάς προς ανατολάς) (με την ίδια μέθοδο)

	(%)		
	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
Μερίδιο της ΤΑΑ μέσω της ανατολικής ακτής των ΗΠΑ	84,5	84,0	77,7
Μερίδιο της ΤΑΑ μέσω του Κόλπου του Μεξικού	65,8	67,4	67,3
Μερίδιο της ΤΑΑ μέσω της δυτικής ακτής των ΗΠΑ	82,5	82,2	76,2
Μερίδιο της ΤΑΑ μέσω όλων των ακτών των ΗΠΑ	80,7	80,7	75,5

(147) Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέσχε η ΤΑΑ ⁽⁸¹⁾, οι μεταφερόμενες ποσότητες μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης μέσω λιμένων του Καναδά αντιπροσώπευαν το 1993 το 7,8% (7,8% των μεταφορών προς δυσμάς και 7,8% των μεταφορών προς ανατολάς) των συνολικών ποσοτήτων που είχαν διακινηθεί μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης. Τα μέρη της ΤΑΑ κρίνουν ότι το 80 έως 90% των μεταφορών αυτών μέσω λιμένων του Καναδά καλύφθηκε από εταιρείες μη μέρη της ΤΑΑ. Συνεπώς, τα μερίδια των μερών της ΤΑΑ σε ολόκληρη την υπό εξέταση αγορά εκτιμώνται σε 75% το 1991 και 1992, και σε 65 έως 70% το 1993 (βάσει των δεδομένων της παραγράφου 146, τα ποσοστά αυτά ανήλθαν το 1993 σε 67,5% στις προς δυσμάς μεταφορές και σε 70,4% στις προς ανατολάς μεταφορές).

B. Οι ανεξάρτητες από την ΤΑΑ εταιρείες

(148) Σύμφωνα με τις στατιστικές της FMC ⁽⁸²⁾, οι μόνες εταιρείες που εξακολουθούσαν να είναι ανεξάρτητες από την ΤΑΑ το 1992 είχαν τα ακόλουθα μερίδια στην αγορά των απευθείας μεταφορών μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης:

	(%)	
	Δρομολόγια από ανατολάς προς δυσμάς (Westbound)	Δρομολόγια από δυσμάς προς ανατολάς (Eastbound)
Evergreen	7,7	8,1
Lykes Line	6,4	4,0
ICL	2,1	2,5
Atlantic Cargo	3,0	2,2
Star Shipping	0,8	1,1

(149) Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι η κυριότερη ανεξάρτητη εταιρεία μη μέρος της ΤΑΑ είναι η Evergreen. Το 1993 ήταν η δεύτερη σε μέγεθος ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών μεταφορών στον κόσμο και είναι, μεταξύ των μη μερών της ΤΑΑ, η μόνη ναυτιλιακή εταιρεία που διαθέτει αφενός, σημαντικότερη μεταφορική ικανότητα, την απαιτούμενη χρηματοοικονομική ευρωστία και εμπορική παρουσία στην υπό εξέταση αγορά και, αφετέρου, παγκόσμιο δίκτυο που της επιτρέπει να επεκτείνει τις δραστηριότητές της στον τομέα των μεταφορών.

Συνεπώς, η ικανότητά της να ασκεί ορισμένες ανταγωνιστικές πιέσεις στην ΤΑΑ είναι πολύ μεγαλύτερη από εκείνη των άλλων εταιρειών μη μερών της ΤΑΑ.

(150) Το 1992, η Evergreen είχε μερίδιο στην αγορά των απευθείας υπερατλαντικών μεταφορών 7 έως 8% ενώ, σύμφωνα με τα ανωτέρω στοιχεία, για όλες τις άλλες ανεξάρτητες από την ΤΑΑ ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούσαν μεταφορές μέσω λιμένων των ΗΠΑ, απέμενε μερίδιο 10 έως 13%.

(151) Η Evergreen είναι μέρος της Eurocorde Discussion Agreement. Στα πλαίσια της συμφωνίας αυτής μπορούν να διεξαχθούν συζητήσεις μεταξύ της Evergreen και των μερών της ΤΑΑ που είναι επίσης μέρη της ΕΔΑ (π.χ. των μερών της NEUSARA και USANERA: βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 118 και 123) για ευρύ φάσμα θεμάτων, ιδίως δε για τους ναύλους και τους γενικούς όρους μεταφορών.

(152) Παρά την επιστολή της Επιτροπής που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 124, τα μέρη της ΤΑΑ που είναι επίσης και μέρη της ΕΔΑ προτίθενται να διατηρήσουν σε ισχύ αυτή την τελευταία συμφωνία παράλληλα με την ΤΑΑ, ώστε να συζητώνται με την Evergreen και, εάν χρειαστεί, με τις άλλες ναυτιλιακές εταιρείες που δεν είναι μέρη της ΤΑΑ, οι ναύλοι και οι άλλοι όροι μεταφορών, δεδομένου ότι η ΕΔΑ είναι συμφωνία στην οποία μπορεί να συμμετάσχει οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία το επιθυμεί.

(153) Η Evergreen προσφέρει στον Ατλαντικό μόνο ορισμένους ελάχιστους ειδικούς εξοπλισμούς («open top», «flat») και δεν αποτελεί πραγματική εναλλακτική λύση της ΤΑΑ για τους φορτωτές των οποίων τα προϊόντα απαιτούν παρόμοιους εξοπλισμούς.

(154) Η Evergreen έλαβε μέρος σε πολυάριθμες ομάδες εργασίας που ασχολήθηκαν με τη σύσταση της ΤΑΑ, έπρεπε αρχικά να συμμετάσχει στη συμφωνία αυτή, και αντήλλαξε με τα μελλοντικά μέρη της ΤΑΑ ορισμένες πληροφορίες όσον αφορά τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα.

(155) Παρά το γεγονός ότι η Evergreen παρέμεινε ανεξάρτητη από την ΤΑΑ, συνέχισε να έχει τακτικές επαφές με ορισμένα μέρη της ΤΑΑ για τις αντίστοιχες στρατηγικές και ενημερωνόταν διεξοδικά για την πολιτική τιμών της ΤΑΑ, γεγονός που είχε για τους ναύλους της Evergreen τις συνέπειες που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 215.

⁽⁸¹⁾ Σημείο 3.44 της απάντησης της ΤΑΑ, της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽⁸²⁾ Στατιστικές της FMC, 19 Ιουλίου 1993.

- (156) Από την πλευρά της, η Lykes είναι μια εταιρεία πολύ μικρότερη σε μέγεθος από την Evergreen, που εκτελεί κυρίως μεταφορές μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ. Η εταιρεία αυτή είναι επίσης μέρος των συμφωνιών Eurocorde και Gulfway, [...] ⁽⁸³⁾.
- (157) Οι άλλες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες της ΤΑΑ που εξυπηρετούν απευθείας δρομολόγια είναι πολύ μικρότερου μεγέθους, διαθέτουν σχετικά μικρά μερίδια στην αγορά των υπερατλαντικών μεταφορών (με ορισμένες εξαιρέσεις), και δεν μπορούν πάντα να προσφέρουν αρκετά συχνές υπηρεσίες. Συνεπώς, δεν έχουν τη δυνατότητα να ασκήσουν πραγματικές ανταγωνιστικές πιέσεις στην ΤΑΑ.
- (158) Οι εταιρείες που εκτελούν μεταφορές μέσω λιμένων του Καναδά είναι οι: Cast, Canada Maritime και Balt Canada Line. Σύμφωνα με την ΤΑΑ, οι εταιρείες αυτές καλύπτουν το 80 έως 90% της κίνησης από ή προς τις ΗΠΑ μέσω λιμένων του Καναδά, και το 1993 κάλυπταν και οι τρεις λιγότερο από το 8% των συνολικών μεταφορών στην εν λόγω αγορά.
- (159) Συνεπώς, οι δύο πρώτες εταιρείες, καθμία από τις οποίες κάλυπτε λιγότερο από το 3 έως 4% της αγοράς αυτής, είναι μέρη της ναυτιλιακής διάσκεψης που έχει δημιουργηθεί για τις μεταφορές μεταξύ Καναδά και Βόρειας Ευρώπης και στην οποία συμμετέχουν επίσης τέσσερα μέρη της ΤΑΑ (OOCL, POL, ACL, Harag Lloyd). Η διάσκεψη αυτή ασχολείται με τις μεταφορές από ή προς λιμένες του Καναδά, και όχι με τις μεταφορές από ή προς τις ΗΠΑ μέσω λιμένων του Καναδά.
- (160) Ωστόσο, για την ανάλυση της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς της Cast και της Canada Maritime στην υπό εξέταση αγορά, πρέπει να ληφθεί υπόψη η στενή συνεργασία για τους ναύλους μεταξύ των εταιρειών αυτών και τεσσάρων μερών της ΤΑΑ στα πλαίσια της ναυτιλιακής διάσκεψης για τα δρομολόγια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Καναδά. Πράγματι, οι δύο αυτές εταιρείες, που προσπαθούν να προσφέρουν ανταγωνιστικούς ναύλους από κοινού με τα τέσσερα προαναφερόμενα μέρη της ΤΑΑ για τις μεταφορές σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ λιμένων της Βόρειας Ευρώπης και λιμένων του Καναδά με προορισμό τον τελευταίο, είναι σχεδόν απίθανο να υιοθετήσουν ριζικά διαφορετική συμπεριφορά όσον αφορά τον καθορισμό των ναύλων στις ίδιες θαλάσσιες μεταφορές, αλλά για εμπορεύματα των οποίων η προέλευση ή ο τελικός προορισμός είναι οι ΗΠΑ.
- (161) Επιπλέον, οι εταιρείες εμπορευματοκιβωτίων μεταφορών εκμεταλλεύονται ένα μέρος των μεταφορών της Cast και της Canada Maritime στην εν λόγω αγορά μέσω λιμένων του Καναδά: οι εφοπλιστές είναι υπεύθυνοι μόνο για τη θαλάσσια διαδρομή του δρομολογίου, ενώ οι σχετικοί ναύλοι εμπίπτουν στη δικαιοδοσία της καναδικής ναυτιλιακής διάσκεψης, στην οποία τα μέρη της ΤΑΑ έχουν την πλειοψηφία.
- (162) Συνεπώς, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι εταιρείες Canada Maritime και Cast δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά την ΤΑΑ στην αγορά αυτή, για τις μεταφορές μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Καναδά.
- (163) Η άποψη αυτή ενισχύεται από τα λεπτομερή στοιχεία που περιέχονται στην αιτιολογική σκέψη 218 και τα οποία δείχνουν ότι υπάρχει ορισμένη συνεργασία μεταξύ ενός μέλους της ΤΑΑ και των δύο μερών της καναδικής ναυτιλιακής διάσκεψης που δεν είναι μέρη της ΤΑΑ: η συνεργασία αυτή αφορά τις τιμές που εφαρμόζονται στις μεταφορές από και προς τις ΗΠΑ.
- (164) Τέλος, η τελευταία εταιρεία, η Balt Canada Line, διαθέτει μεταφορική ικανότητα ακόμη μικρότερη από εκείνη της Cast και της Canada Maritime και, ως εκ τούτου, το μερίδιό της στην υπό εξέταση αγορά είναι σχετικά ελάχιστο.

Γ. Δινητικός ανταγωνισμός

- (165) Η ΤΑΑ τονίζει τη σημασία δύο πηγών δινητικού ανταγωνισμού ⁽⁸⁴⁾, ήτοι:
- των μεταφορέων που εκτελούν ήδη δρομολόγια στον Ατλαντικό και μπορούν να αυξήσουν την προσφορά τους στον τομέα των μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια και
 - των εταιρειών θαλάσσιων μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια που δεν εκτελούν δρομολόγια στον Ατλαντικό, αλλά μπορούν να το πράξουν.
- (166) Όσον αφορά την πρώτη πηγή δινητικού ανταγωνισμού, η ΤΑΑ εννοεί τις συμβατικές μεταφορές (φορτία χύδην σε συσκευασία) και αυτές που αποκαλεί ειδικευμένες μεταφορές (συμπεριλαμβανομένων των neo-bulk, rogo, ειδικών δεξαμενοπλοίων) που εκτελούνται στον Ατλαντικό, και βασίζεται στις εκτιμήσεις του όγκου των εμπορευματοκιβωτίων που οι σχετικοί μεταφορείς θα μπορούσαν να προσφέρουν εάν μετέστρεφαν τις παραδοσιακές τους υπηρεσίες προς υπηρεσίες μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια. Ωστόσο, η ΤΑΑ δεν αναφέρει ποιο θα ήταν το κόστος ούτε ο χρόνος της μεταστοιχείωσης των υπηρεσιών των μεταφορέων αυτών, ούτε κατά πόσο οι εν λόγω υπηρεσίες θα ήταν οικονομικά ανταγωνιστικές των υπηρεσιών από ειδικευμένα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που εκμεταλλεύονται τα μέρη της ΤΑΑ.
- (167) Εντούτοις, οι υπερατλαντικές μεταφορές, όπως και οι δύο άλλοι σημαντικοί τομείς μεταφορών Ανατο-

⁽⁸³⁾ [...].

⁽⁸⁴⁾ Σημείο 3.97 και επόμενα, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

- λής-Δύσης, είναι πολύ σημαντικές σε όγκο και εξυπηρετούνται με την παροχή τακτικών υπηρεσιών, των οποίων η ζήτηση είναι τόσο μεγάλη ώστε οι μεγαλύτερες εταιρείες μεταφορών του κόσμου να έχουν όλο και συχνότερα την τάση να συνασπίζονται για την από κοινού εκμετάλλευση των μεταφορών αυτών (βλέπε υπηρεσίες της P&O, Nedlloyd, και Sea-Land, ή της NYK, της Harag Lloyd και της NOL).
- (168) Στα δρομολόγια αυτά, για την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών απαιτούνται πολυάριθμα, σύγχρονα πλοία σημαντικής χωρητικότητας.
- (169) Συνεπώς, είναι σχεδόν απίθανο οι μεταφορείς που δεν διακινούν φορτία σε εμπορευματοκιβώτια να είναι σε θέση, έστω και αν αυξήσουν την προσφορά, μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια, να παράσχουν υπηρεσίες ικανές να ανταγωνιστούν τις μεγάλες εταιρείες τακτικών μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια.
- (170) Επιπλέον, από τις πληροφορίες που παρέσχε η ΤΑΑ προκύπτει ότι η συντριπτική πλειοψηφία των εν λόγω εταιρειών μεταφορών δεν παρέχουν υπηρεσίες παρά μόνο σε δεκαπενθήμερη ή μηνιαία βάση ενώ, σύμφωνα με την ΤΑΑ, η παροχή υπηρεσιών σε εβδομαδιαία βάση αποτελεί σημαντική συνιστώσα της ποιότητας των υπηρεσιών. Επίσης, οι υπηρεσίες αυτές εξυπηρετούν μόνο περιορισμένο αριθμό λιμένων της Βόρειας Ευρώπης ή των ΗΠΑ. Συνεπώς, φαίνεται ότι οι εν λόγω υπηρεσίες, έστω και εάν μετατραπούν σε υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων, δεν είναι δυνατόν να ασκήσουν πραγματική ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες των τακτικών μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια.
- (171) Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται από την ακόλουθη ανάλυση: ο δυνητικός ανταγωνισμός έχει οικονομικό αποτέλεσμα στο μέτρο που, αν οι τιμές αυξηθούν πέραν του ανταγωνιστικού, οι νέοι ανταγωνιστές είναι σε θέση να παρέμβουν ταχέως στην εν λόγω αγορά. Όμως, στις θαλάσσιες τακτικές μεταφορές, το σύστημα, έχει ως αποτέλεσμα ορισμένα εμπορεύματα να μεταφέρονται με πολύ υψηλότερους ναύλους (δύο, τρεις ή ακόμη και πέντε φορές υψηλότερους) από άλλα. Είναι ιδιαίτερα πιθανό ο ναύλος που καταβάλλεται για αυτά τα είδη των εμπορευμάτων να είναι ιδιαίτερα συμφέρων και να επιτρέπει την επιχορήγηση της μεταφοράς εμπορευμάτων που είναι λιγότερο συμφέρωνται για τους πλοιοκτήτες.
- (172) Εάν οι μεταφορείς που δεν διακινούν φορτία σε εμπορευματοκιβώτια που αναφέρει η ΤΑΑ ασκούσαν πραγματικό δυνητικό ανταγωνισμό στην αγορά, θα έπρεπε να ενδιαφέρονται διαρκώς για αυτές τις συμφέρουσες μεταφορές και να μεταστρέψουν μερικώς τα πλοία τους, προκειμένου να αντίληψουν την «αφρόχρεμα» της αγοράς κατά τρόπο ώστε να είναι ιδιαίτερα δύσκολη η διατήρηση του συστήματος διαφορετικών ναύλων. Το γεγονός ότι οι εταιρείες μεταφορών οι οποίες εκτελούν δρομολόγια στον Ατλαντικό αλλά δεν προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια, δεν παρεμβαίνουν σημαντικά στο πλέον συμφέρων τμήμα της υπό εξέταση αγοράς, αποτελεί σαφή ένδειξη του ότι δεν ασκούν ουσιαστικό δυνητικό ανταγωνισμό στην αγορά τακτικών μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια.
- (173) Ο δυνητικός ανταγωνισμός που ασκείται από τις εταιρείες μεταφοράς προϊόντων σε εμπορευματοκιβώτια, οι οποίες δεν εκτελούν υπερατλαντικά δρομολόγια είναι διαφορετικής φύσεως. Μια από τις ιδιαιτερότητες που τονίζεται συχνά στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι η κινητικότητα των στόλων και, ως εκ τούτου, η εύκολη διείσδυση νέων εταιρειών στον τομέα αυτό. Άλλωστε, το στοιχείο αυτό αναφέρεται στην όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86: «... η κινητικότητα των εμπορικών στόλων η οποία διέπει τη διάρθρωση της προσφοράς στον τομέα των γραμμών των θαλάσσιων μεταφορών ασκεί διαρκή ανταγωνιστική πίεση στις διασκέψεις, οι οποίες κατά κανόνα δεν έχουν δυνατότητα εξάλειψης του ανταγωνισμού σε σημαντικό μέρος των εν λόγω γραμμών θαλασσιών μεταφορών».
- (174) Στην παρούσα υπόθεση πρέπει να ληφθούν υπόψη δύο σχετικά στοιχεία: αφενός, τα ιδιάζοντα χαρακτηριστικά των μεταφορών στον Ατλαντικό και, αφετέρου, τα ιδιάζοντα χαρακτηριστικά της υπό εξέταση συμφωνίας.
- (175) Όπως προαναφέρθηκε, ο όγκος των υπερατλαντικών μεταφορών είναι πολύ σημαντικός και οι σχετικές υπηρεσίες που παρέχονται με ανταγωνιστικό τρόπο απαιτούν υψηλό επίπεδο, δηλαδή πολυάριθμα, σύγχρονα πλοία μεγάλης χωρητικότητας, ειδικευμένα στον τομέα των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια. Οι σημαντικότερες μεταφορικές εταιρείες του κόσμου συνασπίζονται για την από κοινού εκμετάλλευση των υπηρεσιών αυτών: μεταξύ των δέκα τακτικών γραμμών της ΤΑΑ, μόνο εκείνη της Maersk εξυπηρετείται σε ατομική βάση, ενώ οι εννέα υπόλοιπες αποτελούν το αντικείμενο συμφωνιών κοινής εκμετάλλευσης πλοίων και κατανομής των μεταφορικών ικανοτήτων.
- (176) Στις μεταφορές αυτές, έστω και αν είναι εύκολο να δρομολογηθούν πλοία, ελάχιστοι είναι εκείνοι οι οποίοι μπορούν να επιδοθούν σε αποτελεσματικό δυνητικό ανταγωνισμό, επειδή μόνο οι μεγάλες εφοπλιστικές εταιρείες παγκοσμίου εμβέλειας ή, ενδεχομένως, οι σημαντικοί εφοπλιστικοί όμιλοι μπορούν σήμερα να προσφέρουν προσαρμοσμένη και επαρκή μεταφορική ικανότητα για να επιδοθούν σε πραγματικό ανταγωνισμό στον τομέα αυτό.
- (177) Όμως, οι περισσότερες από τις μεγάλες αυτές εφοπλιστικές εταιρείες παγκόσμιας εμβέλειας που δεν εκτελούν υπερατλαντικά δρομολόγια, συνεργάζονται στενά με ορισμένα μέρη της ΤΑΑ για την εκμετάλλευση άλλων γραμμών. Στο παράρτημα II παρατίθεται ένας μη εξαντλητικός κατάλογος των μεταλυτέρων παγκόσμιων μεταφορέων εκτός της ΤΑΑ που εκτελούν δρομολόγια στις άλλες δύο μεγάλες γραμμές Ανατολής-Δύσεως, ήτοι στις γραμμές του Ειρηνικού και Ευρώπης-Άπω Ανατολής.
- (178) Ειδικότερα, η συμμετοχή σχεδόν όλων των μεταφορέων στις συμφωνίες σταθεροποίησης ΕΑΤΑ και

- TSA, παρόμοιες προς τις συμφωνίες TAA ως προς το πάγωμα των μεταφορικών ικανοτήτων, αποδεικνύουν την τάση των εν λόγω επιχειρήσεων να καταστούν μέρη συμφωνιών του τύπου TAA σχετικά με τα δρομολόγια που εκτελούν. Επίσης, αποδεικνύει ότι οι εν λόγω μεταφορείς έχουν αμοιβαίο συμφέρον να μην ασκούν ανταγωνισμό δυνάμενο να αποσταθεροποιήσει τις συμφωνίες τύπου TAA που εφαρμόζονται σε παγκόσμιο επίπεδο (βλέπε επίσης το άρθρο της Lloyds List που αναφέρεται στο παράρτημα II).
- (179) Επίσης, η TAA είναι συμφωνία διαφορετικής φύσεως από μια διάσπαση καθότι επιτρέπει την τεχνητή διατήρηση περιττής πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας και προσφέρει ευέλικτο πλαίσιο συζητήσεων για τις τιμές.
- (180) Ο δυνητικός ανταγωνισμός δεν είναι ουσιαστικός παρά μόνο εάν υπάρχει πραγματική απειλή εισόδου στην αγορά ενός νέου μεταφορέα, εφόσον δηλαδή ένας νέος μεταφορέας έχει λογικές πιθανότητες να πραγματοποιήσει κέρδη στην αγορά και να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του χωρίς υπερβολικές δαπάνες. Με τη διατήρηση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας στις υπερατλαντικές γραμμές και με την αύξηση των ναύλων, η TAA δημιουργεί τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες η είσοδος νέων εταιρειών στην αγορά με παραγωγική ικανότητα αρκετή για να επιδοθούν σε πραγματικό ανταγωνισμό, υπάρχει το ενδεχόμενο να προκαλέσει περαιτέρω αύξηση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας και ταχεία πτώση των ναύλων σε ασύμφρα επίπεδα, πράγμα που πιθανόν να καταστήσει μη αποδοτικές τις δραστηριότητες του νεοεισελθέντος στην αγορά μεταφορέα.
- (181) Συνεπώς, τα «πάγωμα» των μεταφορικών ικανοτήτων επιτρέπει τη μείωση του κινήτρου διεξόδου σε μια αγορά έστω και πρόσκαιρα κερδοφόρα και, ως εκ τούτου, περιορίζει τις πιέσεις του δυνητικού ανταγωνισμού. Χάρη στο CMP, τα μέρη της TAA έχουν σημαντική ισχύ στην αγορά και μπορούν, επομένως, να ασκήσουν πιέσεις για την αποθάρρυνση ενός δυνητικού ανταγωνισμού.
- (182) Η άλλη απαραίτητη προϋπόθεση για να είναι ο δυνητικός ανταγωνισμός αποτελεσματικός είναι να μπορεί η εφοπλιστική εταιρεία που εισέρχεται στην αγορά να αποχωρήσει από αυτή χωρίς σημαντικές οικονομικές απώλειες. Όμως, για μια μεγάλη εφοπλιστική εταιρεία, η αποχώρηση από τόσο σημαντικά δρομολόγια όπως τα υπερατλαντικά βλάπτει την εμπορική της φήμη και επηρεάζει σημαντικά την ανταγωνιστική της θέση σε άλλες γραμμές. Επίσης, παρόμοια αποχώρηση μειώνει τις μελλοντικές πιθανότητες επανάληψης των δραστηριοτήτων της στη γραμμή αυτή, σε περίπτωση που η ζήτηση αποκατασταθεί. Συνεπώς, οι δαπάνες απαχώρησης από μια αγορά μπορούν να μειώσουν το κίνητρο της εφοπλιστικής εταιρείας να εισέλθει ταχέως σε νέα γραμμή.
- (183) Επιπλέον, αντίθετα προς τις εξαιρούμενες διασκέψεις, η TAA αποτελεί συμφωνία που εξασφαλίζει ένα αρκετά ευέλικτο πλαίσιο καθορισμού τιμών ώστε να είναι δυνατή η ενσωμάτωση των ανεξάρτητων και των νεοεισερχόμενων εταιρειών στην αγορά.
- (184) Για τους λόγους αυτούς, η πιθανότητα να προσφέρει μια ανεξάρτητη εφοπλιστική εταιρεία σημαντική μεταφορική ικανότητα στην εν λόγω γραμμή, εκτός της TAA, είναι μειωμένη η διάρθρωση της TAA αυξάνει την πιθανότητα να επιδιώξουν οι εφοπλιστικές εταιρείες που ενδιαφέρονται για υπερατλαντικές μεταφορές να εισέλθουν στην αγορά ως μέρη της TAA, αποδεχόμενες την κατανομή των μεταφορικών ικανοτήτων με τις ήδη λειτουργούσες ναυτιλιακές εταιρείες.
- (185) Αυτό συνέβη εξάλλου με δύο μεγάλες ασιατικές εφοπλιστικές εταιρείες, τη NYK και τη NOL, που εισήλθαν το Μάρτιο του 1993 στην αγορά των υπερατλαντικών μεταφορών, χρησιμοποιώντας μια κοινή γραμμή με τη Harag Lloyd στα πλαίσια της TAA. Το είδος αυτό εισόδου στην αγορά δεν μπορεί να ασκήσει νέο και αποτελεσματικό ανταγωνισμό επί της TAA.
- (186) Τέλος, δύο εφοπλιστικές εταιρείες του Μεξικού, που προσφέρουν ήδη υπηρεσίες στον Ατλαντικό, προσχώρησαν στην TAA τον Απρίλιο 1993 στο πλαίσιο μιας άλλης κοινής γραμμής με τη Harag Lloyd.
- (187) Τα διάφορα αυτά στοιχεία επιτρέπουν να αναλυθεί με προσοχή η έννοια του δυνητικού ανταγωνισμού στις υπερατλαντικές μεταφορές και να εξηγηθούν, εν μέρει ίσως, οι λόγοι για τους οποίους οι αυξήσεις των ναύλων από την TAA μετά την 1η Ιανουαρίου 1993 και η δυσανεμία που προκλήθηκε μεταξύ των πελατών των θαλάσσιων μεταφορέων, δεν είχε μέχρι σήμερα ως αποτέλεσμα την είσοδο στην αγορά νέων εταιρειών τακτικών μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια που να ανταγωνίζονται πραγματικά την TAA.
- (188) Βεβαίως, έστω και εάν οι ιδιαιτερότητες των υπερατλαντικών μεταφορών και της TAA μειώνουν σημαντικά την επίδραση του δυνητικού ανταγωνισμού, δεν τον εξαλείφουν πλήρως· επίσης, πρέπει να εξεταστούν οι δυνατότητες εισόδου νέων μεταφορέων στη γραμμή μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Καναδά, που θα μπορούσαν να έχουν επίδραση σε ορισμένα τμήματα της υπό εξέταση αγοράς. Αντίθετα, η είσοδος νέας ναυτιλιακής εταιρείας στη γραμμή μεταξύ Μεσογείου και ΗΠΑ δεν θα μπορούσε να ασκήσει πραγματική πίεση στην εν λόγω αγορά.

III. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

- (189) Τα μέρη της TAA επέφεραν σημαντικότερες τροποποιήσεις στη διάρθρωση του κόστους των υπερατλαντικών τακτικών μεταφορών, και προέβησαν ταυτόχρονα σε σημαντικές αυξήσεις του γενικού επιπέδου των ναύλων.

A. Η επίδραση στη διάρθρωση των τιμών

- (190) Μέχρι τη θέση σε εφαρμογή της ΤΑΑ, οι εμπορικές σχέσεις ήταν οργανωμένες όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 78 και 80.
- (191) Ειδικότερα, οι τιμές των συμβάσεων υπηρεσιών μπορούσαν να καλύπτουν τις χερσαίες διαδρομές, τα «Τέλη Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων» (CSC), τις θαλάσσιες μεταφορές αυτές καθεαυτές, τα «Τέλη Διακίνησης Φορτίων σε Λιμένες» (THC), το «Συντελεστή Συναλλαγματικής Προσαρμογής» (CAF), τα «Συντελεστή Προσαρμογής Κανονισμών» (BAF), και άλλα τέλη.
- (192) Επειδή δεν επιβαλλόταν κανένα ελάχιστο όριο στις ποσότητες που ανελάμβαναν να μεταφέρουν οι φορτωτές για να μπορούν να συνάψουν σύμβαση υπηρεσιών, υπήρχαν συμβάσεις για τόσο χαμηλές ετήσιες ποσότητες όσο 20 TEU ήτοι 20 εμπορευματοκιβώτια 20 ποδών ή δέκα εμπορευματοκιβώτια 40 ποδών.
- (193) Τέλος, η τιμή τιμολογίου ποίκιλλε ανάλογα με τη φύση του μεταφερόμενου εμπορεύματος και καθοριζόταν βάσει ενός πολύ περιπλοκού καταλόγου ναύλων.
- (194) Η εφαρμογή της ΤΑΑ οδήγησε τα μέρη της στη ριζική τροποποίηση της δομής των ναύλων τους στις υπερατλαντικές μεταφορές⁽⁸⁵⁾.
- (195) Καταρχάς, οι κατηγορίες προϊόντων αναδιαρθρώθηκαν και οι σχετικοί ναύλοι κατανεμήθηκαν σε 26 κλάσεις⁽⁸⁶⁾. Οι ίδιοι οι ναύλοι τροποποιήθηκαν, καθώς όμως η διάρθρωση είχε αλλάξει, ήταν αναγκαία η κατά περίπτωση ανάλυση προκειμένου να καθοριστεί το ύψος των αυξήσεων.
- (196) Δεύτερον, οι συμβάσεις υπηρεσιών από το μέρη της επιτροπής συμβάσεων, στην οποία συμμετέχουν τα περισσότερα μέρη της ΤΑΑ, αποτελούν αντικείμενο κοινών διαπραγματεύσεων από τα μέρη της επιτροπής αυτής και, στις περισσότερες περιπτώσεις, προτείνονται στους πελάτες μέσω της γραμματείας της ΤΑΑ. Η γραμματεία αυτή υποβάλλει σχέδια συμβάσεων υπηρεσιών διευκρινίζοντας, ανάλογα με την περίπτωση, τις ποσότητες που πρόκειται να μεταφερθούν από ένα ή το άλλο μέρος⁽⁸⁷⁾. Οι εφοπλιστικές εταιρείες που δεν είναι μέρη της επιτροπής συμβάσεων μπορούν να συμμετέχουν, ανάλογα με την περίπτωση, σε μια σύμβαση της επιτροπής συμβάσεων, και μπορούν να διεξάγουν χωριστές διαπραγματεύσεις⁽⁸⁸⁾.
- (197) Τρίτον, όλα τα μέρη της ΤΑΑ δεν αποδέχονται πλέον συμβάσεις παροχής υπηρεσιών για ετήσιες

ποσότητες κάτω των 250 TEU⁽⁸⁹⁾ και, ως εκ τούτου, αναγκάζουν τους φορτωτές των οποίων οι ποσότητες δεν υπερβαίνουν το όριο αυτό να καταβάλουν συνήθως ναύλο⁽⁹⁰⁾, υψηλότερο από εκείνον που προβλέπει μια σύμβαση υπηρεσιών.

- (198) Τέταρτον, οι συμβάσεις υπηρεσιών προτείνονται ήδη σύμφωνα με την ακόλουθη υποδιαίρεση:
- Μεταφορές «από λιμένα σε λιμένα»,
 - Συντελεστής Συναλλαγματικής Προσαρμογής (CAF),
 - Τέλη Διακίνησης Φορτίων σε Λιμένες (THC),
 - Τέλη Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων (CSC),
 - Χερσαίες μεταφορές.
- (199) Η κυριότερη διαφορά από το προηγούμενο σύστημα έγκειται στο γεγονός ότι οι εφοπλιστικές εταιρείες δεν εγγυώνται πλέον το ποσό των προσεπιβαρύνσεων (CAF, THC, CSC, χερσαίες μεταφορές) και αναφέρουν αντίθετα ότι τα επίπεδά τους μπορούν να τροποποιηθούν κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης υπηρεσιών⁽⁹¹⁾.
- (200) Πέμπτον, ο καθορισμός των ναύλων ανάλογα με τους λιμένες έχει τροποποιηθεί: οι λιμένες της Σκωτίας, της Βόρειας Αγγλίας και της Δανίας χάνουν την ιδιότητά τους ως «βασικών λιμένων» και στις μεταφορές μέσω των λιμένων αυτών επιβάλλονται πρόσθετα τέλη (Arbitrary ή range additionals)⁽⁹²⁾.

B. Επίδραση των ναύλων

- (201) Ένας από τους στόχους της ΤΑΑ το φθινόπωρο του 1992 ήταν η καθιέρωση, από την 1η Ιανουαρίου 1993, αυξήσεων μεταξύ [...] USD ανά εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών, και μεταξύ [...] USD ανά εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδών⁽⁹³⁾.
- (202) Έχοντας υπόψη τον πολυσύνθετο χαρακτήρα και την ποικιλομορφία των επιφερόμενων μεταβολών, η επίδραση της ΤΑΑ στις τιμές δεν μπορεί να αναλυθεί παρά μόνο κατά περίπτωση.
- (203) Κατά την αύξηση των ναύλων το Δεκέμβριο του 1992 και τον Ιανουάριο του 1993, προτάθηκαν σε πολλούς φορτωτές ιδιαίτερα σημαντικές αυξήσεις που, σε γενικές γραμμές, κυμαίνονταν μεταξύ 30 και 100 %, και σε μια μεμονωμένη περίπτωση μέχρι 175 %.
- (204) Επιπλέον, η ΤΑΑ επεδίωξε να επιβάλει τις εν λόγω ιδιαίτερα σημαντικές αυξήσεις εντός πολύ σύντομων χρονικών περιθωρίων σε σχέση με τις συνθήκες του

⁽⁸⁹⁾ Το 1994 το όριο αυτό μετατέθηκε σε 200 TEU.

⁽⁹⁰⁾ Βλέπε πρόταση της Harag Lloyd προς τη [...] της 4ης Δεκεμβρίου 1992.

⁽⁹¹⁾ Βλέπε:

- Επιστολή της [...] της 4ης Δεκεμβρίου 1992,
- πρόταση της ΤΑΑ προς την [...] της 6ης Νοεμβρίου 1992,
- πρόταση της ΤΑΑ προς την [...] της 13ης Νοεμβρίου 1992.

⁽⁹²⁾ Βλέπε πρακτικά της συνεδρίασης της Gulfway της 8ης Οκτωβρίου 1992.

⁽⁹³⁾ Βλέπε Εισοδηματικό Πρόγραμμα 1993 της ΤΑΑ.

⁽⁸⁵⁾ Βλέπε Εισοδηματικό Πρόγραμμα της ΤΑΑ του 1993, συνεδρίαση της ΤΑΑ της 4ης Σεπτεμβρίου 1992.

⁽⁸⁶⁾ Βλέπε ναύλους της ΤΑΑ της 4ης Νοεμβρίου 1992.

⁽⁸⁷⁾ Βλέπε πρόταση της ΤΑΑ προς την [...] της 6ης Νοεμβρίου 1992 και στις προτάσεις της ΤΑΑ προς την [...] της 13ης Νοεμβρίου 1992 και της 26ης Οκτωβρίου 1992.

⁽⁸⁸⁾ Βλέπε πρόταση της ΤΑΑ προς τη [...] της 25ης Νοεμβρίου 1992 [...].

επαγγέλματος. Για παράδειγμα, οι φορτωτές [...] κατήγγειλαν στην Επιτροπή τις προϋποθέσεις και τις προσθεσίες με τις οποίες επεβλήθησαν οι αυξήσεις των τιμών της ΤΑΑ ⁽⁹⁴⁾.

- (205) Μετά τις καταγγελίες των φορτωτών και την κίνηση της διαδικασίας κατά της ΤΑΑ από την Επιτροπή, ορισμένες από τις προτάσεις αυτές αναθεωρήθηκαν προς τα κάτω, αλλά οι πραγματικές αυξήσεις είναι παρόλα αυτά πολύ σημαντικές σε σχέση με το 1992.
- (206) Η ΤΑΑ υπέδειξε ⁽⁹⁵⁾ την εξέλιξη των ναύλων από το 1989 για εμπορευματικές μεταφορές που αντιπροσωπεύουν ποσοστό ελαφρώς χαμηλότερο του 40 % του όγκου των μεταφερόμενων προς δυσμάς ποσοτήτων, προκειμένου να καταδείξει ότι οι αυξήσεις που καθιερώθηκαν σε σχέση με το 1992 ήταν απλώς επιστροφή στο επίπεδο του 1989.
- (207) Ωστόσο, για τα προαναφερόμενα εμπορεύματα, οι αυξήσεις του 1993 σε σχέση με το 1992 είναι οι ακόλουθες:

Εξέλιξη 1993/1992

Ζύθος [...]	[...]
Χημικά προϊόντα [...]	[...]
Χάρτος	[...]
Οινοπνευματώδη ποτά [...]	[...]
Εξαρτήματα αυτοκινήτων	[...]
Σύρματα χάλυβα	[...]
Ελαστικά [...]	[...]

- (208) Επιπλέον, στην από 14ης Απριλίου απάντησή της στην κοινοποίηση των αιτιάσεων σχετικά με τις καταγγελίες που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή, η ΤΑΑ αναφέρει ότι οι αυξήσεις οι οποίες επιβλήθηκαν σε ορισμένους φορτωτές για ορισμένα προϊόντα μπορούν να ανέλθουν μέχρι τα ακόλουθα ποσοστά:
- [...]
- (209) Ορισμένοι φορτωτές, στους οποίους προτάθηκαν σημαντικότερες αυξήσεις, κατόρθωσαν να εξεύρουν εναλλακτικές λύσεις μέσω της Μεσογείου ή μέσω ορισμένων ανταγωνιστικών εταιρειών της ΤΑΑ, τις περισσότερες φορές όμως υπεβλήθησαν και πάλι σε σημαντικά αυξημένους ναύλους (βλέπε π.χ. αιτιολογικές σκέψεις 215, 218 και 219).
- (210) Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι η ΤΑΑ επέτυχε να επιβάλει μια γενική και σημαντικότερη αύξηση των ναύλων στις μεταφορές από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ. Έστω και εάν, όπως υποστηρίζουν τα μέρη της ΤΑΑ, οι αυξήσεις αυτές ήταν αναγκαίες

προς αντιστάθμιση των ζημιών και επιστροφή σε παλαιότερα επίπεδα ναύλων, η ΤΑΑ προκάλεσε βαθυτάτη μεταβολή της αγοράς και οι συνέπειές της είναι σοβαρές.

- (211) Για το 1994, η ΤΑΑ ανήγγειλε, όσον αφορά τις προς δυσμάς μεταφορές, νέες αυξήσεις σε σχέση με τους ναύλους του 1993 που κυμαίνονται μεταξύ 40 και 60 USD ανά TEU.

Γ. Επίδραση στην αγορά

- (212) Οι σημαντικότερες αυτές αυξήσεις που επέβαλε η ΤΑΑ είχαν προφανώς αξιοσημείωτες επιπτώσεις στις απευθείας υπερατλαντικές μεταφορές, καθώς και στις κοινοτικές αγορές.
- (213) Οι φορτωτές, στους οποίους η ΤΑΑ υπέβαλε προτάσεις σημαντικής αύξησης των ναύλων με σχετικά σύντομη προθεσμία προειδοποίησης, προσπάθησαν να εξεύρουν εναλλακτικές λύσεις.
- (214) Οι ολιγάριθμες ανεξάρτητες εταιρείες επωφελήθηκαν από το «σοκ» που προκάλεσαν οι αυξήσεις της ΤΑΑ για να επεκτείνουν τα μερίδιά τους στην αγορά, αυξάνοντας ταυτόχρονα σημαντικά τους ναύλους τους. Ειδικότερα, η Evergreen (της Ταϊβάν) αύξησε το μερίδιό της στην αγορά των απευθείας μεταφορών προς δυσμάς από 7 % κατά το πρώτο τρίμηνο του 1992 σε 13,8 % κατά το πρώτο τρίμηνο του 1993 ⁽⁹⁶⁾.
- (215) Ταυτόχρονα, η Evergreen τροποποίησε τον κατάλογο των ναύλων της για να ακολουθήσει τις εξελίξεις που προέκυψαν από την ΤΑΑ, και επέφερε ανάλογες αλλά ελαφρώς χαμηλότερες αυξήσεις των ναύλων από εκείνες της ΤΑΑ για να διατηρήσει την ανταγωνιστική της θέση.
- (216) Το μερίδιο της ΤΑΑ στις προς δυσμάς μεταφορές μειώθηκε κατά ορισμένες ποσοστιαίες μονάδες. Τα μέρη της είχαν κατά το πρώτο τρίμηνο του 1993 μερίδιο αγοράς 71 %, σε σύγκριση με 78 % την αντίστοιχη περίοδο του 1992 ⁽⁹⁷⁾.
- (217) Όσον αφορά τις μεταφορές μέσω του Καναδά, που μπορούν να ανταγωνιστούν μέχρι ενός σημείου ορισμένα τμήματα της αγοράς, η Επιτροπή διαθέτει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι υπάρχει ορισμένη συνεργασία μεταξύ της ΤΑΑ και της ναυτιλιακής διάσκεψης του Καναδά, η οποία μπορεί να περιορίσει ακόμη περισσότερο την πραγματική επίδραση των μεταφορών μέσω του Καναδά στον ανταγωνισμό.
- (218) Ένα από τα μέρη της ΤΑΑ γνωστοποίησε ⁽⁹⁸⁾ στα δύο μέρη της διάσκεψης αυτής που δεν είναι μέρη

⁽⁹⁴⁾ Βλέπε:

Επιστολές της [...] στην ΤΑΑ και στην CNUT της 20ής Νοεμβρίου 1992 και της 14ης Δεκεμβρίου 1992,

— επιστολή της [...] στη FMC,

— επιστολή της [...] στη BSC της 27ης Ιανουαρίου 1993,

— επιστολή στην [...] της 13ης Νοεμβρίου 1992,

— επιστολή της ΤΑΑ στην [...] της 3ης Δεκεμβρίου 1992.

⁽⁹⁵⁾ Απάντηση της ΤΑΑ στην κοινοποίηση των αιτιάσεων για τη λήψη προσωρινών μέτρων της 24ης Μαΐου 1993.

⁽⁹⁶⁾ JOC/Piers, επαναλαμβάνεται στην απάντηση της ΤΑΑ στην κοινοποίηση των αιτιάσεων για προσωρινά μέτρα της 24ης Μαΐου 1993, σ. 46.

⁽⁹⁷⁾ JOC/Piers, επαναλαμβάνεται στην απάντηση της ΤΑΑ στην κοινοποίηση των αιτιάσεων για προσωρινά μέτρα της 24ης Μαΐου 1993, σ. 46.

⁽⁹⁸⁾ Βλέπε τηλεφάξ της [...].

της ΤΑΑ, λεπτομέρειες σχετικά με τις μεταβολές που επήλθαν στις διαρθρώσεις των δασμών και τις μεθόδους υπολογισμού που χρησιμοποίησε η ΤΑΑ για τις αυξήσεις οι οποίες προβλεπόταν να πραγματοποιηθούν την 1η Ιανουαρίου 1993. Οι λεπτομέρειες αυτές γνωστοποιήθηκαν αρκετά πριν από την πραγματοποίηση των εν λόγω αυξήσεων, ώστε η καναδική διάσκεψη να μπορεί να προβεί σε αυξήσεις της ίδιας τάξεως. Η καναδική διάσκεψη ανήγγειλε επίσης στους φορτωτές νέο πίνακα ναύλων, τροποποίηση του συστήματος καθορισμού των λιμενικών τελών, και σημαντικές αυξήσεις των ναύλων που προέβλεπαν οι συμβάσεις υπηρεσιών από την 1η Φεβρουαρίου 1993. Όλα αυτά είχαν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν προϋποθέσεις πολύ παρεμφερείς με εκείνες που πρότεινε η ΤΑΑ ⁽⁹⁹⁾.

(219) Τα αποτελέσματα της ΤΑΑ έγιναν επίσης αισθητά στις μεταφορές μέσω της Μεσογείου: η διάσκεψη SEUSA που ασχολείται με μεταφορές από τη Μεσόγειο, αναπροσάρμοσε τους ναύλους κατά το πρότυπο της ΤΑΑ και προέβη σε ορισμένες σημαντικές αυξήσεις.

(220) Οι μεταφορές μέσω της Μεσογείου ωφελήθηκαν επίσης από τις αυξήσεις της ΤΑΑ, καθότι η κίνηση προς τις ΗΠΑ αυξήθηκε κατά 14 % μεταξύ του πρώτου τριμήνου του 1992 και του πρώτου τριμήνου του 1993, και κατά 9 % μέσω των λιμένων της Βόρειας Ευρώπης. Πράγματι, ορισμένοι φορτωτές, ιδίως εκείνοι που εδρεύουν στην περιοχή της νότιας Γαλλίας, απεφάσισαν να μεταστρέψουν εν όλω ή εν μέρει τις δραστηριότητές τους προς λιμένες της Μεσογείου, λόγω των αυξήσεων που επέβαλε η ΤΑΑ. Ωστόσο, η εναλλακτική αυτή λύση παραμένει απρόσιτη για τη μεγάλη πλειοψηφία των φορτωτών της Βόρειας Ευρώπης που έχουν σχέση με την ΤΑΑ.

(221) Εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, η συντριπτική πλειοψηφία των φορτωτών δεν είχε πλέον το 1993, πραγματική εναλλακτική λύση στην ΤΑΑ, αφού ορισμένες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες που λειτουργούσαν στη γραμμή αυτή χρησιμοποιούσαν πλήρως τη μεταφορική τους ικανότητα εκεί και δεν ήταν πλέον σε θέση να ικανοποιήσουν νέα αιτήματα μεταφοράς εκ μέρους χρηστών των μέσων μεταφοράς.

Δ. Η επίδραση του Προγράμματος διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας (Capacity Management Program)

1. Τα επιχειρήματα που προέβαλε η ΤΑΑ για την υπεράσπιση του CMP

(222) Στην κοινοποίηση της συμφωνίας, τα μέρη της ΤΑΑ εξήγησαν ότι το CMP είχε ως στόχο να επιλύσει το πρόβλημα της ανισορροπίας μεταξύ των προς

δυσμίας και των προς ανατολάς μεταφορών και, ως εκ τούτου, της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας που είχε προκληθεί στον τομέα των προς δυσμίας μεταφορών. Για το λόγο αυτό, το CMP εφαρμόστηκε μόνο στις προς δυσμίας μεταφορές μολονότι τα μέρη της ΤΑΑ επιφυλάχθηκαν της δυνατότητάς τους να την εφαρμόσουν και στον τομέα των μεταφορών προς ανατολάς.

(223) Στην απάντησή τους της 17ης Μαρτίου 1994, τα μέρη της ΤΑΑ διευκρίνησαν ότι:

— ένας από τους στόχους της ΤΑΑ ήταν ο εξορθολογισμός των ναύλων με τη φυσική απόσυρση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας,

— το CMP ήταν απαραίτητο για την υλοποίηση ενός τέτοιου προγράμματος εξορθολογισμού,

— το CMP αποσκοπούσε, εξάλλου, στην επίλυση των προβλημάτων ανισορροπίας μεταξύ των προς ανατολάς και των προς δυσμίας μεταφορών, των εποχιακών διακυμάνσεων της ζήτησης και της κυκλικής πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας.

(224) Στην πράξη, καθεμία από τις εν λόγω αιτιολογίες προσκρούει στις ακόλουθες δυσχέρειες:

2. Ο εξορθολογισμός των μεταφορών

(225) Όσον αφορά τον εξορθολογισμό των μεταφορών με την υλική απόσυρση μεταφορικών ικανοτήτων, η Επιτροπή διαπιστώνει από την πλευρά της τα ακόλουθα:

α) ο εξορθολογισμός ως στόχος της ΤΑΑ

(226) Όσον αφορά τον εξορθολογισμό των μεταφορών με την υλική απόσυρση μεταφορικών ικανοτήτων, στην απάντηση της 17ης Μαρτίου 1994 η ΤΑΑ αναφέρεται σε έγγραφο με ημερομηνία 13 Ιουνίου 1992 προκειμένου να αποδείξει ότι ο εν λόγω εξορθολογισμός αποτελούσε έναν από τους στόχους της ΤΑΑ.

(227) Όμως, το έγγραφο αυτό ουδέποτε γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή από τα μέρη της ΤΑΑ αλλά κατεσχέθη από την Επιτροπή στο πλαίσιο του ελέγχου ενός εφοπλιστή ανεξάρτητου από την ΤΑΑ. Γενικότερα, ο εξορθολογισμός των μεταφορών δεν προβλήθηκε εξ αρχής από την ΤΑΑ ως ένας εκ των στόχων της εν λόγω συμφωνίας και, όταν τον Αύγουστο του 1992 η ΤΑΑ κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή, ο εξορθολογισμός δεν περιεγράφετο ως ένας από τους στόχους της συμφωνίας.

(228) Τα μέρη της ΤΑΑ δεν πληροφόρησαν ποτέ την Επιτροπή, ούτε κατά την κοινοποίηση, ούτε κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, ότι διέθεταν πρόγραμμα εξορθολογισμού των μεταφορών στο μέλλον. Η Επιτροπή ενημερώθηκε εκ των υστέρων για τα μέτρα εξορθολογισμού που έλαβαν ορισμένα μέρη της ΤΑΑ.

⁽⁹⁹⁾ Βλέπε άρθρο «το πιο ακριβό δρομολόγιο του Καναδά», Lloyds της Αμβέρσας, 16 Ιανουαρίου 1993.

(229) Όχι μόνο καμία συμφωνία μεταξύ των μερών της ΤΑΑ με στόχο την υλική απόσυρση μεταφορικών ικανοτήτων δεν αποτέλεσε αντικείμενο κοινοποίησης στην Επιτροπή αλλά, ιδίως, τα μέρη της ΤΑΑ διευκρίνησαν στην ανακοίνωση της 28ης Αυγούστου 1992 ότι ένας από τους στόχους της ΤΑΑ ήταν να αποφευχθεί υλική απόσυρση μεταφορικής ικανότητας:

«Βάσει της συμφωνίας, δεν προβλέπεται η φυσική απόσυρση της μεταφορικής ικανότητας, (...)»⁽¹⁰⁰⁾.

«Ωστόσο, η ρύθμιση αυτή (περί πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας, που προέβλεπε η ΤΑΑ) διασφαλίζει: (...) ότι δεν θα αποσύρεται σε μόνιμη βάση από την αγορά η υφιστάμενη μεταφορική ικανότητα»⁽¹⁰¹⁾.

(230) Επιπλέον, το κείμενο της συμφωνίας σχετικά με το CMP δεν προβλέπει σχέση μεταξύ του παγώματος των μεταφορικών ικανοτήτων και της υλικής απόσυρσης μεταφορικών ικανοτήτων. Οι επιτροπές που ανέλαβαν την επίβλεψη του CMP δεν έχουν ως αποστολή να εκδίδουν συστάσεις σε θέματα εξορθολογισμού και, σε περίπτωση αύξησης των μεταφορικών ικανοτήτων, οι προσαρμογές που προβλέπει η ΤΑΑ αφορούν το επίπεδο παγώματος των μεταφορικών ικανοτήτων και δεν αποσκοπούν να καταλήξουν σε προγράμματα εξορθολογισμού.

Τέλος, το πρόγραμμα παγώματος των μεταφορικών ικανοτήτων που κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή αναφέρει σταθερό ποσοστό παγώματος ύψους 20% περίπου σε διάστημα δύο ετών (βλέπε αιτιολογική σκέψη 244), πράγμα που αποδεικνύει ότι τα μέρη της ΤΑΑ δεν διέθεταν, κατά την κοινοποίηση, πρόγραμμα αποσύρσεως των μεταφορικών ικανοτήτων που έπρεπε να έχει ληφθεί υπόψη σε αυτό το πρόγραμμα παγώματος. Το πρόγραμμα παγώματος των μεταφορικών ικανοτήτων προσαρμόστηκε μόνον εκ των υστέρων, μετά την πραγματοποίηση ορισμένων αποσύρσεων μεταφορικών ικανοτήτων από ορισμένα μέρη της ΤΑΑ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 246).

(231) Τα στοιχεία αυτά οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο εξορθολογισμός των μεταφορικών ικανοτήτων δεν εθεωρείτο από τα μέρη της ΤΑΑ ως ένας από τους σημαντικούς στόχους της συμφωνίας, καθώς και στο ότι τα εν λόγω μέρη δεν συνεφώνησαν με το στόχο του εξορθολογισμού των μεταφορών μέσω της υλικής απόσυρσεως σημαντικών μεταφορικών ικανοτήτων.

β) το CMP, απαραίτητο μέσο για τον εξορθολογισμό

(232) Η ΤΑΑ εξηγεί επίσης στην απάντηση της 17ης Μαρτίου 1994 ότι το CMP αποτελεί το απαραίτητο μέσο για την επίτευξη του εξορθολογισμού των μεταφορών μέσω της αποσύρσεως μεταφορικών ικανοτήτων.

(233) Κατά πρώτο λόγο, η Επιτροπή δεν είναι πεπεισμένη ότι ο καθορισμός ποσοτώσεων υπηρεσιών, όπως το

CMP, είναι γενικά αναγκαίος για τη μείωση της προσφερόμενης πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας. Αντίθετα, οι ποσοτώσεις αυτές επιτρέπουν γενικά τη διατήρηση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας εις βάρος των πελατών ή των καταναλωτών⁽¹⁰²⁾.

(234) Δεύτερον, από τις εξηγήσεις της ΤΑΑ και από το ιστορικό των μεταφορών φαίνεται ότι οι υλικές αποσύρσεις μεταφορικής ικανότητας πραγματοποιήθηκαν και μπορούν να πραγματοποιηθούν χάρη σε συμφωνίες ανταλλαγής ή ναύλωσης μεταφορικής ικανότητας μεταξύ λίγων εφοπλιστών (δύο έως τέσσερις)⁽¹⁰³⁾.

(235) Αυτό εξάλλου διευκρινίζει η ΤΑΑ στην απάντηση που έδωσε στις 15 Ιουλίου 1993 σε ερώτημα της Επιτροπής που αφορούσε συγκεκριμένα τη σχέση μεταξύ της ΤΑΑ και των ληφθέντων μέτρων εξορθολογισμού. Στην ΤΑΑ διευκρινίζεται μόνο σχετικά με το σημείο αυτό ότι ένα πλαίσιο συνεργασίας, ιδίως για τους ναύλους, διευκολύνει την εφαρμογή παρόμοιων συμφωνιών ανταλλαγής μεταφορικής ικανότητας μεταξύ ορισμένων μερών. Στην απάντηση αυτή δεν γίνεται αναφορά στο CMP.

(236) Τέλος, στην από 24ης Μαΐου 1993 απάντησή της στην κοινοποίηση των αιτιάσεων ενόψει προσωρινών μέτρων (παράρτημα 6), η ΤΑΑ αναλύει τα διάφορα μέτρα εξορθολογισμού που έλαβαν οι εφοπλιστικές εταιρείες από το 1987 έως το 1993, δηλαδή τόσο πριν όσο και μετά από την εφαρμογή της ΤΑΑ. Αναφέρεται σε μεμονωμένες αποφάσεις εφοπλιστών ή σε συμφωνίες ανταλλαγής μεταφορικής ικανότητας μεταξύ ολιγάριθμων εφοπλιστικών εταιρειών, αλλά δεν αναφέρεται καθόλου σε συντονισμένη απόφαση εκ μέρους όλων των μερών της ΤΑΑ.

(237) Η ΤΑΑ εξηγεί στην από 17ης Μαρτίου 1994 απάντησή της ότι το CMP είναι απαραίτητο για τον εξορθολογισμό ώστε να διασφαλιστεί η διατήρηση των μεριδίων αγοράς των μεταφορέων που αποσύρουν πλοία. Πρώτον, η διατήρηση των μεριδίων αγοράς όλων των μεταφορέων, ακόμη και εκείνων που αναγκάζονται να εξορθολογίσουν τις υπηρεσίες τους δεν αποτελεί, εκ προοιμίου, απαραίτητη προϋπόθεση για τη ρύθμιση της προσφοράς και της ζήτησης· ειδικότερα, οι συμφωνίες καταμερισμού μεταφορικής ικανότητας που αναφέρονται ανωτέρω επιτρέπουν στους μεταφορείς που αποσύρουν πλοία να διατηρούν μία εμπορική εκμετάλλευση και, συνεπώς, το μερίδιο αγοράς, ανεξάρτητα από κάθε CMP. Το επιχείρημα αυτό της ΤΑΑ δεν φαίνεται βάσιμο.

(238) Ενόψει των ανωτέρω στοιχείων, δεν υπάρχει ένδειξη ότι η ΤΑΑ (και ειδικότερα το CMP) συνιστούσε

⁽¹⁰⁰⁾ Κοινοποίηση της ΤΑΑ της 28ης Αυγούστου 1992, σ. 3.

⁽¹⁰¹⁾ Επιστολή της ΤΑΑ προς την Επιτροπή, της 14ης Αυγούστου 1992, που περιλαμβάνεται επίσης στο παράρτημα 2 της κοινοποίησης της ΤΑΑ, της 28ης Αυγούστου 1992.

⁽¹⁰²⁾ Βλέπε XII έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού, 1982, σ. 44.

⁽¹⁰³⁾ Το γεγονός ότι η κοινοποιηθείσα συμφωνία ΤΑΑ προβλέπει τη δυνατότητα σύναψης τέτοιων συμφωνιών ανταλλαγής ή ναύλωσης μεταφορικής ικανότητας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 24) δεν σημαίνει ότι η ΤΑΑ κοινοποίησε γενική συμφωνία εξορθολογισμού των μεταφορικών ικανοτήτων μέσω τέτοιων ανταλλαγών ή ναύλωσης μεταφορικής ικανότητας.

απαραίτητο μέσο για τον εξορθολογισμό των μεταφορών μέσω της υλικής αποσύρσεως μεταφορικών ικανοτήτων.

- (239) Όσον αφορά τα άλλα επιχειρήματα που προβλήθηκαν στα πλαίσια του CMP όσον αφορά την ανισοροπία μεταξύ των προς δυσμάς και των προς ανατολάς μεταφορών, τις εποχικές διακυμάνσεις και την κυκλική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα, πρέπει να εξετασθούν τα ακόλουθα γεγονότα:

3. Ανισοροπία μεταξύ των προς δυσμάς και των προς ανατολάς μεταφορών

- (240) Η ΤΑΑ δικαιολογεί την ύπαρξη του CMP μόνο στον τομέα των προς δυσμάς μεταφορών με ανισοροπία της τάξης του 10 % που αντιμετωπίστηκε το 1991 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 93 και 94). Όπως όμως διαπιστώθηκε, η ανισοροπία αυτή ήταν ασυνήθιστη στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές, και μάλιστα ασήμαντη μάλλον σε σχέση με το παρελθόν και τους άλλους τομείς μεταφορών. Δεν δικαιολογεί αυτή καθεαυτή ένα μέσο περιορισμού της ζήτησης που μπορεί να υπερβεί το 20 %.

- (241) Διαπιστώθηκε επίσης ότι η ανισοροπία αυτή εξασθένισε μετά το 1992 και εξαφανίστηκε το 1993 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 95). Αντίθετα, η ανισοροπία αντιστράφηκε και ο όγκος των μεταφερόμενων προς δυσμάς ποσοτήτων υπερέβη κατά 14 % και 37 % αντίστοιχα τον όγκο των προς ανατολάς μεταφορών κατά το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο του 1993.

- (242) Στην περίπτωση αυτή, είναι δύσκολο να κατανοηθεί το οικονομικό συμφέρον του CMP μόνο στον τομέα των προς δυσμάς μεταφορών. Η ανισοροπία που προέκυψε το 1993 εις βάρος της προς ανατολάς κίνησης δεν προκάλεσε τελικά την κατάρτιση ενός CMP για την αντιμετώπισή της. Συνεπώς, η αιτιολογία του CMP όσον αφορά την ανισοροπία μεταξύ των προς δυσμάς και των προς ανατολάς μεταφορών φαίνεται σαθρή για το 1991 και το 1992, και αβάνη για το 1993.

4. Εποχικές διακυμάνσεις

- (243) Αν το CMP είχε ως στόχο την αντιμετώπιση των εποχικών διακυμάνσεων της ζήτησης, διακυμάνσεις που θα ήταν, σύμφωνα με την ΤΑΑ, αδύνατο να συνοδεύονται από αντίστοιχες διακυμάνσεις της υφιστάμενης μεταφορικής ικανότητας, τότε το επίπεδο του «παγώματος» της μεταφορικής ικανότητας έπρεπε να λαμβάνει υπόψη την εποχική εξέλιξη της ζήτησης.

- (244) Σύμφωνα με την ΤΑΑ, στον τομέα των προς δυσμάς μεταφορών η ζήτηση είναι κατά παράδοση ασθενέστερη κατά το πρώτο τρίμηνο και εντονότερη κατά το τέταρτο τρίμηνο του έτους. Όμως, το επίπεδο του «παγώματος» της μεταφορικής ικανότητας που όρισε αρχικά η ΤΑΑ (όπως αναφέρεται στην κοινοποίηση της ΤΑΑ προς την Επιτροπή στις 28 Αυγούστου 1992) ήταν, ανά τρίμηνο και αρχής γενομένης από τη θέση σε ισχύ της συμφωνίας, το εξής:

- πρώτο τρίμηνο: [...]
- δεύτερο τρίμηνο: [...]
- τρίτο τρίμηνο: [...]
- τέταρτο τρίμηνο: [...]
- πέμπτο τρίμηνο: [...]
- έκτο τρίμηνο: [...]
- έβδομο τρίμηνο: [...]
- όγδοο τρίμηνο: [...]
- έβδομο τρίμηνο: [...]
- όγδοο τρίμηνο: [...]

- (245) Συνεπώς, το αρχικό πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας δεν αποσκοπούσε, σε καμία περίπτωση, στην παρακολούθηση των εποχικών διακυμάνσεων της ζήτησης.

- (246) Στη συνέχεια, η ΤΑΑ αναθεώρησε το πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας, πιθανώς εξαιτίας της ευνοϊκής εξέλιξης των όγκων και των μειώσεων των πραγματικών μεταφορικών ικανοτήτων. Στις 16 Ιουνίου 1993, η ΤΑΑ παρουσίασε το ακόλουθο πρόγραμμα ⁽¹⁰⁴⁾:

- πρώτη περίοδος [...]
- δεύτερη περίοδος [...]
- τρίτη περίοδος [...]
- τέταρτη περίοδος [...]
- πέμπτη περίοδος [...]
- έκτη περίοδος [...]
- έβδομη περίοδος [...]
- όγδοη περίοδος [...]

- (247) Και στην περίπτωση αυτή, το πρόγραμμα δεν ακολουθεί εποχικές διακυμάνσεις. Συνεπώς, φαίνεται ότι η ΤΑΑ δεν αποτελεί μέσο που αποσκοπεί στην αντιμετώπιση εποχικών διακυμάνσεων της ζήτησης.

5. Κυκλική πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα

- (248) Στην αιτιολογική σκέψη 87 αναφέρθηκε ότι από το 1990 και έκτοτε παρατηρείται πτωτική τάση της προσφοράς (-2,4 % στις προς δυσμάς μεταφορές από το 1990 έως το 1992). Μεταξύ 1ης Σεπτεμβρίου 1992 και 1ης Ιανουαρίου 1994, ορισμένα μέρη της ΤΑΑ επέτυχαν, ανεξάρτητα από τη συμφωνία αυτή καθεαυτή, τη μείωση ή τον εξορθολογισμό της μεταφορικής τους ικανότητας που οδήγησε σε μείωση των συνολικών μεταφορικών ικανοτήτων της ΤΑΑ κατά [...] περίπου ⁽¹⁰⁵⁾.

- (249) Από τις πληροφορίες που η Επιτροπή έχει στη διάθεσή της προκύπτει ότι η μεταφορική ικανότητα στον τομέα των υπερατλαντικών μεταφορών μειώθηκε κατά αρκετές ποσοστιαίες μονάδες από το 1991 έως το 1993.

- (250) Όσον αφορά τη ζήτηση, φαίνεται ότι το επίπεδο των μεταφορών στα προς δυσμάς δρομολόγια αυξή-

⁽¹⁰⁴⁾ Απάντηση της ΤΑΑ της 16ης Ιουνίου 1993 σε αίτηση παροχής πληροφοριών, παράρτημα 3.

⁽¹⁰⁵⁾ Σημείο 2.36, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

θηκε κατά 9,1% από το 1991 έως το 1992, και κατά 11% από το 1992 έως το 1993, δηλαδή σημείωσε αύξηση της τάξης του 20% κατά την περίοδο 1991-1993.

- (251) Έτσι, αν και οι μεταφορές προς δυσμάς γνώρισαν μία πτώση το 1991, οι όγκοι αυξήθηκαν γενικά το 1992 και το 1993 έφθασαν τα υψηλότερα επίπεδα των τελευταίων επτά ετών τουλάχιστον⁽¹⁰⁶⁾. Η ΤΑΑ δεν εξηγεί με ποιόν τρόπο είναι δυνατόν μία παρόμοια κατάσταση να χαρακτηριστεί ως κατάσταση που παρουσιάζει κυκλικές πλεονάζουσες μεταφορικές ικανότητες.
- (252) Επίσης, σύμφωνα με την ΤΑΑ, η πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα στον τομέα των προς δυσμάς μεταφορών ήταν το 1991 της τάξης του 30%. Με αύξηση των όγκων κατά 20% από το 1991 έως το 1993 και με συναφή μείωση της μεταφορικής ικανότητας, η Επιτροπή δεν κατανοεί για ποιό λόγο το 1993 οι υφιστάμενες πλεονάζουσες μεταφορικές ικανότητες μπορούν να χαρακτηριστούν ως κυκλικές.
- (253) Συνεπώς, δεν αποδεικνύεται ότι το CMP είναι εργαλείο που αποσκοπεί στην αντιμετώπιση της κυκλικής πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας.

6. Σύναψη του CMP

- (254) Υπό το πρίσμα των διάφορων αυτών στοιχείων, το CMP, όπως λειτουργεί σήμερα, δεν φαίνεται να αποτελεί αξιόπιστο μέσο αντιμετώπισης μιας κατάστασης κρίσεως που έχει προκληθεί από την ανισορροπία μεταξύ των προς δυσμάς και των προς ανατολάς μεταφορών και από την πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα στις προς δυσμάς μεταφορές, ούτε να επιτρέπει τον εξορθολογισμό των μεταφορών, αλλά μάλλον εργαλείο που έχει ως στόχο την τεχνητή διατήρηση περιττής μεταφορικής ικανότητας και την πλασματική αύξηση του επιπέδου των ναύλων στον τομέα των προς δυσμάς μεταφορών.
- (255) Αυτό εξάλλου προέβλεπε το 1992 η έκθεση Drewry η οποία βασιζόμενη στην υπόθεση ενός CMP που διετηρείτο στον τομέα των προς δυσμάς μεταφορών, προέβλεπε την ακόλουθη εξέλιξη του μέσου όρου των ναύλων:

(σε USD/TEU)

Έτος	Προς δυσμάς μεταφορές	Προς ανατολάς μεταφορές
1992	700	800
1993	850	875
1994	1 100	925

Πηγή: Drewry, Δεκέμβριος 1992, σ. 117.

- (256) Επομένως, τα οικονομικά στοιχεία του CMP μόνο για τον τομέα των προς δυσμάς μεταφορών φαίνονται

ναί αβάσιμα. Το πρόγραμμα αυτό καθιστά δυνατή την τεχνητή αύξηση των ναύλων των θαλάσσιων μεταφορών από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ και, ως εκ τούτου, επιβαρύνει αδικαιολόγητα τις ευρωπαϊκές βιομηχανίες που εξάγουν προϊόντα στις ΗΠΑ.

- (257) Ορισμένα επιχειρήματα που προέβαλε η ΤΑΑ το 1993 προς υπεράσπιση του CMP θα προσιδιάζαν μάλλον στις μεταφορές από τις ΗΠΑ προς την Ευρώπη, πάντως όμως όχι στις μεταφορές από την Ευρώπη προς τις ΗΠΑ.

Ε. Ο ευρωπαϊκός στόλος

- (258) Ένα από τα στοιχεία που ανέφεραν τα μέρη της ΤΑΑ για να δικαιολογήσουν τη συμφωνία τους είναι η προστασία του ευρωπαϊκού στόλου επειδή, σύμφωνα με αυτά, οι πρώτοι εφοπλιστές που θα εθίγοντο από τυχόν απαγόρευση της ΤΑΑ εκ μέρους της Επιτροπής θα ήταν οι Ευρωπαίοι.
- (259) Το τμήμα του παγκόσμιου στόλου τακτικών μεταφορών που καλύπτουν οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες παρουσιάζει σαφή πτωτική τάση εδώ και πολλά χρόνια: αντίθετα, το τμήμα των ασιατικών ναυτιλιακών εταιρειών αυξήθηκε σαφώς. Μεταξύ των 20 σημαντικότερων εταιρειών τακτικών μεταφορών του κόσμου το 1992, μόνο έξι ήταν ευρωπαϊκές και εκμεταλλεύονταν το 27,6% της μεταφορικής ικανότητας, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας κάλυπταν ασιατικές εταιρείες, που ήταν εννέα τον αριθμό και διέθεταν μερίδιο 48,2%⁽¹⁰⁷⁾.
- (260) Στον τομέα των υπερατλαντικών μεταφορών, οι ευρωπαϊκές εταιρείες διατήρησαν ελαφρώς σημαντικότερο τμήμα της αγοράς: το 1992, οι κοινοτικές εταιρείες αντιπροσώπευαν το [...] περίπου του όγκου των μεταφορών της ΤΑΑ⁽¹⁰⁸⁾, ήτοι το [...] περίπου του συνολικού όγκου των υπερατλαντικών μεταφορών. Εάν ληφθούν υπόψη οι ευρωπαϊκές μη κοινοτικές εταιρείες, οι ευρωπαϊκές εταιρείες στο σύνολό τους αντιπροσώπευαν το 1992 [...] περίπου των μεταφορών της ΤΑΑ, ήτοι το [...] περίπου του συνολικού όγκου των διατλαντικών μεταφορών.
- (261) Συνεπώς, οι ευρωπαϊκές εταιρείες βρίσκονται σε σχετικά πλεονεκτικότερη θέση στο Βόρειο Ατλαντικό από ό,τι στον υπόλοιπο κόσμο. Το κυριότερο πλεονέκτημα που η ΤΑΑ εξασφαλίζει στις εταιρείες αυτές είναι η επιβαλλόμενη αύξηση των ναύλων και η σχετική μείωση ή εξάλειψη των ζημιών που προκλήθηκαν στην αγορά αυτή το 1992. Ωστόσο, ακόμη και αν οι κοινοτικές εταιρείες είναι σε θέση να αποκομίσουν οφέλη από τις αυξήσεις των ναύλων της ΤΑΑ, τα οφέλη αυτά δεν είναι ούτε περισσότερα ούτε λιγότερα από εκείνα των εταιρειών τρίτων χωρών που είναι μέρη της συμφωνίας αυτής και οι οποίες αριθμούν ήδη δέκα από τα 15 μέρη της ΤΑΑ και περίπου το [...] των μεταφορικών ικανοτήτων

⁽¹⁰⁷⁾ Containerisation International, Αύγουστος 1992, σ. 38.

⁽¹⁰⁸⁾ Βλέπε απάντηση της ΤΑΑ σε αίτηση παροχής πληροφοριών, της 15ης Ιουλίου 1993, πίνακες 9 και 10.

⁽¹⁰⁶⁾ Βλέπε πίνακα 8, σ. 26, της απάντησης της ΤΑΑ της 7ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

- της ΤΑΑ. Σημειωτέον ότι από την έναρξη ισχύος της ΤΑΑ, έχουν προσχωρήσει σε αυτή τέσσερις εταιρείες, όλες από τρίτες χώρες.
- (262) Επίσης, οι εταιρείες που ωφελούνται περισσότερο από την κατάσταση που δημιούργησε η ΤΑΑ είναι ορισμένες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες που επεκτείνουν τα μερίδιά τους στην αγορά και αυξάνουν ταυτόχρονα τους ναύλους τους. Οι εταιρείες αυτές είναι κατά κύριο λόγο η Evergreen (Ταϊβάν) και, σε μικρότερο βαθμό, η Lykes (ΗΠΑ), η Atlantic Cargo (Σουηδία) και η ICL (ΗΠΑ) (βλέπε αιτιολογική σκέψη 448).
- (263) Η επίδραση της ΤΑΑ στις κοινοτικές εταιρείες είναι αρκετά περίπλοκη: αφενός, συμβάλει στον περιορισμό ή στην εξάλειψη των ζημιών τους στην αγορά αυτή και, αφετέρου, ωφελεί τουλάχιστο στον ίδιο βαθμό, και σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμη περισσότερο, τις εταιρείες τρίτων χωρών που εκτελούν δρομολόγια στον Ατλαντικό και είναι ανεξάρτητες της ΤΑΑ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 262). Επίσης, από την στιγμή της θέσης σε εφαρμογή της συμφωνίας, οι κοινοτικές εταιρείες απώλεσαν μερίδια στην αγορά. Τέλος, η ΤΑΑ δεν έχει ως στόχο αναδιάρθρωση που εξασφαλίζει τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου. Αντίθετα, η αύξηση των ναύλων και το πάγωμα των μεταφορικών ικανοτήτων έχουν ως αποτέλεσμα την προσωρινή βελτίωση της αποδοτικότητας των ευρωπαϊκών εταιρειών που εκτελούν δρομολόγια στον Ατλαντικό, χωρίς να τους διασφαλίζουν καλύτερο έλεγχο του κόστους και σταθερή βελτίωση της ανταγωνιστικής τους θέσης, ειδικότερα για εκείνες που θα μπορούσαν να θιγούν από την έλλειψη ανταγωνισμού. Συνεπώς, με τον τρόπο που η ΤΑΑ λειτουργεί σήμερα δύσκολα μπορεί να θεωρηθεί ως αποτελεσματικό και μόνιμο μέσο προστασίας ή υπεράσπισης του κοινοτικού στόλου.
- ΣΤ. Οι καταγγελίες**
- (264) Η Επιτροπή έλαβε καταγγελίες από τα ακόλουθα μέρη:
- Λιμενική αρχή [...] (13 Οκτωβρίου 1992),
 - την [...], επαγγελματική ένωση [...] για την εισαγωγή τροφίμων (13 Οκτωβρίου 1992),
 - Επιτροπή πρακτόρων διαμετακόμισης των λιμένων της Βόρειας Θάλασσας (19 Οκτωβρίου 1992), που υποστηρίχθηκε από επιστολή της Γαλλικής ομοσπονδίας οργανωτών επιθεωρητών μεταφορών (FFOCT) (19 Μαρτίου 1993),
 - Συμβούλιο ευρωπαϊκών φορτωτών (ESC) (4 Νοεμβρίου 1992), που υποστηρίχθηκε από επιστολή του Συμβουλίου φορτωτών Γερμανίας (DSVK) τις 26 Νοεμβρίου 1992,
 - [...] (30 Νοεμβρίου 1992),
- Συμβούλιο φορτωτών Γαλλίας (CNUT) (18 Δεκεμβρίου 1992),
 - Συμβούλιο φορτωτών Βρετανίας (BSC) (21 Δεκεμβρίου 1992), που υποστηρίχθηκε από επιστολές της Ένωσης εξαγωγών Ιρλανδίας την 1η και στις 9 Φεβρουαρίου 1993,
 - Συμβούλιο φορτωτών Ισπανίας (16 Μαρτίου 1993),
 - επιχείρηση [...], πρακτορείο διαμετακόμισης (19 Απριλίου 1993),
 - Διεθνή ένωση ναύλων της Μεγάλης Βρετανίας (BIFA) (28 Απριλίου 1993),
 - Ευρωπαϊκή επιτροπή συνδέσμου επιθεωρητών και επικούρων μεταφορών (25 Μαΐου 1993),
 - Εθνική βιομηχανική ένωση μεταφορέων (19 Ιουλίου 1993).
- (265) Η Λιμενική αρχή [...] (Port of [...] Authority) καταγγέλλει την επιβολή επιπρόσθετων φόρων (range additional, βλέπε αιτιολογική σκέψη 200) στους λιμένες της [...].
- (266) Η Επιτροπή παραγγελιοδόχων των λιμένων της Βόρειου Θάλασσας, η CLECAT και η FFOCT καταγγέλλουν ότι οι από κοινού συμφωνηθέντες ναύλοι περιλαμβάνουν λιμενικά τέλη και έξοδα χειρσαίων μεταφορών, τη στιγμή κατά την οποία δεν ισχύει στον τομέα αυτό καμία απαλλαγή βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης.
- (267) Η εταιρεία [...], πρακτορείο διαμετακόμισης μεσαίου μεγέθους, καταγγέλλει την ΤΑΑ ότι εφαρμόζει όρους που εισάγουν εις βάρος της διακρίσεις σε σύγκριση με τους όρους που προσφέρει σε μεγαλύτερους πράκτορες διαμετακόμισης (ναύλοι αυξημένοι κατά 30 % έως 40 %).
- (268) Η BIFA, ένωση βρετανών πρακτόρων διαμετακόμισης, καταγγέλλει τους όρους που εφαρμόζει η ΤΑΑ και οι οποίοι εισάγουν διακρίσεις εις βάρος των βρετανών πρακτόρων διαμετακόμισης, και θεωρεί τις πρακτικές αυτές ως κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως.
- (269) Το ESC υποστηρίζει ότι η ΤΑΑ δεν είναι διάσκεψη και δεν πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης. Στις 6 Ιανουαρίου 1993, το εν λόγω συμβούλιο ζήτησε από την Επιτροπή να λάβει ασφαλιστικά μέτρα κατά της ΤΑΑ. Το συμβούλιο φορτωτών Γερμανίας καταγγέλλει τον καθορισμό των ναύλων στον τομέα των χειρσαίων μεταφορών και το πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας που περιορίζει τεχνητά τη μεταφορική ικανότητα χωρίς να μειώνει το κόστος.
- (270) Η [...] καταγγέλλει την άρνηση της ΤΑΑ να διεξάγει διαπραγματεύσεις, την επιβολή οικονομικά ασύμφωνων ναύλων, την αιφνίδια και σημαντική αύξηση των ναύλων που προβάλλουν εμπόδια στις εξαγωγές της [...] προς τις ΗΠΑ, και το εθελοντικό «πάγω-

μα» της μεταφορικής ικανότητας που ισοδυναμεί με άρνηση παροχής υπηρεσιών.

(271) Στις 16 Μαρτίου 1993, το συμβούλιο φορτωτών Ισπανίας απηύθυνε επιστολή στην Επιτροπή με την οποία ζητούσε να μη χορηγήσει την απαλλαγή για την οποία είχαν υποβάλει αίτηση οι εταιρείες-μέρη της ΤΑΑ. Το συμβούλιο αυτό ανέφερε ότι παρόμοια απαλλαγή θα εξασφάλιζε μονοπώλιο τις εταιρείες αυτές και θα αποτελούσε εμπόδιο για την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων ή χερσαίων μεταφορών υπό κανονικές συνθήκες αγοράς.

(272) Η εθνική βιομηχανική ένωση μεταφορών, στην οποία συμμετέχουν οι φορτωτές που προσφέρουν υπηρεσίες στις ΗΠΑ, αριθμεί περισσότερα από 1 200 μέλη και αντιπροσωπεύει τους φορτωτές που έχουν άμεσες σχέσεις με την ΤΑΑ στις προς ανατολάς και στις προς δυσμάς μεταφορές.

(273) Η ένωση αυτή κρίνει ότι η ΤΑΑ είναι συμφωνία που αντιβαίνει στους κανόνες ανταγωνισμού και εισάγει σοβαρές διακρίσεις, που προκάλεσαν και συνεχίζουν να προκαλούν σημαντικές ζημιές στους φορτωτές. Ειδικότερα, η συμφωνία αυτή επέβαλε παράλογες και αδικαιολόγητες αυξήσεις των ναύλων, περιόριζε χωρίς λόγο τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων μεταξύ φορτωτών και εφοπλιστών για την ανάπτυξη υγιών εμπορικών σχέσεων, και εισήγαγε παράλογες διακρίσεις εις βάρος των μικρών φορτωτών.

(274) Η CNUT καταγγέλλει τα ακόλουθα:

1. κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως που εκδηλώνεται με σημαντικές και αιφνίδιες αυξήσεις των ναύλων (που για ορισμένα εμπορεύματα έφθασαν μέχρι 175%) και με την επιβολή άνισων όρων συναλλαγών, κατά παράβαση των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης·
2. τεχνητό περιορισμό της προσφοράς στον τομέα των μεταφορών, κατά παράβαση των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης·
3. πλασματική κατανομή της αγοράς μεταξύ των εφοπλιστικών εταιρειών-μερών της συμφωνίας, κατά παράβαση του άρθρου 86 της συνθήκης·
4. διάκριση εις βάρος των φορτωτών, κατά παράβαση των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης·
5. καθορισμό κοινών κομίστρων για τη χερσαία διαμετακόμιση εμπορευμάτων πριν και μετά από τις θαλάσσιες μεταφορές, κατά παράβαση των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης και των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86·
6. σύμπραξη με τα μέλη της ναυτιλιακής διάσκεψης που εξυπηρετεί τον Καναδά μέσω της Ευρώπης.

(275) Η CNUT ζητεί τη λήψη προσωρινών μέτρων κατά εφαρμογή των άρθρων 10 και 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

(276) Το BSC καταγγέλλει ότι η ΤΑΑ παραβαίνει τα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης καθόσον:

1. περιορίζει, ελέγχει ή κατανέμει την προσφορά στον τομέα των θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών, την τεχνολογική εξέλιξη και τις επενδύσεις με τρόπο που ζημιώνει τους φορτωτές·
2. ορίζει άμεσα ή έμμεσα και επιβάλλει με αθέμιτο τρόπο τους ναύλους και τους άλλους όρους μεταφοράς ή κάθε όρο διαπραγμάτευσης σχετικά με τις υπηρεσίες αυτές·
3. εφαρμόζει ανομοιομορφους όρους για τις ίδιες συναλλαγές με διαφορετικούς εμπορικούς εταίρους, οι οποίοι περιέρχονται με τον τρόπο αυτό σε μειονεκτική ανταγωνιστική θέση (ιδιαίτερα με το όριο των 250 TEU όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 13).

(277) Συνεπώς, το BSC ζητεί από την Επιτροπή να λάβει προσωρινά μέτρα κατά της ΤΑΑ, καθώς επίσης και να διατάξει τα μέλη της ΤΑΑ να λύσουν τη συμφωνία αυτή βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

(278) Μέσω του BSC, οι ακόλουθες εταιρείες γνωστοποίησαν στην Επιτροπή στοιχεία προς υποστήριξη της καταγγελίας τους:

[...].

(279) Μέσω του CNUT, οι ακόλουθες εταιρείες γνωστοποίησαν στην Επιτροπή στοιχεία προς υποστήριξη της καταγγελίας τους:

[...].

(280) Το DSVK συμπεριέλαβε στην από 26ης Νοεμβρίου 1992 επιστολή του τις θέσεις των ακόλουθων επιχειρήσεων έναντι της ΤΑΑ:

[...].

(281) Χωρίς να αναφερθούν λεπτομέρειες των ογκωδών καταγγελιών των γάλλων και βρετανών φορτωτών, πρέπει, ωστόσο, να επισημανθούν οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ των καταγγελλόντων φορτωτών και των εφοπλιστών-μερών της ΤΑΑ. Συγκεκριμένα, διάφοροι φορτωτές τόνισαν τις σοβαρότατες δυσκολίες που αντιμετώπισαν κατά τις διαπραγματεύσεις για τη σύναψη συμβάσεων υπηρεσιών το 1993, καθώς και την ανάγκη άμεσων διαπραγματεύσεων με τους εφοπλιστές της επιλογής τους.

(282) Η εξαιτίας της ΤΑΑ αδυναμία απευθείας συναλλαγής με τους μεμονωμένους εφοπλιστές και διατήρησης κατάλληλων εμπορικών σχέσεων μεταξύ προμηθευτών και πελατών, φαίνεται ότι προκάλεσε πολλές διαμαρτυρίες, ιδίως μεταξύ των ευρωπαϊκών βιομηχανιών που εξάγουν προϊόντα τους στις ΗΠΑ.

ΤΕΤΑΡΤΟ ΜΕΡΟΣ: ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**I. ΑΡΘΡΟ 85 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ**

(283) Η ΤΑΑ προβλέπει διάφορα στοιχεία που αφορούν τα ακόλουθα:

- α) συμφωνίες ναύλωσης εμπορευματοκιβωτίων ή χώρων πλοίων, και συμφωνίες ανταλλαγής εξοπλισμού·
- β) συμφωνίες για το κόστος των χερσαίων μεταφορών·
- γ) συμφωνίες για το κόστος διακίνησης εμπορευμάτων σε λιμένες·
- δ) συμφωνίες για το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών·
- ε) συμφωνίες μη χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 22).

(284) Η παρούσα απόφαση της Επιτροπής αναφέρεται στα στοιχεία δ) και ε), καθώς επίσης και στο στοιχείο β) όσον αφορά την Κοινότητα, δηλαδή τις συμφωνίες για το κόστος και τη μη χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας στις θαλάσσιες μεταφορές και τις συμφωνίες για το κόστος των χερσαίων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων που διακινούνται στην Κοινότητα ή διαμετακομίζονται μέσω αυτής.

A. Συμφωνίες καθορισμού του κόστους των θαλάσσιων μεταφορών

(285) Οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών μεταφορών είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης. Οι συμφωνίες που συνήφθησαν μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών-μερών της ΤΑΑ για τον καθορισμό των ναύλων στις θαλάσσιες μεταφορές, είναι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1.

(286) Οι συμφωνίες αυτές, που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 15, έχουν ως αντικείμενο και ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των δυνάμεων του ανταγωνισμού στην κοινή αγορά. Ειδικότερα, οι συμφωνίες αυτές επιτρέπουν στα μέρη της ΤΑΑ να περιορίζουν τον μεταξύ τους ανταγωνισμό όσον αφορά τα κόμιστρα, τους ναύλους και τους γενικούς όρους μεταφοράς. Οι συμφωνίες του είδους αυτού εμπίπτουν στα πλαίσια του άρθρου 85 παράγραφος 1 στοιχείο α) της συνθήκης.

(287) Βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης οι συμφωνίες ή οι πρακτικές που περιορίζουν τον ανταγωνισμό πρέπει να είναι δυνατό να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μερών για να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διάταξης αυτής.

Σύμφωνα με τις αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (υπόθεση C-41/90, Hofner και Elser/Macroton)⁽¹⁰⁹⁾ και του Πρωτοδικείου (υπόθεση T 65/89, BPB Industries και British Gypsum κατά Επιτροπής)⁽¹¹⁰⁾, δεν είναι απαραίτητο προς το σκοπό αυτό να διαπιστωθεί η ύπαρξη

ουσιαστικής και πραγματικής επίδρασης στο διακρατικό εμπόριο. Η προϋπόθεση περί επηρεασμού του εμπορίου πρέπει να θεωρείται ότι πληρούται από τη στιγμή κατά την οποία οι ενδοκοινοτικές συναλλαγές έχουν επηρεαστεί σημαντικά, τουλάχιστο εν δυνάμει.

(288) Οι συμφωνίες αυτές για το κόστος μεταφοράς μπορούν να επηρεάσουν αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών κατά τους αμδλουθους τρόπους:

(289) Η ΤΑΑ περιλαμβάνει ενεργές ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών μεταφορών διάφορων κρατών μερών και περιορίζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των εν λόγω τακτικών γραμμών όσον αφορά τις υπηρεσίες και τις τιμές που προσφέρει η καθεμία από αυτές περιορίζοντας, ως εκ τούτου, τις δυνατότητες επιλογής των φορτωτών. Στα πλαίσια των συμφωνιών, οι φορτωτές θεωρούν σχεδόν ασύμφορο να αποστείλουν τα εμπορεύματά τους μέσω χωρών διαφορετικών από εκείνη στην οποία εδρεύουν, χρησιμοποιώντας μεταφορικές εταιρείες που εδρεύουν εκτός της χώρας καταγωγής τους, λόγω του τεχνητού καθορισμού των όρων μεταφοράς που προβλέπει η ΤΑΑ. Επίσης, η εξάλειψη ή ο περιορισμός του ανταγωνισμού όσον αφορά τις υπηρεσίες ή τις τιμές των εταιρειών αυτών, μπορεί να μειώσει αισθητά τα σχετικά πλεονεκτήματα που οι αποτελεσματικότερες εφοπλιστικές εταιρείες θα μπορούσαν να αποκομίσουν. Τούτο μπορεί με τη σειρά του να επηρεάσει τις συνήθειες αυξομειώσεις των μεριδίων της αγοράς που θα συντελούντο εάν δεν υπήρχε η ΤΑΑ. Ο περιορισμός αυτός του ανταγωνισμού μεταξύ των ενεργών εφοπλιστικών εταιρειών στα διάφορα κράτη μέλη επηρεάζει την παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών της Κοινοτήτας, με τη διατήρηση ή την πλασματική ανταλλαγή μεριδίων στην κοινοτική αγορά υπηρεσιών.

(290) Ο περιορισμός του ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών και η μείωση του φάσματος επιλογών των φορτωτών επηρεάζει επίσης τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων των διάφορων κρατών μερών, επεκτείνοντας ή περιορίζοντας τεχνητά τις αντίστοιχες ζώνες προσελκύσεώς τους⁽¹¹¹⁾.

(291) Ο από κοινού χαρακτηρισμός των διάφορων λιμένων που χρησιμοποιούν τα μέρη της ΤΑΑ ως βασικών ή βοηθητικών λιμένων νοθεύει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων και μεταστρέφει τα ρεύματα υπηρεσιών, καθιστώντας τη χρησιμοποίηση απομακρυσμένων λιμένων οικονομικότερη από τη χρησιμοποίηση πλησιέστερων λιμένων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 200).

(292) Ειδικότερα, οι μεταβολές που επέφερε η ΤΑΑ στα καθεστώτα των λιμένων της Ιρλανδίας, της Σκωτίας και της Σκανδιναβίας με την τροποποίηση της οικονομικής τους προσέλκυσης, μπορούν να οδηγήσουν σε μεταστροφή των υπηρεσιών μεταφορών προς λιμένες άλλων κρατών μελών.

⁽¹⁰⁹⁾ Συλλογή 1991, σ. I-1979, σημεία 32 και 33 του σκεπτικού.

⁽¹¹⁰⁾ Συλλογή 1993, σ. II-389, σημείο 134 του σκεπτικού.

⁽¹¹¹⁾ Βλέπε έκπη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

- (293) Όλοι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού κατά την παροχή υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ των προαναφερόμενων κρατών μελών μεταβάλλουν τη ροή της διακίνησης εμπορευμάτων, τα οποία διαμετακομίζονται για το λόγο αυτό μέσω λιμένων και κρατών μελών διαφορετικών από εκείνα που θα είχαν χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση που δεν υπήρχαν παρόμοιοι περιορισμοί, και επηρεάζουν, ως εκ τούτου, την παροχή συναφών υπηρεσιών που σχετίζονται με τη μεταφορά των εμπορευμάτων αυτών.
- (294) Επίσης, οι περιορισμοί αυτοί μπορούν να επηρεάσουν εμμέσως τις συναλλαγές εμπορευμάτων: έστω και αν η αγορά υπηρεσιών μεταφορών πρέπει να διακρίνεται από την αγορά μεταφοράς εμπορευμάτων, δεν είναι δυνατό να διαχωριστούν πλήρως η μία από την άλλη. Το κόστος και τα μέσα μεταφοράς έχουν σημαντική επίδραση στις συναλλαγές αγαθών. Συνεπώς, οι περιορισμοί του ανταγωνισμού κατά την παροχή υπηρεσιών μεταφορών πρέπει να αναλυθούν όχι μόνο σε σχέση με τα αποτελέσματα που αυτοί έχουν στην αγορά των εν λόγω υπηρεσιών, αλλά και σε συνδυασμό με τις έμμεσες επιδράσεις τους στο εμπόριο των μεταφερόμενων αγαθών.
- (295) Για τους λόγους αυτούς, τουλάχιστον οι συμφωνίες για το κόστος των μεταφορών στα πλαίσια της ΤΑΑ έχουν ως αποτέλεσμα τον επηρεασμό του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών. Πράγματι, το κόστος μεταφοράς που ορίζει η ΤΑΑ μπορεί να αποτελεί σημαντικότερο στοιχείο του τελικού κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων που διακινούνται από τα μέρη της συμφωνίας, και τα οποία διοχετεύονται σε ολόκληρη την παγκόσμια αγορά, συμπεριλαμβανομένης της Κοινότητας. Για παράδειγμα, η μεταβολή του ναύλου μεταφοράς ενός εισαγόμενου προϊόντος από ορισμένα κράτη μέλη μπορεί να μεταβάλει την ανταγωνιστικότητα του εν λόγω προϊόντος σε σχέση με ανταγωνιστικά προϊόντα καταγωγής άλλων κρατών μελών και να μεταβάλει τη ροή των προϊόντων αυτών στο εσωτερικό της Κοινότητας. Παρομοίως, η τροποποίηση των ναύλων μεταφοράς ενός εξαγόμενου προϊόντος από ένα κράτος μέλος σε άλλη ήπειρο μπορεί να αποδυναμώσει την ανταγωνιστικότητα του εν λόγω εξαγόμενου προϊόντος και να αναγκάσει τις εξαγωγικές επιχειρήσεις να αναζητήσουν νέες αγορές σε άλλα κράτη μέλη. Συνεπώς, ο καθορισμός του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων και μόνο αρκεί γενικά για να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα των εμπορευμάτων που προορίζονται για εξαγωγή ή εισαγωγή.
- (296) Η Επιτροπή κρίνει ότι το είδος αυτό επηρεασμού, αν και έμμεσο, εμπίπτει στο πλαίσιο του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης. Αυτό προκύπτει από την απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Δεκεμβρίου 1987 [υπόθεση 136/86, BNIC/Aubert ⁽¹¹²⁾], όσον αφορά συμφωνία για ημιτελές προϊόν το οποίο κανονικά δεν αποστέλλεται εκτός της (εθνικής) περιοχής παραγωγής, αλλά συνιστά την πρώτη ύλη άλλου προϊόντος που διατίθεται στην αγορά ολόκληρης της Κοινότητας. Κατά τη γνώμη του Δικαστηρίου, η συμφωνία αυτή μπορούσε να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή κρίνει ότι το ίδιο ισχύει και για το κόστος μεταφοράς.
- B. Συμφωνίες μη χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας στις θαλάσσιες μεταφορές**
- (297) Οι συμφωνίες μη χρησιμοποίησης της θαλάσσιας μεταφορικής ικανότητας (όπως περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 16 έως 22) που συνήφθησαν από τα μέρη της ΤΑΑ στα πλαίσια των δραστηριοτήτων τους στον τομέα αυτό, είναι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- (298) Οι συμφωνίες αυτές έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον αισθητό περιορισμό του ανταγωνισμού επειδή επιτρέπουν τη μείωση ή τον έλεγχο της παραγωγής κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 στοιχείο β). Ειδικότερα, οι συμφωνίες αυτές επιτρέπουν στα μέρη της ΤΑΑ να περιορίσουν αισθητά την ανταγωνιστική ικανότητα καθενός εξ αυτών έναντι των άλλων, μειώνοντας την προσφορά καθενός στην αγορά.
- (299) Οι συμφωνίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν αισθητά το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών με διάφορους τρόπους.
- (300) Με τον περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει κάθε μέρος της ΤΑΑ στα προς δυσμάς δρομολόγια (Westbound), οι συμφωνίες αυτές μπορούν να μεταβάλουν ή να μειώσουν το επίπεδο των υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ. Η μείωση της παροχής υπηρεσιών μιας ναυτιλιακής εταιρείας σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη διαφορετικά από εκείνο στο οποίο αυτή εδρεύει, επηρεάζει την παροχή υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών.
- (301) Οι συμφωνίες αυτές μπορούν επίσης να μεταβάλουν την προσφορά υπηρεσιών από κάθε λιμένα και να μεταστρέψουν τεχνητά τις υπηρεσίες μεταφορών από ένα λιμένα της Κοινότητας σε έναν άλλο. Συνεπώς, οι συμφωνίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών.
- (302) Όπως ήδη διευκρινίστηκε (αιτιολογική σκέψη 294), ο επηρεασμός της παροχής υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών αφορά επίσης άμεσα και τις ροές εμπορευματικών μεταφορών και, ως εκ τούτου, τις υπηρεσίες που παρέχονται στα πλαίσια των εν λόγω εμπορευματικών μεταφορών.
- (303) Επιπλέον, εάν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η κυριότερη επίδραση των συμφωνιών μη χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών εκδηλώνεται με γενική αύξηση των ναύλων, οι λόγοι που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 294 και 296 ισχύουν και στην περίπτωση

⁽¹¹²⁾ Συλλογή 1987, σ. 4789, σημείο 18 του σκεπτικού.

αυτή. Επομένως, οι συμφωνίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

Γ. Συμφωνίες καθορισμού του κόστους των χερσαίων μεταφορών

- (304) Οι συμφωνίες καθορισμού του κόστους των χερσαίων μεταφορών της ΤΑΑ στην Ευρώπη συνιστούν συμφωνία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.
- (305) Οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών μεταφορών που συμμετέχουν στην ΤΑΑ είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, το οποίο επαναλαμβάνει το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης.
- (306) Ο άμεσος καθορισμός των τιμών και των όρων μεταφοράς της χερσαίας διαδρομής ενός δρομολογίου συνδυασμένων μεταφορών, αποτελεί ουσιαστικό περιορισμό του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.
- (307) Οι συμφωνίες όσον αφορά τα κόμιστρα που προσφέρουν τα μέρη της ΤΑΑ για το χερσαίο τμήμα του δρομολογίου μπορούν να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.
- (308) Με τον από κοινού καθορισμό των ναύλων που πρέπει να εφαρμόζουν τα μέρη της από διάφορους λιμένες τους οποίους εξυπηρετούν μέχρι οποιοδήποτε σημείο στο έδαφος της Κοινότητας και αντίστροφα, η συμφωνία της ΤΑΑ για το κόστος του χερσαίου τμήματος του δρομολογίου στην Ευρώπη επηρεάζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων και επιδρά στη διακίνηση φορτίων μεταξύ διάφορων κρατών μελών.
- (309) Κατά τον ίδιο τρόπο, οι εν λόγω συμφωνίες καθορισμού του κόστους αλλοιώνουν τις σχέσεις μεταξύ εφοπλιστών και εταιρειών χερσαίων μεταφορών και μπορούν, ως εκ τούτου, να έχουν επιδράσει επί των εμπορικών συμπεριφορών των εν λόγω μεταφορέων που εδρεύουν σε διαφορετικά κράτη μέλη, πράγμα που με τη σειρά του μπορεί να αλλοιώσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.
- (310) Ο από κοινού καθορισμός των κομίστρων των χερσαίων μεταφορών, ανεξαρτήτως των λιμένων που χρησιμοποιούν οι διάφορες εταιρείες-μέρη της ΤΑΑ, μεταβάλλει τις περιοχές φυσικής προσέλκυσης των λιμένων που εμπίπτουν στο πεδίο δραστηριοτήτων της, εξουδετερώνοντας το οικονομικό όφελος που μπορεί να συνιστά η συντομότερη απόσταση από δεδομένο λιμένα.
- (311) Συνεπώς, οι υπηρεσίες μεταξύ κρατών μελών στον τομέα των χερσαίων μεταφορών επηρεάζονται εξαιτίας του γεγονότος ότι τα φυσικά δρομολόγια που καθορίζονται από τη συντομότερη απόσταση μεταξύ του λιμένα που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας μέχρι το εσωτερικό σημείο προορισμού και αντίστροφα, ή από άλλους όρους μεταφοράς, λαμβάνονται υπόψη σε μικρότερο βαθμό.

- (312) Επιπλέον, το επιχείρημα που αναπτύσσεται στις αιτιολογικές σκέψεις 294 και 296 όσον αφορά τις συμφωνίες καθορισμού του κόστους των θαλάσσιων μεταφορών ισχύει επίσης και για τις συμφωνίες καθορισμού του κόστους των χερσαίων μεταφορών, προκειμένου να καταδειχθεί ότι οι συμφωνίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

Δ. Συμπέρασμα για το άρθρο 85 παράγραφος 1

- (313) Η Επιτροπή κρίνει ότι η συμφωνία ΤΑΑ, καθώς περιλαμβάνει συμφωνίες καθορισμού του κόστους θαλάσσιας και χερσαίας μεταφοράς και συμφωνίες περιορισμένης χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας, συνιστά συμφωνία που περιορίζει τον ανταγωνισμό και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης.

Π. ΑΡΘΡΟ 85 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ

- (314) Για να εκτιμηθεί κατά πόσο η ΤΑΑ μπορεί να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης, πρέπει να εξετασθεί το θέμα σε δύο στάδια: να προσδιορισθεί καταρχάς κατά πόσο η συμφωνία, υπό τη σημερινή της μορφή, καλύπτεται από την κατά κατηγορίες απαλλαγή των ναυτιλιακών διασκέψεων τακτικών γραμμών που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, ή από κάθε άλλη απαλλαγή κατά κατηγορίες σε περίπτωση που αυτό δεν συμβαίνει, πρέπει εν συνεχεία να προσδιορισθεί κατά πόσο η συμφωνία μπορεί να τύχει απαλλαγής σε ατομική βάση.

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

- (315) Το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 χορηγεί απαλλαγή κατά κατηγορίες στις συμφωνίες των μερών μιας ή περισσότερων ναυτιλιακών διασκέψεων που επιδιώκουν τον καθορισμό των ναύλων και όρων μεταφοράς καθώς και, ανάλογα με την περίπτωση, έναν ή περισσότερους από τους στόχους που εξαγγέλλονται στα στοιχεία α) έως ε) της διάταξης αυτής.
- (316) Το άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού ορίζει τη ναυτιλιακή διάσκεψη ως «ομάδα δύο τουλάχιστον μεταφορέων-εφοπλιστών που εκτελεί διεθνείς τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή συγκεκριμένες γραμμές μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχει συνάψει οποιασδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό, στα πλαίσια του οποίου τα μέρη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών υπηρεσιών».
- (317) Κατά τη γνώμη των μερών της ΤΑΑ, «ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 είχε ως στόχο να επιτρέψει την εφαρμογή των συνήθων πρακτικών των διασκέψεων

χωρίς την υπαγωγή τους σε ρύθμιση, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι συναλλαγές ήταν ανοικτές και δεν υπήρχαν τεχνητά εμπόδια που δικαιολογούσαν παρέμβαση στο πλαίσιο των μηχανισμών προσαρμογής που προβλέπει το άρθρο 7»⁽¹¹³⁾.

(318) Υπό τις συνθήκες αυτές, σύμφωνα με τα μέρη της ΤΑΑ, η ανάλυση θα έπρεπε να αφορά το κατά πόσο η οργάνωση των μεταφορών προσιδιάζει στους πολιτικούς στόχους του Συμβουλίου, όπως αυτοί νοούνται από τα μέρη της ΤΑΑ, και όχι το κατά πόσο η επίσημη συμφωνία ανταποκρίνεται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86⁽¹¹⁴⁾. Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την ερμηνεία αυτή. Κρίνει ότι πρέπει να εξακριβωθεί κατά πόσο η συμφωνία εμπίπτει στο πεδίο αναφοράς που έχει ορίσει επίσημα το Συμβούλιο στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, δεδομένου ότι στην απαλλαγή από μια γενική αρχή, όπως η απαγόρευση των συμπράξεων που προβλέπει το άρθρο 85 παράγραφος 1, δεν πρέπει να δίδεται διασταλτική ερμηνεία, όπως επιθυμούν τα μέρη της ΤΑΑ⁽¹¹⁵⁾.

(319) Η ΤΑΑ δεν είναι συμφωνία ναυτιλιακής διάσκεψης που τυγχάνει απαλλαγής βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, κυρίως επειδή:

- αφενός, καθορίζει δύο τουλάχιστον επίπεδα ναύλων και,
- αφετέρου, προβλέπει μη χρησιμοποίηση μεταφορικής ικανότητας.

1. Καθορισμός των ναύλων στις θαλάσσιες μεταφορές

(320) Ο ορισμός των απαλλασσόμενων ναυτιλιακών διασκέψεων παρατίθεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού αριθ. 4056/86, και ορίζει ότι τα μέρη των διασκέψεων αυτών εφαρμόζουν «ενιαίες ή κοινές τιμές ναύλων».

α) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και ο κώδικας UNCTAD

(321) Ο ορισμός της έννοιας της ναυτιλιακής διάσκεψης που χρησιμοποιείται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 συμπεριελήφθη αυτούσιος στον κώδικα συμπεριφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων της διάσκεψης του ΟΗΕ για το εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD)⁽¹¹⁶⁾. Το τελευταίο σημείο της

αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου της 15ης Μαΐου 1979 σχετικά με την επικύρωση από τα κράτη μέρη της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών περί κώδικα συμπεριφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων ή την προσχώρηση των εν λόγω κρατών στη σύμβαση⁽¹¹⁷⁾, καθώς και το τρίτο σημείο αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 δείχνουν σαφώς τη σχέση που υπάρχει μεταξύ της έγκρισης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και της δυνατότητας των κρατών μερών της Κοινότητας να προσχωρούν στον κώδικα UNCTAD. Ο κώδικας συνιστά συνεπώς, κατά την Επιτροπή, σημαντικό στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την ερμηνεία της έννοιας της απαλλασσόμενης ναυτιλιακής διάσκεψης κατά την έννοια της κοινοτικής νομοθεσίας.

Ο κώδικας UNCTAD αφορά τις παραδοσιακές ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών και τις πλέον τρέχουσες πρακτικές τους⁽¹¹⁸⁾. Ο κώδικας αυτός δεν αναφέρεται αναγκαστικά σε όλες τις κατά διαστήματα πρακτικές στις οποίες επιδίδεται ή επιδόθηκε μία από τις πολυάριθμες ναυτιλιακές διασκέψεις που υπάρχουν στον κόσμο⁽¹¹⁹⁾, και δεν αφορά ειδικότερα όλες τις εμπορικές αρχές που εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι μέρη των εν λόγω διασκέψεων, αντίθετα με τα όσα υποστηρίζει η ΤΑΑ. Δεν αποσκοπεί ειδικότερα στον καθορισμό ελάχιστων, μέγιστων ή διαφορετικών ναύλων για τους οποίους κάνει λόγο η ΤΑΑ στην από 17ης Μαρτίου 1994 απάντησή της. Το γνωστότερο χαρακτηριστικό των διασκέψεων αυτών, δηλαδή το βασικό τους πλεονέκτημα, είναι πράγματι ότι όλα τα μέρη τους συμφωνούν να εφαρμόζουν τους ίδιους ναύλους για τις θαλάσσιες μεταφορές του ίδιου προϊόντος με τακτικές γραμμές.

⁽¹¹⁷⁾ ΕΕ αριθ. L 121 της 17. 5. 1979, σ. 1.

⁽¹¹⁸⁾ JUDA, Lawrence, *The UNCTAD liner Code: United States maritime policy at the crossroads*, Westview Press, Inc. Boulder, Colorado, 1983, σ. 15 και 16.

«The definition of "liner conference" as finally approved in the wording of the Code clearly *limits the conception of liner conference to its traditional meaning, leaving independent non-conference operators outside of that definition* and thus beyond the purview of the Code which is a Code of Conduct for Liner Conferences. Another indicator of the fact that Code framers envisaged a continued role for independent liner shipping is implicit in the text of article 18 of the Code which treats fighting ships and states:

Members of a conference shall not use fighting ships in the conference trade for the purpose of excluding, preventing or reducing competition by driving a shipping line not a member of the conference out of the said trade.

Further, the diplomatic conference which adopted the UNCTAD Code also adopted a resolution, albeit non-binding in nature, which resolves that shippers should not be deprived by the Liner Code of the option of utilizing non-conference lines so long as those lines adhere to the principle of "fair competition on a commercial basis."»

⁽¹¹⁹⁾ Σύμφωνα με το Croner's world directory of freight Conferences, το Μάιο του 1989 υπήρχαν πάνω από 270 διασκέψεις. Ο αριθμός αυτός παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις, δεδομένων των συνεχών τροποποιήσεων που επιφέρονται.

⁽¹¹³⁾ Απάντηση της ΤΑΑ στην κοινοποίηση των αιτιάσεων για προσωρινά μέτρα της 24ης Μαΐου 1993, σ. 72, σημείο 2.32.

⁽¹¹⁴⁾ Απάντηση της ΤΑΑ στην κοινοποίηση των αιτιάσεων για προσωρινά μέτρα της 24ης Μαΐου 1993, σ. 68, σημείο 2.26.

⁽¹¹⁵⁾ Βλέπε τα συμπεράσματα του γενικού εισαγγελέα κ. Van Gerven στην υπόθεση C-234/89, Δηλιμίτης, Συλλογή 1991, I-955, σημείο 5 και I-961, σημείο 10.

⁽¹¹⁶⁾ Βλέπε τροποποιημένη πρόταση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ αριθ. C 212 της 23. 8. 1985, σ. 2 και δέκατη πέμπτη έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού (1985), σημείο 34, σ. 49, σχετικά με την προσέγγιση του ορισμού της διάσκεψης που παρέχει το σχέδιο κανονισμού με εκείνο του κώδικα καθώς και το άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και το παράρτημα Ι του κώδικα.

(322) Αυτή η ομοιομορφία των ναύλων των ναυτιλιακών διασκέψεων είναι ουσιαστική για τη σύγκληση διάσκεψης κατά την έννοια του κώδικα UNCTAD και, συνεπώς, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

Η απαίτηση αυτή αναγνωρίζεται ευρέως από τη βιβλιογραφία σχετικά με τις ναυτιλιακές διασκέψεις, όπως συνάγεται από τα ακόλουθα αποσπάσματα:

— «The purpose of a shipping Conference is the self-regulation of price competition primarily through the establishment of *uniform freight rates and terms and conditions of service* between the member shipping lines»⁽¹²⁰⁾,

— «The first and foremost item in the Conference contract is the agreement to charge *uniform freight rates* [...]»⁽¹²¹⁾,

— «Liner Conferences or rings... consist of groups of liner shipping companies who have combined together since 1875 to exclude competition in the trade in which they operate [...]. They charge *uniform freight rates*, they distribute sailings [...]»⁽¹²²⁾,

— «We have [...] given some account of the agreements and understanding existing between the lines carrying from the United Kingdom and the Continent under which the *same rates are charged* on similar articles»⁽¹²³⁾,

— «The guarantee of uniform rates lies chiefly in the fact that the Conference system is based on an agreement along the lines to charge the *same rate of freight*»⁽¹²⁴⁾.

(323) Αυτή η απαίτηση αναφέρεται ρητά στο άρθρο 13 παράγραφος 2 του κώδικα UNCTAD που ορίζει ότι:

«Οι τιμοκατάλογοι των ναυτιλιακών διασκέψεων πρέπει να καταρτίζονται με τρόπο σαφή και

απλό, να περιλαμβάνουν όσο το δυνατό λιγότερες κλάσεις/κατηγορίες, ανάλογα με τις σχετικές απαιτήσεις ενός τομέα μεταφορών, και να ορίζουν ένα ναύλο για κάθε προϊόν και, εάν χρειαστεί, για κάθε κλάση/κατηγορία»⁽¹²⁵⁾.

(324) Οι ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών τυγχάνουν ευρείας απαλλαγής κατά κατηγορίες, επειδή θεωρείται ότι διαδραματίζουν «σταθεροποιητικό» ρόλο⁽¹²⁶⁾. Σύμφωνα με τον κώδικα UNCTAD, η σταθεροποίηση αυτή εξασφαλίζεται με τις κοινές τιμές, δηλαδή με ομοιόμορφο επίπεδο ναύλων στο πλαίσιο της διάσκεψης⁽¹²⁷⁾ για τακτικές γραμμές. Το επίπεδο αυτό αποτελεί με τη σειρά του πλεονέκτημα για τους φορτωτές, στους οποίους παρέχονται υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο ίδιο επίπεδο ναύλων, ανεξαρτήτως της εφοπλιστικής εταιρείας.

(325) Για να τύχουν απαλλαγής όσον αφορά ορισμένες δραστηριότητές τους, οι ναυτιλιακές διασκέψεις πρέπει να καθορίζουν το ίδιο επίπεδο ναύλων για καθένα από τα μέρη τους (ακόμη και αν οι εν λόγω ναύλοι είναι πολύ διαφορετικοί από το ένα είδος προϊόντος στο άλλο) χωρίς διαχωρισμό ή διάκριση. Στην έκφραση «ομοιόμορφος ή κοινός» δεν μπορεί να δοθεί ερμηνεία σύμφωνα με την οποία, για να χορηγηθεί απαλλαγή κατά κατηγορίες σε ναυτιλιακές διασκέψεις, αρκεί μια ομάδα εφοπλιστών να καθορίζει ναύλους (και, ως εκ τούτου, διαρθρώσεις ναύλων) που διαφέρουν από το ένα μέρος στο άλλο, μολονότι εντάσσονται σε κοινό πλαίσιο συζήτησης. Για να μπορούν οι φορτωτές να αποκομίσουν οφέλη από την προβλεπόμενη σταθεροποίηση, οι ναύλοι πρέπει να είναι *κοινοί*, και όχι μόνο να *καθορίζονται από κοινού*. Η προϋπόθεση αυτή δεν πληρούται από την ΤΑΑ.

(326) Η χρησιμοποίηση από το άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού αριθ. 4056/86 των όρων «ενιαίων ή κοινών τιμών ναύλων» αποσκοπεί στο να υποδείξει ότι οι ναύλοι που προβλέπονται πρέπει να

⁽¹²⁵⁾ Οι όροι «σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις ενός τομέα μεταφορών, και να ορίζουν ένα ναύλο» περιλαμβάνονται μεν στο γαλλικό και τα άλλα κείμενα, έχουν όμως παραλειφθεί κατά λάθος από το αγγλικό κείμενο.

⁽¹²⁶⁾ Η σταθερότητα επιτρέπει στους φορτωτές να αποφύγουν «τις υπερβολικές και απρόβλεπτες διακυμάνσεις των ναύλων» [έγγραφο COM(81) 423 τελικό, προσχέδιο κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, σσ. 6 και 7], και τους παρέχει τη δυνατότητα να προσφέρουν με κάθε ασφάλεια τιμές c.i.f. Σύμφωνα με την έκθεση της UNCTAD, έγγραφο TD/B/C.4/62/Rev. 1, σ. 5, σημεία 28 και 29: «Conferences further argue that they provide fixed rates which are reasonably stable. In the case of most of the conferences under normal circumstances, rates are increased only on "current plus two months" notice. Stable rates fix the transport element in the c.i.f. price and shippers are able to quote prices and make contracts for future delivery without the fear that fluctuations in freight rates will introduce a speculative element.»

⁽¹²⁷⁾ Όσον αφορά το σημείο αυτό, βλέπε για παράδειγμα Marx Daniel, *International Shipping Cartels*, 1953, Princeton, New Jersey, σ. 117. «The practice of making rates lower by a fixed percentage from those of other carriers *destroys stability* and is detrimental to the nations' commerce.»

⁽¹²⁰⁾ Fawcett, F. Conger and Nolan, David C. *United States ocean shipping: this history development and decline of the Conference antitrust exemption*. Northwestern Journal of International Law and Business, vol. I, 1979, σ. 538.

⁽¹²¹⁾ Herman, Amos, *Shipping Conferences*, Lloyd's of London Press Ltd, London, 1983, σ. 23.

⁽¹²²⁾ Shah M. J. — An overview in «Shipping nationalism and the future of the United States liner industry: the UNCTAD Code and Bilateralism — Proceedings of a workshop, November 1983. Center Ocean Management Studies». Επιμέλεια: Laurence Juda. Time Press Educational Publishing Wakefield, Rhode Island, 1984, σ. 3.

⁽¹²³⁾ Report of the Royal Commission on Shipping Rings 1909 Majority Report, σημείο 127, σ. 41 και σημείο 147, σ. 45. Βλέπε επίσης σημεία 111, 132, 136 και 142.

⁽¹²⁴⁾ Report of the Royal Commission on Shipping Rings 1909 Majority Report, σημείο 127, σ. 41 και σημείο 147, σ. 45. Βλέπε επίσης σημεία 111, 132, 136 και 142.

είναι ταυτόσημοι μεταξύ όλων των μερών της διάσκεψης για ένα και το αυτό προϊόν, ενώ κάθε επίθετο αφορά διαφορετικό παραλήπτη. Ο όρος «ενιαίο ναύλο» αφορά το γεγονός ότι για τη μεταφορά καθορισμένου προϊόντος, πρέπει να προσφέρεται σε ένα φορτωτή ο ίδιος ναύλος από όλα τα μέρη της διάσκεψης. Ο όρος «κοινοί ναύλοι» αφορά το γεγονός ότι όλα τα μέρη της διάσκεψης πρέπει να προσφέρουν τον ίδιο ναύλο για τη μεταφορά ενός προϊόντος. Πράγματι, σε ένα φορτωτή δεν είναι δυνατόν να προσφερθούν οι ίδιοι ναύλοι για τη μεταφορά δεδομένου προϊόντος από όλα τα μέρη της διάσκεψης παρά μόνο εάν τα μέρη αυτά εφαρμόζουν ταυτόσημους ναύλους.

- (327) Η ερμηνεία της Επιτροπής επιβεβαιώνεται επίσης από τις προκαταρκτικές εκθέσεις του κώδικα UNCTAD, όπου αναφέρεται σαφώς ότι το βασικό χαρακτηριστικό μιας ναυτιλιακής διάσκεψης είναι η απόφαση την οποία λαμβάνουν κατόπιν κοινής συμφωνίας οι εφοπλιστές που διαχειρίζονται συγκεκριμένο δρομολόγιο, να εφαρμόζουν ομοιόμορφους ναύλους για το ίδιο προϊόν. Στην έκθεση που η γραμματεία της UNCTAD συνέταξε το 1970 με τίτλο «Το σύστημα των ναυτιλιακών διασκέψεων» αναφέρονται τα ακόλουθα:

«Σε κάθε ναυτιλιακή διάσκεψη, η βασική συμφωνία μεταξύ των μερών αφορά την εφαρμογή *ομοιόμορφων ναύλων*... Οι ναύλοι και οι κανόνες που διέπουν τον υπολογισμό των τελών τα οποία έχουν γίνει αποδεκτά κατόπιν *κοινής συμφωνίας* μεταξύ των εταιριών-μερών αναφέρονται στον τιμοκατάλογο της διάσκεψης»⁽¹²⁸⁾.

- (328) Στην έκθεση αναφέρεται επίσης ότι «ο τιμοκατάλογος μιας διάσκεψης απαρτίζεται από συγκεκριμένους ναύλους για διάφορα προϊόντα»⁽¹²⁹⁾ και ότι «οι διασκέψεις εφαρμόζουν ενιαίους ναύλους για μεγάλο αριθμό λιμένων φόρτωσης και εκφόρτωσης, πράγμα που αποτελεί διευκόλυνση για τις εταιρείες εκμετάλλευσης των γραμμών»⁽¹³⁰⁾. Επίσης, η έκθεση που συνέταξε η γραμματεία της CNUCED το 1972 με τίτλο «Η ρύθμιση των ναυτιλιακών διασκέψεων (Κώδικας συμπεριφοράς των ναυτιλιακών διασκέψεων)» αναφέρει ότι οι εν λόγω διασκέψεις είναι «όμοιοι ναυτιλιακών εταιριών που εξυπηρετούν ορισμένα δρομολόγια και έχουν συνάψει βασικές συμφωνίες για την εφαρμογή ομοιόμορφων ναύλων...»⁽¹³¹⁾.

- (329) Όσον αφορά το σημείο αυτό, πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι κατά τις προπαρασκευαστικές συζητήσεις για την έγκριση του κώδικα, η Επιτροπή της ευρωπαϊκής ένωσης πλοιοκτητών (CENSA) είχε

⁽¹²⁸⁾ Έγγραφο του ΟΗΕ TD/B/C/4/62/Rev. 1, σημείο 156. Το αγγλικό κείμενο έχει ως εξής:

«In any conference the basic agreement between the members is to charge uniform rates... The agreed rates and rules governing calculation of freight charges of a conference are given in the conference tariff.»

⁽¹²⁹⁾ Παρομοίως, σημείο 161.

⁽¹³⁰⁾ Παρομοίως, σημείο 29.

⁽¹³¹⁾ Έγγραφο του ΟΗΕ TD/104/Rev. 1, σημείο 6.

υποβάλει στα μέρη της CSG (Consultative Shipping Group) που συνιστά ομάδα εργασίας για την UNCTAD, πρόταση σχετικά με τον ορισμό της έννοιας «Διάσκεψη»⁽¹³²⁾ με τον ίδιο στόχο.

- (330) Ως «ναυτιλιακή διάσκεψη» νοείται μία ομάδα δύο ή περισσότερων θαλάσσιων μεταφορέων, κυρίως γενικού φορτίου, που παρέχουν διεθνείς θαλάσσιες τακτικές υπηρεσίες σε συγκεκριμένη διαδρομή ή διαδρομές εντός καθορισμένων γεωγραφικών ορίων, ανεξάρτητα από τη φύση της συμφωνίας ή της ρύθμισης εντός του πλαισίου της οποίας ενεργούν ανεξάρτητα, θέτοντας *ομοιόμορφους ναύλους* και πολλές άλλες συνθήκες μεταφοράς σε *κοινές τιμές*.

- (331) Η ερμηνεία του όρου «ομοιόμορφος» που προβάλλει η ΤΑΑ, σύμφωνα με την οποία ο όρος αυτός εννοεί απλώς την ομοιομορφία των ναύλων έναντι των φορτωτών και όχι μεταξύ των εφοπλιστών, προσκρούει επιπλέον στην ακόλουθη δυσκολία: το έγγραφο στο οποίο αναφέρεται η ΤΑΑ (Report of the Royal Commission on shipping rings του 1909) για να προβάλλει την ερμηνεία αυτή, αφορά την ομοιομορφία των ναύλων τόσο μεταξύ των εφοπλιστών όσο και μεταξύ των φορτωτών, και διευκρινίζει μάλιστα την απαιτούμενη σχέση μεταξύ των δύο αυτών εννοιών:

«Η εγγύηση των ομοιόμορφων ναύλων έγκειται κυρίως στο γεγονός ότι το σύστημα διασκέψεων βασίζεται στη συμφωνία μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών να επιβάλουν τους *ιδίους ναύλους*. Εάν δεν υπάρχει κανόνας σύμφωνα με τον οποίο οι ναύλοι πρέπει να είναι οι ίδιοι για όλους ανεξαιρέτως τους συναλλασσόμενους, *παρόμοια συμφωνία* είναι δύσκολο να λειτουργήσει και οι διασκέψεις θα ατονίσουν σε περίπτωση που οι μεμονωμένες ναυτιλιακές εταιρείες είναι ελεύθερες να προβούν σε κατά βούληση επιλογές»⁽¹³³⁾ (η υπογράμμιση έχει προστεθεί).

- (332) Στο έγγραφο αυτό δεν προβλέπεται λοιπόν, αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της ΤΑΑ, ότι η ομοιομορφία των ναύλων έναντι των φορτωτών μπορεί να επιτευχθεί σε μεμονωμένη βάση από κάθε μέρος της διάσκεψης, και όχι συλλογικά από αυτή.

- (333) Ο στόχος του συστήματος είναι να διασφαλιστεί ότι, στον χρήστη των μεταφορών προσφέρονται οι ίδιοι ναύλοι, ανεξαρτήτως του εφοπλιστή που είναι μέρος της διάσκεψης.

β) Οι πρακτικές της διάσκεψης που αναφέρει η ΤΑΑ

- (334) Τα παραδείγματα των πρακτικών της διάσκεψης που παραθέτει η ΤΑΑ στην απάντηση στην ανακοίνωση των αιτιάσεων και τα οποία εξάγονται από το ιστορικό των διασκέψεων (ήτοι οι ελάχιστοι, μέγιστοι

⁽¹³²⁾ Βλέπε έγγραφα της 19ης και της 30ής Ιανουαρίου καθώς και της 5ης Φεβρουαρίου 1974 της CENSA.

⁽¹³³⁾ Έκθεση της «Royal Commission on Shipping Rings» 1909, παράγραφος 147.

- στοι ή διαφοροποιημένοι ναύλοι ή οι διάφορες κατηγορίες μερών που υπήρξαν σε ορισμένες διασκέψεις) δεν επηρεάζουν την ερμηνεία της έννοιας της διάσκεψης όπως ήδη αναπτύχθηκε. Όλες οι πρακτικές αυτές είναι στην πραγματικότητα μόνον περιστασιακές πρακτικές που δεν αναφέρονται στον κώδικα UNCTAD ούτε μπορούν να δικαιολογηθούν από τη βιβλιογραφία σχετικά με τις ναυτιλιακές διασκέψεις παρά μόνο υπό ορισμένες συγκεκριμένες προϋποθέσεις, τις οποίες η ΤΑΑ ή τα μέρη της δεν πληρούν στην προκειμένη περίπτωση και, εν πάση περιπτώσει, δεν αναφέρονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.
- (335) Όσον αφορά το γεγονός ότι ορισμένες διασκέψεις διέθεταν ή διαθέτουν περισσότερες από μία κατηγορίες μερών, πρέπει να σημειωθεί ότι η προαναφερθείσα έκθεση του 1970 της γραμματείας της UNCTAD προβλέπει ότι οι διασκέψεις περιλαμβάνουν ως επί το πλείστον δύο κατηγορίες μερών ήτοι, αφενός, τα ισότιμα μέρη και, αφετέρου, τα συνδεδεμένα μέρη. Σύμφωνα με την έκθεση ⁽¹³⁴⁾, τα συνδεδεμένα μέρη, αντίθετα με τα ισότιμα μέρη, δεν διαθέτουν, ωστόσο, όλα τα δικαιώματα που προβλέπονται από τη συμφωνία σχετικά με τη διάσκηψη αλλά περιορισμένα δικαιώματα εκτέλεσης δρομολογίων, και καλύπτουν μόνο περιορισμένο τμήμα των δρομολογίων που καλύπτει η διάσκηψη. Ωστόσο, υπόκεινται, όσον αφορά την άσκηση των περιορισμένων δικαιωμάτων τους, στις ίδιες υποχρεώσεις με τα ισότιμα μέρη. Συνεπώς, είναι υποχρεωμένα να τηρούν τους ναύλους της διάσκεψης που τηρούν τα ισότιμα μέρη της διάσκεψης.
- (336) Όσον αφορά τα μέρη εκτός διαρθρώσεως της ΤΑΑ (ήτοι τα μέρη που δεν μετέχουν της επιτροπής ναύλων ή των προαναφερθεισών συμβάσεων), πρέπει να σημειωθεί ότι δεν ανταποκρίνονται στα χαρακτηριστικά των συνδεδεμένων μερών όπως περιγράφονται στην έκθεση της UNCTAD. Πράγματι, διαθέτουν τα ίδια δικαιώματα εκτέλεσης δρομολογίων με τα λοιπά μέρη της ΤΑΑ και δεν υποχρεούνται κατ' ουδέναν τρόπο να εφαρμόζουν τους ίδιους ναύλους με εκείνα (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 133 έως 144).
- (337) Όσον αφορά την προσφορά ελάχιστων ναύλων, ή μέγιστων ναύλων από ορισμένες διασκέψεις, πρέπει να σημειωθεί ότι οι πρακτικές αυτές είναι περιστασιακές πρακτικές που δεν αναφέρονται στον κώδικα ή στις προκαταρκτικές εκθέσεις της UNCTAD του 1970 ή του 1972 (όπως συνάγεται σαφώς από το προαναφερθέν άρθρο 13 παράγραφος 2 του κώδικα που ορίζει ότι τα φάσματα τιμών των διασκέψεων πρέπει να προσδιορίζουν ένα ναύλο για κάθε προϊόν).
- (338) Όσον αφορά το παράδειγμα διαφοροποιημένων ναύλων που επικαλείται η ΤΑΑ, πρέπει να σημειωθεί ότι, εκ παραδόσεως, ένα τέτοιο σύστημα εφαρμόζονταν περιστασιακά, και μόνον όταν υπήρχαν σημαντικές διαφορές στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών από ορισμένα μέρη της διάσκεψης, ανεξάρτητα από το επίπεδο των χρησιμοποιούμενων πλοίων ή τη φύση της υπηρεσίας. Αυτό το σύστημα
- εφαρμόστηκε όταν ορισμένα μέρη των διασκέψεων είχαν παράσχει υπηρεσία αποκλειστικά με εμπορευματοκιβώτια ενώ άλλα συμβατική break bulk ⁽¹³⁵⁾ ή, ακόμη, όταν ορισμένα μέρη χρησιμοποιούσαν ατμόπλοια ενώ άλλα ιστιοφόρα, ήτοι παλαιότερα και βραδύτερα πλοία που παρείχαν υπηρεσία διαφορετικής φύσης.
- (339) Αντίθετα, για την ΤΑΑ δεν υπάρχει καμία αποδεκτή αιτιολογία αυτού του είδους. Όλα τα μέρη της, «εντός ή εκτός διαρθρώσεως», παρείχαν στην πραγματικότητα υπηρεσίες μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια που προσομοιάζουν σε μεγάλο βαθμό ως προς την ποιότητα και την συχνότητα. Από τις δέκα υπηρεσίες που προσέφερε η ΤΑΑ εννέα είναι εβδομαδιαίες. Επίσης, όλα τα πλοία των μερών της ΤΑΑ μεταφέρουν εμπορεύματα σε εμπορευματοκιβώτια. Επιπλέον, διάφορες υπηρεσίες της ΤΑΑ προσφέρονται από εφοπλιστές εντός διαρθρώσεως που παρέχουν από κοινού μία υπηρεσία με εφοπλιστές «εκτός διαρθρώσεως», κατά τρόπον ώστε να μην είναι δυνατόν να δικαιολογηθεί οιαδήποτε διαφοροποίηση των ναύλων ή των συνθηκών μεταξύ αυτών των δύο κατηγοριών εφοπλιστών.
- (340) Η κατάσταση της ΤΑΑ είναι συνεπώς όλως διαφορετική από τις συγκεκριμένες περιπτώσεις που εξάγονται από το ιστορικό που επικαλείται. Η φύση των προσφερόμενων υπηρεσιών από τα μέρη εκτός διαρθρώσεως δεν είναι πράγματι ουσιαστικά διαφορετική από εκείνη των υπηρεσιών που προσφέρουν τα εντός διαρθρώσεως μέρη.
- γ) Συμφωνία μεταξύ των μερών της ναυτιλιακής διάσκεψης και ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών
- (341) Ο πραγματικός στόχος της θέσπισης διαφορετικών ναύλων σε μία περίπτωση όπως η ΤΑΑ είναι να ενταχθούν στη συμφωνία ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες, χωρίς την ευχέρεια να εφαρμόζουν χαμηλότερους ναύλους που τους αναγνωρίζεται σε σχέση με τα παλαιά μέρη των διασκέψεων, θα παρέμεναν εκτός συναγωνισμού και θα εξακολουθούσαν να ανταγωνίζονται τη διάσκηψη ιδίως όσον αφορά τις τιμές. Το σχετικό πλεονέκτημα για το παλαιά μέρη της διάσκεψης είναι ο περιορισμός της δραστηριότητας και, συνεπώς, του ανταγωνισμού των εκτός συναγωνισμού εταιρειών. Ένα τέτοιο σύστημα καταλήγει να μειώνει με ουσιαστικό τρόπο τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό των εκτός συναγωνισμού εταιρειών, η ύπαρξη των οποίων συνιστά την κυριότερη διασφάλιση της κατά κατηγορίες απαλλαγής που χορηγείται στις ναυτιλιακές διασκέψεις.

⁽¹³⁵⁾ Βλέπε για παράδειγμα, HERMANN, A. Shipping Conferences (1983) op. cit. σ. 89:

«Continental North Atlantic Westbound Freight Conference and the North Atlantic Continental Freight Conference filed with the FMC proposed amendments to their agreements' providing for the division of membership into two classes, A and AA. Class AA may quote 8,5 to 10 per cent lower rates than those of Class A. The differentiation in rates was requested by the Conferences because of the disparity in the kind of service supplied by the two classes. Class A provides full container service and Class AA provides traditional breakbulk service.»

⁽¹³⁴⁾ Βλέπε έκθεση του 1970 της γραμματείας της UNCTAD, σημεία 76 έως 81, σ. 12.

- (342) Ο στόχος αυτός, που αποκαλύπτει την πραγματική φύση της ΤΑΑ, διαφαίνεται σαφώς σε διάφορα σημεία που ήδη αναφέρθηκαν. Για το θέμα αυτό, βλέπε αιτιολογική σκέψη 117 και επόμενες όπου περιγράφονται η πρόσφατη ιστορία των μεταφορών, το συνθετικό έγγραφο μίας συνεδρίασης όλων των μερών της ΤΑΑ που διεξήχθη στη Γενεύη στις 13 Ιανουαρίου 1992 [βλέπε υποσημείωση (70)], και, τέλος, στο λόγο του προέδρου των Senator Lines, μέρους της ΤΑΑ, που εκφωνήθηκε λίγο πριν από τη θέση σε ισχύ της συμφωνίας.
- (343) Η συμφωνία αυτού του είδους επιδιώκει να εκληφθεί ως διάσκηψη μία ρύθμιση που στην πράξη αποτελεί συμφωνία με τις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν να διατηρήσουν την ελαστικότητα των τιμών. Δεν πρόκειται στην περίπτωση αυτή για πραγματική ναυτιλική διάσκηψη, αλλά για συμφωνία μεταξύ μιας διάσκηψης (δηλαδή μεταξύ των «μερών εντός διαρθρώσεως» που συμμετέχουν στις επιτροπές ναύλων και στις επιτροπές συμβάσεων) και των ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών (μερών εκτός διαρθρώσεως) (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 133 έως 144). Το είδος αυτό συμφωνιών δεν τυγχάνει της προβλεπόμενης απαλλαγής κατά κατηγορίες που χορηγείται στις παραδοσιακές διασκέψεις.
- (344) Η ΤΑΑ επικαλείται προς υπεράσπιση της το επιχείρημα ότι ο διασκέψεις έχουν κατά παράδοση δύο είδη μερών, δηλαδή τα τακτικά και τα συνδεδεμένα μέρη. Ωστόσο, αντίθετα με τα «εκτός διαρθρώσεως» μέρη της ΤΑΑ που διαθέτουν μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά τους ναύλους, τα συνδεδεμένα μέρη των διασκέψεων διαθέτουν περιορισμένα δικαιώματα (π.χ. από άποψη συχνότητας και χρησιμοποιούμενων λιμένων) και πρέπει να συμμορφώνονται προς τους κανόνες της διάσκηψης, ιδίως όσον αφορά τους ναύλους⁽¹³⁶⁾.
- (345) Το αποτέλεσμα των δύο ειδών μερών της ΤΑΑ είναι, στην προκειμένη περίπτωση, διαφορετικής φύσεως: αφορά την παραχώρηση ορισμένης ελευθερίας όσον αφορά τους ναύλους στους εφοπλιστές οι οποίοι, χωρίς την ευελιξία αυτή, θα παρέμεναν ανεξάρτητοι και θα επιδίδονταν σε ουσιαστικό και πραγματικό ανταγωνισμό με τα μέρη των διασκέψεων⁽¹³⁷⁾. Χάρη στην ευελιξία αυτή, παρά τα χαρακτηριστικά των διασκέψεων, ο ανταγωνισμός των ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών περιορίζεται σε μεγάλο βαθμό και μπορεί επίσης να εξαλειφθεί.
- (346) Το είδος αυτό συμφωνίας μεταξύ διασκέψεων και ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών δεν είναι άλλωστε νέο και ήταν γνωστό με την ονομασία «Συμφωνίες για τους ναύλους» (Rate agreements) που είχε αποτελέσει το αντικείμενο της ακόλουθης ανάλυσης εκ μέρους του Υπουργείου Δικαιοσύνης των ΗΠΑ:
- «Η συμμετοχή διασκέψεων στις εν λόγω συμφωνίες για τους ναύλους επιτρέπει στις διασκέψεις αυτές να συνεδριάζουν με όλες τις μεγαλύτερες "ανεξάρτητες" ναυτιλιακές εταιρείες για τον καθορισμό των ναύλων. Συνεπώς, η μονοπωλιακή δύναμη των διασκέψεων μπορεί να επεκταθεί μέσω των συμφωνιών αυτών, ώστε να καλύψει τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες εκτός διασκέψεων [...]. Μια παρόμοια συμφωνία δεν χρειάζεται να ορίζει ενιαίους ναύλους: τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να συμφωνήσουν διαφορετικούς ναύλους για τους μεμονωμένους μεταφορείς, ανάλογα με το επίπεδο των υπηρεσιών ή άλλους παράγοντες»⁽¹³⁸⁾.
- «Οι συμφωνίες για τους ναύλους προβλέπουν συνήθως το δικαίωμα ανάληψης ανεξάρτητων ενεργειών από τα μέρη. Όταν συμμετέχουν σε αυτές τις διασκέψεις, οι ναυτιλιακές εταιρείες έρχονται σε συμφωνία όσον αφορά την εφαρμογή ορισμένης διαφοράς μεταξύ των ναύλων των διασκέψεων και εκείνων των ναυτιλιακών εταιρειών που δεν συμμετέχουν σε διασκέψεις, αντί για την εφαρμογή ομοιόμορφων ναύλων, όπως συμβαίνει με τις διασκέψεις»⁽¹³⁹⁾.
- (347) Αυτή η ανάλυση αποδεικνύει κατά τον ίδιο τρόπο ότι ο στόχος των συμφωνιών για τις τιμές συνίσταται στον περιορισμό του ανταγωνισμού που θα ασκούσαν άλλως οι εφοπλιστές που δεν είναι μέρη διασκέψεων.
- (348) Η άποψη της ΤΑΑ σύμφωνα με την οποία οι διαφορετικοί ναύλοι, που καθορίζουν από κοινού οι εφοπλιστές (αλλά όχι οι κοινοί ναύλοι), τυγχάνουν της απαλλαγής κατά κατηγορίες, δεν θα επέτρεπε τον καθορισμό κοινού επιπέδου ναύλων αλλά μίας σειράς ναύλων και, ενδεχομένως ευρέος φάσματος επιπέδων ναύλων.
- (349) Η επιχειρηματολογία της ΤΑΑ θα σήμαινε στην ουσία ότι κάθε συμφωνία για τους ναύλους μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών θα ετύγχανε απαλλαγής αρκεί να έχει καταρτιστεί «από κοινού», (πράγμα που αποτελεί έκδηλο χαρακτηριστικό κάθε συμφωνίας του είδους αυτού) και να έχει ονομαστεί από τις εταιρείες αυτές «συμφωνία ναυτιλιακής διάσκηψης». Παρόμοια ερμηνεία θα ισοδυναμούσε με θεώρηση του άρθρου 3 κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ως αυτόματης παρέκκλισης από το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης για κάθε είδους συμφωνία που προβλέπει ορισμένες συνεννοήσεις για τους ναύλους στον τομέα των θαλάσσιων μετα-

⁽¹³⁶⁾ Βλέπε έγγραφο «The Liner Conference System», UNCTAD, 1970, Κεφάλαιο III, σ. 12:

— παράγραφος 78:

«Associate members are subject to all the duties and obligations of full members in respect of the cargo handled in the trade covered by the Conference agreements»,

— παράγραφος 81:

«Membership of the Conference (...) obliges the line to follow the conference tariff rates and the rules and regulations of the conference. Membership of the conference thus eliminates the freedom of each line to operate an individual pricing policy within the sphere of the conference.»

⁽¹³⁷⁾ Βλέπε κείμενο στην υποσημείωση (70).

⁽¹³⁸⁾ The regulated ocean shipping industry, έκθεση του Υπουργείου Δικαιοσύνης των ΗΠΑ, Ιανουάριος 1977, σσ. 69 και 70.

⁽¹³⁹⁾ Παρομοίως, σ. 142.

φορών. Το ίδιο κριτήριο που επιτρέπει την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 1, θα επέτρεπε επίσης αυτόματα και την εφαρμογή του άρθρου 3 του κανονισμού. Μια παρόμοια ερμηνεία είναι αδύνατη, εφόσον θα καθιστούσε το άρθρο 3 ασυμβίβαστο με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης, το οποίο δεν προβλέπει απαλλαγή παρά μόνο υπό σαφώς καθορισμένες περιστάσεις που δεν υφίστανται στις προβλεπόμενες περιπτώσεις.

δ) *Ανεξάρτητες ενέργειες επί των ναύλων (Independent Rate Action)*

(350) Για την Επιτροπή, η ερμηνεία που παρατίθεται ανωτέρω δεν αποκλείει κατ' ανάγκη από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και από την απαλλαγή κατά κατηγορίες που χορηγείται στις διασκέψεις, όπως φαίνεται να επιβεβαιώνει η ΤΑΑ, τις αμερικανικές διασκέψεις που αποκαλούνται ανοιχτές και διέπονται από τον αμερικανικό Shipping Act του 1984. Η νομοθεσία αυτή επιβάλλει στις διασκέψεις που αφορούν τις Ηνωμένες Πολιτείες να επιτρέπουν στα μέρη τους να πραγματοποιούν «ανεξάρτητες ενέργειες επί των ναύλων» (IRA, Independent Rate Action) επί του φάσματος τιμών της διάσκεψης. Η άσκηση των IRA από ένα μέρος της διάσκεψης του επιτρέπει να προσφέρει, με προειδοποίηση δέκα ημερών συνήθως, χαμηλότερο ναύλο για δεδομένο προϊόν από το ναύλο της διάσκεψης.

(351) Πράγματι, πρέπει να θεωρηθεί ότι μία διάσκεψη προσφέρει γενικό επίπεδο κοινών τιμών που ασκεί σταθεροποιητικό ρόλο και χρησιμεύει ως αναφορά για τους φορτωτές. Όταν υπάρχει σύστημα διαφορετικών ναύλων όπως εκείνο που υπάρχει στο πλαίσιο της ΤΑΑ, δεν υπάρχει πλέον επίπεδο αναφοράς για κάθε εμπόρευμα. Αντίθετα, όταν μία ναυτιλιακή εταιρεία ασκεί τις IRA σε μία αμερικανική διάσκεψη, στην πράξη την ασκεί συγκεκριμένα για ένα δεδομένο προϊόν. Η άσκηση των IRA από μία τέτοια εταιρεία δεν έχει συνεπώς ως αποτέλεσμα τη δημιουργία δεύτερου γενικού επιπέδου τιμών. Συνεπώς, δεν θέτει σε κίνδυνο τον σταθεροποιητικό ρόλο της διάσκεψης. Εν προκειμένω, αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο καθώς στην πράξη, οι IRA χρησιμοποιούνται μόνο κατά τρόπο σχετικά περιορισμένο και όχι συστηματικά από τα μέρη των παλαιών διασκέψεων NEUSARA και USANERA⁽¹⁴⁰⁾, των οποίων τα μέρη σήμερα είναι τα εντός διαρθρώσεως μέρη της ΤΑΑ.

⁽¹⁴⁰⁾ Σύμφωνα με τα δεδομένα που παρέσχε η ΤΑΑ σε απάντηση στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, 772 ανεξάρτητες δράσεις (ΙΑ) αναλήφθηκαν από τα μέρη των διασκέψεων NEUSARA και USANERA το 1991. Το 1988, οι δράσεις αυτές ανήρχοντο στις 801. Ο αριθμός αυτός είναι ελάχιστος εάν συγκριθεί με τον αριθμό IRA που ασκήθηκαν το 1988 από τα μέρη των αποκαλούμενων συμφωνιών για τον Ειρηνικό μεταξύ της Δυτικής Ακτής των ΗΠΑ και της Ασίας καθώς και μεταξύ της Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ και της Ασίας, ήτοι αντιστοίχως 69 775 ΙΑ και 28 798 ΙΑ (όσον αφορά το ζήτημα αυτό, βλέπε τμήμα 18 της Report on the Shipping Act of 1984 της Federal Maritime Commission, Σεπτέμβριος 1989, σ. 662).

(352) Η παρέκκλιση από το κοινό φάσμα τιμών που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 αφορά τους διακανονισμούς πίστης⁽¹⁴¹⁾ που συνάπτονται μεταξύ της διάσκεψης και των φορτωτών και απαλλάσσονται από το άρθρο 5 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού. Οι διακανονισμοί πίστης επιτρέπουν στα μέρη μιας διάσκεψης να προσφέρουν στους φορτωτές, οι οποίοι μέσω σύμβασης ή με άλλο τρόπο δεσμεύονται να είναι πιστοί στη διάσκεψη, ευνοϊκότερους ναύλους από εκείνους που προσφέρονται στους φορτωτές που δεν συμμετέχουν σε τέτοιο διακανονισμό με τη διάσκεψη. Οι ναύλοι αυτοί εφαρμόζονται εξάλλου ομοίομορφα στους πιστούς φορτωτές που αποστέλλουν τα ίδια εμπόρευμα μέσω των μερών μιας διάσκεψης⁽¹⁴²⁾.

(353) Η παρέκκλιση αυτή από τους ναύλους όπως και οι IRA χορηγείται συνεπώς, στην πράξη, με παρόμοιο τρόπο σε όλα τα μέρη της διάσκεψης. Η «κοινή» μεταχείριση για όλα τα μέρη μιας διάσκεψης αφορά συνεπώς το επίπεδο των ναύλων αλλά και τις παρεκκλίσεις. Ένα σύστημα διαφορετικών ναύλων μεταξύ δύο κατηγοριών μερών μιας συμφωνίας όπως η ΤΑΑ, δεν ανοίγεται αντίθετα, εξ ορισμού σε όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες-μέρη της συμφωνίας και, συνεπώς, διαφοροποιείται από αυτές τις παρεκκλίσεις ως προς τις τιμές⁽¹⁴³⁾.

(354) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή εκτιμά ότι η απαίτηση για ομοιομορφία των ναύλων δεν αντιβαίνει στο δικαίωμα άσκησης ανεξάρτητων ενεργειών που προκύπτει από την αμερικανική νομοθεσία,

⁽¹⁴¹⁾ Οι συμφωνίες πίστης περιγράφονται στο κεφάλαιο 4 της αναφερόμενης στο σημείο έκθεσης της UNCTAD, σημεία 144 έως 155, σσ. 17 έως 23.

⁽¹⁴²⁾ Ο αμερικανικός Shipping Act του 1984 απαγορεύει de facto τις συμβάσεις πίστης στις αμερικανικές μεταφορές. Το τμήμα 3(14) του εν λόγω νόμου 46 USC app. 1702 (14) ορίζει μία «Loyalty contract» ως εξής:

«Loyalty contract» means a contract with an ocean common carrier or conference, other than a service contract based upon time-volume rates, by which a shipper obtains lower rates by committing all or a fixed portion of its cargo to that carrier or conference.

Σύμφωνα με το τμήμα 10 β (8) και (9), 46 USC app. 1709, 6 (8) και (9):

«No common carrier, either alone or in conjunction with any other person, directly or indirectly may»

(8) offer or pay any deferred rebates»

(9) use a loyalty contract except in conformity with the antitrust laws.»

⁽¹⁴³⁾ Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι αρχικά, ένα σύστημα διαφορετικών ναύλων μεταξύ των μελών εντός διαρθρώσεως και εκτός διαρθρώσεως προεβλεπόταν ακόμη και για την άσκηση ανεξάρτητων ενεργειών (πράγμα που έδειχνε ακόμη σαφέστερα την ύπαρξη δύο κατηγοριών μελών όσον αφορά τις τιμές), όπου τα πρώτα έπρεπε να προειδοποιούν δέκα ημέρες νωρίτερα ενώ τα δεύτερα απηλλάσσοντο, πάντοτε, μερμινώντας για τη διατήρηση της ελαστικότητας τιμών μεταξύ των παλαιών μελών της διάσκεψης και των ανεξάρτητων εταιρειών. Το σύστημα τροποποιήθηκε μετά την αποστολή από την Επιτροπή της επιστολής της 27ης Αυγούστου 1992 που εξηγούσε ότι επρόκειτο για έναν από τους λόγους για τους οποίους η ΤΑΑ δεν μπορούσε να θεωρηθεί διάσκεψη κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

όταν το δικαίωμα αυτό ασκείται κανονικά ⁽¹⁴⁴⁾. Στην παρούσα απόφαση δεν λαμβάνεται υπόψη σε πιο βαθμό άλλες συμφωνίες μεταξύ εφοπλιστών για δύο επίπεδα τιμών είναι δυνατόν να απαλλαγούν με βάση το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

- (355) Η βασική απαίτηση για να υπάρξει διάσκεψη συνίσταται στο ότι οι ναύλοι που προσφέρονται πρέπει είναι ομοιόμορφες τιμές κατά τρόπο ώστε να δίδεται η δυνατότητα στη διάσκεψη να προσφέρει στους φορτωτές τα οφέλη για τα οποία χορηγήθηκε η απαλλαγή κατά κατηγορίες, ενώ θα εξακολουθεί να υφίσταται τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό των ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών. Αντίθετα, όταν, όπως στην προκειμένη περίπτωση, μία συμφωνία περιλαμβάνει σύστημα διαφορετικών ναύλων που έχει καθιερωθεί με στόχο τη συμμετοχή των εφοπλιστών-μη μερών της διάσκεψης στις συμφωνίες καθορισμού τιμών των παλαιών μερών της διάσκεψης, η Επιτροπή θεωρεί ότι μια τέτοια «συμφωνία καθορισμού τιμών» δεν αποτελεί συμφωνία διάσκεψης και δεν εμπίπτει στο πεδίο της απαλλαγής.

ε) Συμπέρασμα

- (356) Ορισμένοι λόγοι που εκτίθενται ανωτέρω, και για τους οποίους η ΤΑΑ δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί διάσκεψη, έχουν ήδη διαβιβαστεί στα μέρη της ΤΑΑ με την επιστολή της 27ης Αυγούστου 1992.
- (357) Η παράδοση του τομέα, καθώς και η σαφής πρόθεση της ΤΑΑ τόσο στην αρχή όσο και ως προς τις τρέχουσες πρακτικές της, δείχνουν ότι η συμφωνία αυτή είναι στην πράξη συμφωνία μεταξύ διασκέψεων και πραγματικά ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών.
- (358) Μια παρόμοια συμφωνία καθορισμού των ναύλων δεν αποτελεί διάσκεψη κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και δεν απαλλάσσεται από το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού.

2. Μη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας

- (359) Επιπλέον, ακόμη και εάν η ΤΑΑ συνιστούσε συμφωνία διάσκεψης κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, το πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας που εκπόνησαν τα μέρη της ΤΑΑ δεν απαλλάσσεται από το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού για τους ακόλουθους λόγους:

⁽¹⁴⁴⁾ Η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρησιμοποίηση των IRA σε μια συμφωνία με στόχο την καθιέρωση διαφορετικών ναύλων μεταξύ δύο ή περισσότερων μελών της εν λόγω συμφωνίας δεν αποτελεί αντίθετα, κανονική άσκηση του δικαιώματος αυτού και θα είχε ως συνέπεια να μην είναι δυνατόν να θεωρηθεί η συμφωνία αυτή ως διάσκεψη που απαλλάσσεται κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

- (360) Πρώτον, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 δεν αφορούν τις παραδοσιακές και συνήθεις δραστηριότητες των ναυτιλιακών διασκέψεων όπως περιγράφονται στον κώδικα UNCTAD· μόνο οι τελευταίες απαλλάσσονται από το άρθρο 3.

- (361) Όταν η Επιτροπή πρότεινε, για πρώτη φορά, να χορηγηθεί στις ναυτιλιακές διασκέψεις απαλλαγή κατά κατηγορίες, ήταν σαφές, σύμφωνα με τον κώδικα και τις εκθέσεις της UNCTAD, ότι η κυριότερη περιοριστική δραστηριότητα που έπρεπε να απαλλαγεί ήταν ο καθορισμός των ναύλων, ενώ η αναφορά στη μεταφορική ικανότητα αφορούσε δευτερεύοντα προβλήματα που είχαν σχέση με τις εποχικές διακυμάνσεις και την επιλογή των λιμένων και των δρομολογίων μάλλον παρά με τις ευρείας κλίμακας οριζόντιες μειώσεις της μεταφορικής ικανότητας ή τα παγώματα χρησιμοποίησης μέρους των μεταφορικών ικανοτήτων (με την έννοια της μη χρησιμοποίησης μεταφορικών ικανοτήτων).

- (362) Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι το αντικείμενο μιας διάσκεψης είναι να προσφέρει υπηρεσίες τακτικών, επαρκών και αποτελεσματικών θαλάσσιων μεταφορών στους φορτωτές με κοινούς ναύλους, όστις στις διασκέψεις έχει χορηγηθεί απαλλαγή κατά κατηγορίες καθώς ασκούν σταθεροποιητικό ρόλο στις τιμές, και ότι η εν λόγω σταθεροποίηση των τιμών, όσον αφορά τις εφοπλιστικές εταιρείες, αποτελεί μέσο που μπορεί να διασφαλίσει την πραγματοποίηση αυτής της τακτικής, αποτελεσματικής και αξιόπιστης προσφοράς (βλέπε αιτιολογική σκέψη 389) ⁽¹⁴⁵⁾. Αυτό το κύριο αντικείμενο προκύπτει σαφώς από το άρθρο 19 του κώδικα συμπεριφοράς της UNCTAD σχετικά με τις ναυτιλιακές διασκέψεις, με τίτλο «Επάρκεια υπηρεσίας» που ορίζει ότι: «Οι διασκέψεις πρέπει να λαμβάνουν τα απαραίτητα και κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζουν ότι τα μέρη τους παρέχουν τακτικές, κατάλληλες και αποτελεσματικές υπηρεσίες με την απαιτούμενη συχνότητα στα δρομολόγια που εξυπηρετούν, και ρυθμίζουν έτσι τις υπηρεσίες αυτές ώστε να αποφεύγεται στο μέτρο του δυνατού η συσσώρευση και η κατάτμηση των πωλήσεων. Οι διασκέψεις πρέπει επίσης να λαμβάνουν υπόψη τα τυχόν ειδικά μέτρα που είναι απαραίτητα για τη ρύθμιση των υπηρεσιών ώστε να αντιμετωπίζονται οι εποχικές διακυμάνσεις όσον αφορά τους μεταφερόμενους όγκους.»

Στόχος της ρύθμισης των μεταφορικών ικανοτήτων είναι να καταστεί δυνατή η κάλυψη, από άποψη χρόνου και χώρου, των εξυπηρετούμενων λιμένων από τη διάσκεψη με τον πλέον κατάλληλο τρόπο, και όχι η αύξηση των ναύλων ανάλογα με τις επιθυμίες των μερών της.

- (363) Η ανάλυση των διαφόρων προτάσεων ενόψει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 δείχνει ότι η ρύθμι-

⁽¹⁴⁵⁾ Βλέπε όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Βλέπε επίσης την αφερόμενη στην αιτιολογική σκέψη 327 έκθεση UNCTAD του 1970, σημεία 9 έως 11, σ. 3.

ση των μεταφορικών ικανοτήτων που προσφέρεται από κάθε μέρος των διασκέψεων [που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) του εν λόγω κανονισμού] νοήθηκε πάντοτε στο πλαίσιο συμφωνιών που αποσκοπούσαν στη βελτίωση της προσφοράς τακτικών υπηρεσιών και όχι σε σχέση με συμφωνία που είχε ως κύριο στόχο την ουσιαστική άνοδο των ναύλων. Αυτή η έννοια της ρύθμισης των μεταφορικών ικανοτήτων περιλαμβάνεται στο πλαίσιο των παραδοσιακών δραστηριοτήτων των διασκέψεων που αποσκοπούν στην παροχή τακτικής, συχνής και αξιόπιστης υπηρεσίας. Συνεπώς, εμπίπτει στο πλαίσιο του καθορισμού, του συντονισμού και του καταμερισμού της συχνότητας των ταξιδιών και της εξυπηρέτησης λιμένων μεταξύ των μερών των διασκέψεων με βάση τους λιμένες, καθώς και της επιλογής του τύπου των πλοίων που χρησιμοποιούν προκειμένου να αντεπεξέλθουν στις δεσμεύσεις τους ως μέρη διάσκεψης, να προσφέρουν τακτική, αξιόπιστη και κατάλληλη υπηρεσία σε γεωγραφικά διευρυμένη αγορά, όλα δε αυτά αφορούν τη μεταφορική ικανότητα που προσφέρει κάθε μέρος. Η ρύθμιση των μεταφορικών ικανοτήτων, εάν πραγματοποιηθεί παράλληλα με μία ή περισσότερες άλλες δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, επιτρέπει να καθοριστεί ποιο μέρος της διάσκεψης θα χρησιμοποιήσει ένα συγκεκριμένο πλοίο ορισμένης χωρητικότητας τη συγκεκριμένη ημερομηνία και από το λιμάνι που εξυπηρετείται από τη διάσκεψη, στο βαθμό που είναι απαραίτητο για την παροχή στους φορτωτές μας τακτικής, αξιόπιστης και κατάλληλης υπηρεσίας.

- (364) Η αιτιολογική έκθεση της πρότασης της Επιτροπής της 13ης Οκτωβρίου 1981 προβλέπει για το άρθρο 3 που αφορά τις απαλλασσόμενες δραστηριότητες των διασκέψεων ότι:

«Όσον αφορά τις τιμές, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η αγορά θαλάσσιων μεταφορών [...] χαρακτηρίζεται από μεγάλες συγκυριακές και εποχιακές διακυμάνσεις της ζήτησης» [...].

Για το λόγο αυτό, τόσο οι εφοπλιστές όσο και οι χρήστες πρέπει, μέσω συμφωνίες τιμών, να εισάγουν στους θαλάσσιους ναύλους μια ορισμένη σταθερότητα.

‘Όσον αφορά τις αποκαλούμενες συμφωνίες εξορθολογισμού, αποτελούν τη λογική συνέχεια των συμφωνιών σε θέματα τιμών. Προκειμένου να αποφευχθεί η μετάθεση του ανταγωνισμού στην προσφορά ναύλων, αλλά και προκειμένου να διασφαλιστεί η κατάλληλη εξυπηρέτηση των «δύσκολων» λιμένων, οι εφοπλιστές συνήψαν συμφωνίες σε θέματα εξυπηρέτησης λιμένων και προσφοράς χωρητικότητας. Οι πλέον εξελεγμένες συμφωνίες προβλέπουν τον καταμερισμό των μεταφερόμενων φορτίων ακόμη και των εσόδων (συμφωνίες pooling), πράγμα που διασφαλίζει την τακτική φόρτωση των εμπορευμάτων που πρισκονται στην αποβάθρα, ακόμη και

εκείνων των οποίων η μεταφορά είναι η λιγότερο προσοδοφόρα.⁽¹⁴⁶⁾

Η ρύθμιση των μεταφορικών ικανοτήτων εντάσσεται εκ νέου στο πλαίσιο της προσφοράς τακτικών υπηρεσιών από τα μέρη της διάσκεψης και έχει ως στόχο να εξυπηρετούνται κατάλληλα ώστε να καθίσταται δυνατή η παροχή τακτικών υπηρεσιών, όλα τα εμπορεύματα, ακόμη και τα λιγότερα προσοδοφόρα, και όλοι λιμένες που καλύπτονται από τη διάσκεψη, ακόμη και εκείνοι με μικρό όγκο φορτίων.

- (365) Η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας όπως προβλέπεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) πρέπει να θεωρείται πάντοτε ότι επιτρέπει:

— τις προσαρμογές της μεταφορικής ικανότητας με στόχο τη διευκόλυνση της οργάνωσης των ταξιδιών και των δρομολογίων των εξυπηρετούμενων λιμένων από τα μέρη της διάσκεψης, προς επίτευξη τακτικότερης, πλέον αξιόπιστης και συχνότερης υπηρεσίας σε όλους τους εξυπηρετούμενους λιμένες,

— τις προσαρμογές της μεταφορικής ικανότητας με στόχο να ληφθούν υπόψη οι εποχιακές (ή συγκυριακές) διακυμάνσεις της ζήτησης, σύμφωνα με τη δεύτερη πρόταση του άρθρου 19 του κώδικα UNCTAD, καθώς και με την πρόταση της Επιτροπής της 13ης Οκτωβρίου 1981.

- (366) Σε καμία περίπτωση το εν λόγω άρθρο δεν αφορά πάγωμα της χρησιμοποίησης μέρους των μεταφορικών ικανοτήτων με κύριο στόχο την αύξηση των ναύλων. Επίσης, το πάγωμα αυτό δεν αποτελεί παραδοσιακή δραστηριότητα των διασκέψεων. Όσον αφορά το σημείο αυτό, πρέπει να σημειωθεί ότι η ΤΑΑ, στην απάντησή της στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, δεν ανέφερε, μεταξύ των παραδοσιακών παραδειγμάτων που παραθέτει, καμία περίπτωση αναλυτικού μηχανισμού παγώματος των μεταφορικών ικανοτήτων του τύπου του CMP που εφαρμόζεται, αλλά αναφέρεται σε μηχανισμούς προσαρμογής των μεταφορικών ικανοτήτων με τον περιορισμό του αριθμού ταξιδιών ή με τη χρησιμοποίηση pools.

Η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας απαλλάσσεται βάσει του άρθρου 3 στοιχείο δ) εάν πρόκειται για προσωρινές προσαρμογές όσον αφορά το επίπεδο της διαθέσιμης φυσικής μεταφορικής ικανότητας, όπως η απόσυρση ενός πλοίου ή η μείωση της συχνότητας των ταξιδιών του για να ανταποκρίνεται στην εποχιακή μείωση της ζήτησης. Το άρθρο 3 στοιχείο δ) δεν απαλλάσσει τις συμφωνίες για τη μη χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας, όπως η ΤΑΑ, λόγω του ότι το μόνο τους αποτέλεσμα είναι η αύξηση των ναύλων χωρίς οιαδήποτε βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

⁽¹⁴⁶⁾ Πρόταση της Επιτροπής της 13ης Οκτωβρίου 1981, COM(81) 423 τελικό για την αιτιολογική έκθεση και ΕΕ αριθ. C 282 της 5. 11. 1981, σ. 4.

- (367) Δεύτερον, το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 πρέπει να ερμηνεύεται με τρόπο ώστε να αποφεύγονται οι αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητά του με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης. Ένας κανονισμός πρέπει πάντα να ερμηνεύεται, εάν είναι δυνατό, με τρόπο ώστε η συμβατότητά του με τη συνθήκη να μην επιδέχεται αμφιβολία. Εάν το άρθρο 3 έπρεπε να ερμηνευθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να χορηγηθεί απαλλαγή στις διασκέψεις τακτικών γραμμών που προβαίνουν σε απεριορίστες μειώσεις της μεταφορικής ικανότητας ή σε περιορισμούς της χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας με τη μορφή παγώματος τμήματος αυτών, χωρίς καμία εγγύηση και σε συνδυασμό με καθορισμό των ναύλων, θα ήταν δύσκολο να θεωρηθεί ότι το άρθρο αυτό συμβιβάζεται με το άρθρο 85 παράγραφος 3. Πράγματι, στην περίπτωση αυτή, οι ναυτιλιακές διασκέψεις θα είχαν το δικαίωμα να μεταβάλλουν διαρθρωτικά τον όγκο της προσφοράς και το επίπεδο τιμών ανεξάρτητα από τη ζήτηση, και να επηρεάζουν το επίπεδο των ναύλων, άσχετα από τους μηχανισμούς αντιπαράθεσης της προσφοράς και της ζήτησης.
- (368) Η ερμηνεία αυτή δεν συνιστά εύλογη ερμηνεία συμβατή με το άρθρο 85 παράγραφος 3. Πράγματι, οι περιορισμοί αυτοί του ανταγωνισμού δεν έχουν ποτέ θεωρηθεί ως πληρούντες τις προϋποθέσεις του άρθρου 85 παράγραφος 3 σε κανένα τομέα δραστηριοτήτων, και η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέλη της ΤΑΑ δεν έχουν καταστήσει σαφές ότι οι ιδιαιτερότητες του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι τέτοιες που να μπορούν να δικαιολογήσουν τη συστηματική χορήγηση απαλλαγής, με απαλλαγή κατά κατηγορίες, σε παρόμοιους περιορισμούς του ανταγωνισμού, πράγμα που αντιβαίνει στην τρέχουσα εφαρμογή των κανόνων περί ανταγωνισμού σε άλλους τομείς (βλέπε XII Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού 1982, σ. 44).
- (369) Επιπλέον, οι δραστηριότητες που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως ε) του άρθρου 3 επιτρέπονται στο βαθμό που είναι δευτερεύουσας σημασίας σε σχέση με τις δραστηριότητες καθορισμού των ναύλων των διασκέψεων (οι οποίες πρέπει πάντοτε να πραγματοποιούνται προκειμένου οι εν λόγω συμφωνίες να απολαύουν της απαλλαγής κατά κατηγορίες). Δεν επιτρέπονται στο βαθμό που αποσκοπούν στην ουσιαστική διαφοροποίηση των ναύλων και όχι απλά στη σταθεροποίηση ή στην προσαρμογή τους.
- (370) Η διατύπωση του άρθρου 3 στοιχείο δ) («ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει κάθε κράτος μέλος»), πρέπει να θεωρηθεί ότι επιτρέπει δευτερεύουσες δραστηριότητες σε σχέση με τον καθορισμό των ναύλων, όπως οι απαλλασσόμενες δραστηριότητες που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως γ) δηλαδή, π.χ. τις συγκεκριμένες προσαρμογές της μεταφορικής ικανότητας στα πλαίσια της τροποποίησης των ωραρίων, των δρομολογίων των εξυπηρετούμενων λιμένων από τα μέρη της διάσκεψης ή των εποχικών⁽¹⁴⁷⁾ διακυμάνσεων της ζήτησης, δραστηριότητες που όλες είναι δευτερεύουσας σημασίας. Το στοιχείο δ) του άρθρου 3 δεν πρέπει να ερμηνευτεί ως διάταξη διαφορετικής φύσεως από τα λοιπά στοιχεία του ίδιου άρθρου.
- Όμως, στην παρούσα περίπτωση, όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 240 έως 247, το CMP δεν συνιστά μέσο ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας για παρόμοιους σκοπούς, ούτε αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των ανισορροπιών μεταξύ των προς ανατολές και των προς δυσμάς μεταφορών, ή των εποχικών ή κυκλικών διακυμάνσεων (όπως ισχυρίστηκε η ΤΑΑ), αλλά αποτελεί μέσο για το «πάγωμα» της μεταφορικής ικανότητας με στόχο την τεχνητή διατήρηση περιττής μεταφορικής ικανότητας στον τομέα και την πλασματική αύξηση των ναύλων στις μεταφορές των εξαγόμενων ευρωπαϊκών προϊόντων. Ένα παρόμοιο μέσο διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.
- ### 3. Καθορισμός των κομίστρων στις χερσαίες μεταφορές
- (371) Τα μέρη της ΤΑΑ επικαλέστηκαν το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ως διάταξη που τους επιτρέπει να καθορίζουν από κοινού τα κόμιστρα των χερσαίων μεταφορών.
- (372) Η ΤΑΑ δεν μπορεί να τύχει της απαλλαγής που χορηγείται στις διασκέψεις, επειδή δεν είναι η ίδια διάσκεψη. Επίσης τα μέρη των ίδιων των ναυτιλιακών διασκέψεων δεν έχουν το δικαίωμα, βάσει της κατά κατηγορίες απαλλαγής την οποία απολαμβάνουν, να καθορίζουν από κοινού τα κόμιστρα των χερσαίων μεταφορών.
- (373) Πράγματι, όσον αφορά τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η Επιτροπή κρίνει ότι το πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής κατά κατηγορίες δεν μπορεί να είναι ευρύτερο από εκείνο του ίδιου του κανονισμού. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού αυτού «εφαρμόζεται αποκλειστικά στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους κοινωνικούς λιμένες». Βάσει της διάταξης αυτής, είναι σαφές ότι οι χερσαίες μεταφορές, με τη μορφή συνδυασμένων μεταφορών «από πόρτα σε πόρτα» ή με άλλη μορφή, δεν καλύπτονται από τον κανονισμό, το πεδίο εφαρμογής του οποίου αφορά μόνο τις θαλάσσιες μεταφορές, και, ως εκ τούτου, δεν εμπίπτουν στο πεδίο αναφοράς της κατά κατηγορίες απαλλαγής του άρθρου 3.
- (374) Η κατά κατηγορίες απαλλαγή του άρθρου 3 αναφέρεται αποκλειστικά στους ναύλους για τη μεταφορά από λιμένα σε λιμένα. Ο τίτλος του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 είναι σαφής σχετικά με το θέμα αυτό: «εξαιρέση των συμφωνιών μεταξύ μεταφορέων με αντικείμενο την εκμετάλλευση τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών».
- (375) Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώνεται από την ενδεκάτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού για τις

⁽¹⁴⁷⁾ Βλέπε κείμενο του άρθρου 19 του κώδικα UNCTAD σχετικά με τις ναυτιλιακές διασκέψεις που αναφέρεται ρητά στις εποχικές μεταβολές της ζήτησης.

θαλάσσιες μεταφορές, που αναφέρει σαφώς ότι «στον τομέα των χερσαίων μεταφορών που οργανώνονται από τους θαλάσσιους μεταφορείς⁽¹⁴⁸⁾, αυτοί οι τελευταίοι υπάγονται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68». Το σημείο αυτό σκέψη δείχνει επίσης ότι στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών «από πόρτα σε πόρτα», μόνο η θαλάσσια διαδρομή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

- (376) Το επιχείρημα που προβάλλει η ΤΑΑ σύμφωνα με το οποίο από τα σημεία 3 και 4 του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η απαλλαγή κατά κατηγορίες εφαρμόζεται επίσης και στις συνδυασμένες μεταφορές που διοργανώνονται από ναυτιλιακές διασκέψεις, δεν είναι πειστικότερο. Το επιχείρημα αυτό βασίζεται σε λανθασμένη ερμηνεία της φύσης των υποχρεώσεων τις οποίες προβλέπουν το άρθρο 5 σημεία 3 και 4. Οι δύο αυτές διατάξεις δεν αναφέρονται στους ναύλους της διάσκεψης αλλά στους όρους που προσφέρουν οι μεμονωμένες ναυτιλιακές εταιρείες⁽¹⁴⁹⁾. Αυτό δεν συνεπάγεται σε καμία περίπτωση ότι το άρθρο 3 του κανονισμού επιτρέπει τον καθορισμό των κομίστρων για τη χερσαία διαδρομή ενός δρομολογίου συνδυασμένων μεταφορών: οι διατάξεις αυτές προβλέπουν απλώς την υποχρέωση να επιτρέπεται, για τις μεμονωμένες ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούν να τύχουν απαλλαγής κατά κατηγορίες, το «merchant haulage», και να δημοσιεύονται οι όροι και οι προϋποθέσεις σχετικά με το «carrier haulage».

Συνεπώς, το άρθρο 5 προβλέπει τις υποχρεώσεις οι οποίες, όπως προκύπτει από τον τίτλο του άρθρου αυτού, συνοδεύουν την απαλλαγή κατά κατηγορίες. Δεν συνεπάγεται καμία σαφή επέκταση ούτε υπονοεί την απαλλαγή κατά κατηγορίες που προβλέπει το άρθρο 3.

- (377) Τέλος, τα συμπεράσματα αυτά επιβεβαιώνονται επίσης και από το γεγονός ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρότεινε τροπολογία στο άρθρο 3 του σχεδίου κανονισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές, στην οποία ανέφερε συγκεκριμένα ότη η προτεινόμενη απαλλαγή αφορά επίσης τις «συνδυασμένες» μεταφορές (δηλαδή τις θαλάσσιες μεταφορές στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η προηγούμενη και η μετέπειτα μεταφορά), αλλά η πρόταση αυτή τροπολογίας δεν έγινε δεκτή από το Συμβούλιο.
- (378) Η απόρριψη της τροπολογίας αυτής από το Συμβούλιο επιβεβαιώνει το επιχείρημα βάσει του οποίου οι συμφωνίες που έχουν ως αντικείμενο τον καθορισμό των κομίστρων των χερσαίων μεταφορών δεν καλύπτονται από την απαλλαγή κατά κατηγορίες

που προβλέπει το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Ωστόσο, όταν οι συμφωνίες αυτές πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, τα συμβαλλόμενα μέρη των συμφωνιών αυτών μπορούν να τύχουν απαλλαγών σε ατομική βάση κατ' εφαρμογή του άρθρου 11 παράγραφος 4 ή του άρθρου 12 του εν λόγω κανονισμού.

- (379) Η Επιτροπή είναι επίσης της γνώμης ότι για τον καθορισμό των κομίστρων των χερσαίων μεταφορών της συμφωνίας ΤΑΑ δεν ισχύει καμία άλλη εξαίρεση ή απαλλαγή που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.
- (380) Όσον αφορά το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, οι συμφωνίες στα πλαίσια της ΤΑΑ για τα κόμιστρα των χερσαίων μεταφορών δεν αποτελούν τεχνικές συμφωνίες κατά την έννοια του άρθρου αυτού. Οι συμφωνίες για τις τιμές μεταξύ ανταγωνιστών στην ίδια αγορά αποτελούν εμπορικές συμφωνίες και δεν έχουν μόνο⁽¹⁵⁰⁾ ως αντικείμενο και ως αποτέλεσμα την εφαρμογή βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία.
- (381) Όσον αφορά το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, η απαλλαγή κατά κατηγορίες των μικρομεσάων επιχειρήσεων που προβλέπει το εν λόγω άρθρο δεν ισχύει ούτε κι αυτή. Ειδικότερα, τα ανώτατα όρια του άρθρου 4 έχουν υπερβληθεί. Αφενός, ορισμένα μέρη της ΤΑΑ δεν διαθέτουν τα ίδια μεταφορική ικανότητα, όπως απαιτεί το άρθρο αυτό. Αφετέρου, αν πρέπει να ληφθεί υπόψη η μεταφορική ικανότητα που αποτελεί το αντικείμενο μίσθωσης ή υπεργολαβίας, η συνολική μεταφορική ικανότητα των μερών της ΤΑΑ θα υπερβεί κατά πολύ τα όρια που προβλέπει το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

4. Συμπέρασμα

- (382) Η Επιτροπή κρίνει ότι η ΤΑΑ δεν καλύπτεται ούτε από την κατά κατηγορίες απαλλαγή που προβλέπει το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, ούτε από καμία άλλη εξαίρεση ή απαλλαγή κατά κατηγορίες. Επιπλέον, ακόμη και εάν η σημερινή συμφωνία είχε τροποποιηθεί ώστε να εμπίπτει στα πλαίσια της απαλλαγής κατά κατηγορίες του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η Επιτροπή θα μπορούσε να ανακαλέσει την απαλλαγή κατά κατηγορίες κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού, λόγω της εξάλειψης του ανταγωνισμού που προκαλεί η συμφωνία αυτή η οποία αναλύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 427 έως 461. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να εξεταστεί κατά πόσο η ΤΑΑ μπορεί να τύχει απαλλαγής σε ατομική βάση.

⁽¹⁴⁸⁾ Στο αγγλικό κείμενο, αντί του όρου «carriers» (μεταφορείς) χρησιμοποιείται ο όρος «shippers» (φορτωτές). Πρόκειται προφανώς για λάθος, εφόσον:

1. το σημείο αιτιολογικής σκέψης δεν θα είχε κανένα νόημα εάν ο όρος «shippers» ήταν σωστός·
2. σε όλα τα κείμενα του κανονισμού στις άλλες γλώσσες γίνεται λόγος περί μεταφορέων.

⁽¹⁴⁹⁾ Παράρτημα 18 σημεία 8 και 15, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽¹⁵⁰⁾ Στο αγγλικό κείμενο του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 παραλείπεται ο όρος «μόνο» που περιλαμβάνεται στο πρωτότυπο κείμενο του κανονισμού αυτού, καθώς και στους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (άρθρο 2) και (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου (άρθρο 2) (ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1).

B. Απαλλαγή σε ατομική βάση για τις συμφωνίες στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών

(383) Πρέπει καταρχάς να υπενθυμιστεί ότι σύμφωνα με την απόφαση του Πρωτοδικείου ⁽¹⁵¹⁾ της 9ης Ιουλίου 1992, υπόθεση T-66/89 Publishers Association κατά Επιτροπής, σε περίπτωση αίτησης εξαιρέσεως βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης, η αιτούσα επιχείρηση φέρει το βάρος της αποδείξεως ότι συντρέχουν και οι τέσσερις προϋποθέσεις που θέτει η εν λόγω διάταξη.

(384) Σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση πρέπει επίσης να υπενθυμιστεί ότι «στην περίπτωση που ζητείται εξαιρέση, εναπόκειται πρωταρχικά στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να υποβάλουν στην Επιτροπή τα αποδεικτικά στοιχεία που προορίζονται να θεμελιώσουν την οικονομική δικαιολόγηση της εξαιρέσεως και, στην περίπτωση που η Επιτροπή προβάλλει αντιρρήσεις, να της υποβάλουν εναλλακτικές προτάσεις». Σε μια τέτοια περίπτωση, «καίτοι αληθεύει ότι η Επιτροπή μπορεί να υπόδειξει στις επιχειρήσεις ενδεχόμενες εναλλακτικές λύσεις, νομικά δεν υποχρεούται προς τούτο, πολύ δε λιγότερο να αποδεχθεί τις προτάσεις που θεωρεί ασυμβίβαστες προς τις προϋποθέσεις του άρθρου 85 παράγραφος 3 ⁽¹⁵²⁾».

1. Βελτίωση της παραγωγής και της διανομής αγαθών ή προώθηση της οικονομικής ή τεχνολογικής προόδου

(385) Σύμφωνα με την ΤΑΑ, το κυριότερο όφελος που παρέχει η υπό εξέταση συμφωνία είναι η σταθερότητα, η οποία έχει αναγνωριστεί από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ως πλεονέκτημα κατά την έννοια της πρώτης προϋπόθεσης του άρθρου 85 παράγραφος 3. Ωστόσο, η Επιτροπή κρίνει ότι η σταθερότητα που εξασφαλίζει η ΤΑΑ είναι διαφορετικής φύσεως από εκείνη που προβλέπει ο εν λόγω κανονισμός, τόσο όσον αφορά τους επιδιωκόμενους στόχους όσο και τα χρησιμοποιούμενα μέσα.

α) Όσον αφορά τους στόχους της σταθερότητας

(386) Σύμφωνα με την ΤΑΑ, ένα από τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών είναι ότι η προσφορά παραμένει βραχυπρόθεσμα αμετάβλητη και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να προσαρμοστεί στις βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις της ζήτησης. Το στοιχείο αυτό, στο οποίο προστίθεται και η αδυναμία του βραχυπρόθεσμου οριακού κόστους, μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα, εάν δεν υπάρχουν συμφωνίες που να περιορίζουν τον ανταγωνισμό, ιδιαίτερα ασταθές κόστος μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η συνεργασία μεταξύ των μερών μιας διάσκεψης για

τους ναύλους επιτρέπει τη σταθεροποίηση ⁽¹⁵³⁾ και τη διατήρησή τους στο ίδιο επίπεδο στη διάρκεια εύλογης περιόδου, που είναι συνήθως ετήσια.

(387) Εν συνεχεία, η ΤΑΑ υποστηρίζει ότι η διαχρονική σταθερότητα των ναύλων δεν κατέστη δυνατή με την επίτευξη γενικότερης σταθερότητας όσον αφορά την προσφορά αξιόπιστων υπηρεσιών ⁽¹⁵⁴⁾. Για το λόγο αυτό, σύμφωνα με την ΤΑΑ, η συνεργασία μεταξύ εφοπλιστικών εταιρειών πρέπει να καλύπτει την προσφορά υπηρεσιών επειδή αποτελεί σημαντικό στοιχείο.

(388) Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί την ανάλυση αυτή. Κατά τη γνώμη της, κρίνει δυνατή τη διάκριση μεταξύ της τακτικότητας, της αξιοπιστίας και της σταθερότητας. Στο πλαίσιο αυτό, η τακτικότητα αποτελεί σύνθετο στοιχείο των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών και ίδιο χαρακτηριστικό τους σε σχέση με τις μεταφορές από ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp). Αξιοπιστία της προσφοράς υπηρεσιών σημαίνει διαχρονική συνέχιση της παροχής δεδομένης τακτικής υπηρεσίας. Σταθερότητα σημαίνει διατήρηση, μέσω των ναυτιλιακών διασκέψεων, των ναύλων στο ίδιο επίπεδο, σύμφωνα με συγκεκριμένη δομή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 7) για σημαντική περίοδο. Η σταθερότητα αυτή νοείται σε σχέση με την αστάθεια που θα προέκυπτε από τα χαρακτηριστικά της αγοράς εάν δεν υπήρχαν οι συμφωνίες περί τιμών που συνάπτονται στο πλαίσιο διασκέψεων.

(389) Σύμφωνα με την Επιτροπή, η σταθερότητα μπορεί να αποτελεί στόχο κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης για τους ακόλουθους λόγους:

— η σταθερότητα των ναύλων για τακτική γραμμή επιτρέπει στους φορτωτές να γνωρίζουν εκ των προτέρων, για εύλογα μακρά περίοδο, το κόστος μεταφοράς των προϊόντων τους και, ως εκ τούτου, την τιμή πώλησης των προϊόντων αυτών στην αγορά προορισμού, ανεξάρτητα από την εποχή, το πλοίο ή τον εφοπλιστή,

— η σταθερότητα των ναύλων επιτρέπει στους εφοπλιστές να προβλέπουν καλύτερα τα έσοδά τους και ως εκ τούτου, μπορεί να διευκολύνει την οργάνωση τακτικών, αξιόπιστων, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών.

(390) Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η οργάνωση τακτικών, επαρκών και αποτελεσματικών υπηρεσιών μπορεί να απαιτεί, σε ορισμένες περιπτώσεις και ως συμπλήρωμα των συμφωνιών για τους ναύλους, περαιτέρω συνεργασία μεταξύ των μερών μιας διάσκεψης για τα ωράρια, τις αναχωρήσεις, τα δρομολόγια εξυπηρέτησης λιμένων, τη συχνότητα των ταξιδιών, την προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα

⁽¹⁵¹⁾ Συλλογή 1992, II-1995, σημείο 69 του σκεπτιμού.

⁽¹⁵²⁾ Παρομοίως, σημείο 74 του σκεπτιμού. Βλέπε επίσης σχετικές αποφάσεις του Δικαστηρίου της 17ης Ιανουαρίου 1984, VBVB και VBBB/Επιτροπή, 43/82 και 63/83, Συλλογή 1984, I-19, και της 11ης Ιουλίου 1985, Remia/Επιτροπή, 92/84, Συλλογή 1985, III-2545.

⁽¹⁵³⁾ Για την έννοια της σταθερότητας, βλέπε επίσης υποσημείωση (126).

⁽¹⁵⁴⁾ Απάντηση της ΤΑΑ στις 17 Μαρτίου 1994, άρθρο 85, σημείο 2.7.

ή τον καταμερισμό της χωριτικότητας ή των εσόδων.

(391) Οι προαρμογές της μεταφορικής ικανότητας μπορούν ειδικότερα να συνοδεύουν τροποποίηση των ωραρίων, των δρομολογίων ή των εξυπηρετούμενων λιμένων, ή εποχικές ή συγκυριακές διακυμάνσεις της ζήτησης. Η συνεργασία αυτή που δεν αφορά τους ναύλους χρησιμεύει, συνεπώς, ως συμπλήρωμα στον καθορισμό των ναύλων με τη διασφάλιση της προσφοράς τακτικών, αξιόπιστων, κατάλληλων και αποτελεσματικών υπηρεσιών.

(392) Αντίθετα, η σταθερότητα στην οποία αποσκοπεί η ΤΑΑ επεκτείνεται περαιτέρω. Αφορά τη διατήρηση των υφιστάμενων υπηρεσιών και την επιβίωση των εταιρειών του τομέα καθώς και τη διατήρηση, στο μέτρο του δυνατού, των κερδών τους, πολύ περισσότερο απ' ό,τι τη σταθερότητα των ναύλων και την πρόνοια για τακτικές αξιόπιστες επαρκείς και αποτελεσματικές υπηρεσίες. Άλλωστε, η ερμηνεία αυτή της έννοιας της σταθερότητας (αν και εξευγενισμένη με τη χρησιμοποίηση της λέξης «υπερβολικός») διευκρινίζεται από την ΤΑΑ ως ακολούθως: «Η σταθερότητα στην οποία αναφέρεται το Συμβούλιο των Υπουργών στα σημεία αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 προκύπτει από την εξέλιξη των σοβαρότερων συνεπειών από τις ακραίες διακυμάνσεις της ζήτησης και των επιπέδων των ναύλων, δηλαδή υπερβολική απόχώρηση από έναν τομέα συνοδευόμενη από υπερβολική δεισδυση σε έναν άλλο. Με άλλα λόγια, η συνεργασία μεταξύ των ναυτιλιακών γραμμών σε μια διάσκεψη (συνεργασία που μπορεί να μην αφορά μόνο τους ναύλους αλλά και τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας [ενατή αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86] έχει ως στόχο την αποτροπή: α) της αποχώρησης σημαντικού αριθμού συνεπών, κατά τα άλλα, μεταφορέων από τον τομέα σε περιόδους μειωμένης ζήτησης και β) της εισόδου στον τομέα σημαντικού αριθμού (άλλων) μεταφορέων που δεν έχουν παράδοση μακράς συμμετοχής ή σχέση με τον τομέα και τους φορτωτές αυτού»⁽¹⁵⁵⁾.

(393) Ο στόχος της διατήρησης των υφιστάμενων υπηρεσιών διαφαίνεται επίσης και από την ανάλυση της ΤΑΑ όσον αφορά τον εξορθολογισμό των μεταφορών:

«Η σημασία της διατήρησης του μεριδίου της αγοράς είναι τόσο μεγάλη ώστε κανείς μεμονωμένος μεταφορέας να μην είναι σε θέση να αποσύρει μεταφορική ικανότητα εάν υπήρχε κίνδυνος να απωλέσει μερίδιο της αγοράς, εκτός και εάν ο μεταφορέας αυτός είναι στην πράξη διατεθειμένος να αποχωρήσει από τον τομέα (πράγμα που συμβαίνει) ή είναι βέβαιος ότι οι άλλοι μεταφορείς θα ενεργήσουν κατά τον ίδιο τρόπο»⁽¹⁵⁶⁾.

⁽¹⁵⁵⁾ Απάντηση της ΤΑΑ στην κοινοποίηση των αιτιάσεων για προσωρινά μέτρα της 24ης Μαΐου 1993, σ. 32 σημείο 1.77.

⁽¹⁵⁶⁾ Σημείο 2,27, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

(394) Στην περίπτωση αυτή δεν πρόκειται για σταθερότητα που μπορεί να εγγυηθεί αξιόπιστες, τακτικές, επαρκείς και αποτελεσματικές υπηρεσίες, αλλά για σταθερότητα που αποτελεί εγγύηση της διατήρησης των μεταφορών όλων των μερών της ΤΑΑ, ακόμη και των λιγότερο αποτελεσματικών⁽¹⁵⁷⁾, πολύ πέραν των όσων προβλέπει η όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

β) Όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα μέσα

(395) Το άρθρο 85 παράγραφος 3 συνεπάγεται κατ' ανάγκη ότι η σταθερότητα που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και την οποία επιτυγχάνει το σύστημα των απαλλασσόμενων διασκέψεων πρέπει να προκύπτει από την ισορροπία μεταξύ των περιοριστικών συμφωνιών για τους ναύλους και τη διατήρηση ουσιαστικού και πρακτικού ανταγωνισμού.

(396) Η σταθερότητα που προβλέπει η ΤΑΑ συνεπάγεται εντονότερο περιορισμό του ουσιαστικού και πραγματικού ανταγωνισμού λόγω της ένταξης των περισσότερων ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών στην ΤΑΑ και της μη χρησιμοποίησης σημαντικού μέρους της μεταφορικής ικανότητας.

(397) Αυτή η διαφορά μεταξύ της σταθερότητας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και εκείνης κατά την έννοια της ΤΑΑ διαφαίνεται επιπλέον στην ανάλυση των πραγματικών στόχων του CMP. Σύμφωνα με την ΤΑΑ⁽¹⁵⁸⁾, μια συνεργασία όσον αφορά τους ναύλους και ταυτόχρονα τις μεταφορικές ικανότητες είναι αναγκαία για τη διατήρηση της σταθερότητας, ιδίως σε σοβαρές περιπτώσεις πλεονάζουσών μεταφορικών ικανοτήτων. Πράγματι, οι στόχοι του CMP φαίνεται ότι είναι:

— ο εξορθολογισμός των μεταφορών με την ολική απόσυρση μεταφορικών ικανοτήτων,

— η ρύθμιση των υπολειπόμενων μεταφορικών ικανοτήτων που σχετίζονται με τις ανισορροπίες Westbound/Eastbound, στις εποχικές και κυκλικές διακυμάνσεις της ζήτησης.

(398) Όμως, μετά την ανάλυση των οικονομικών δεδομένων των μεταφορών (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 222 έως 257), φαίνεται ότι το CMP δεν αποσκοπεί σε κανένα από τους εν λόγω στόχους. Πράγματι:

(399) — Όσον αφορά τον εξορθολογισμό των μεταφορών, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 231, η Επιτροπή κρίνει ότι η ΤΑΑ δεν είχε ως στόχο τον εξορθολογισμό των μεταφορών με τη

⁽¹⁵⁷⁾ Ο εν λόγω στόχος της προστασίας των ασθενέστερων εταιρειών είχε ήδη προβληθεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες και είχε αμφισβητηθεί από την έκθεση της UNCTAD του 1970 (παράγραφος 33): «From the point of view of the conference shipping lines, it is claimed that (...). The conference system also prevents elimination of weaker shipping lines, which could happen in the face of free competition, although it is difficult to see why this is an advantage to anyone but the weaker lines».

⁽¹⁵⁸⁾ Σημείο 4.58, σ. 85, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

φυσική απόσυρση μεταφορικής ικανότητας. Κρίνεται αντίθετα ότι το CMP, όπως δημιουργήθηκε από την ΤΑΑ, είχε ως στόχο την τεχνητή διατήρηση περιττής πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας.

(400) — Όσον αφορά τη ρύθμιση της εναπομένουσας πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας, το CMP δεν επιδιώκει κανέναν από τους εικαζόμενους στόχους:

— το CMP δεν συνιστά μέσο για το «πάγωμα» της μεταφορικής ικανότητας η οποία εξελίσσεται ανάλογα με τις εποχικές διακυμάνσεις της ζήτησης. Συνεπώς, δεν είναι απαραίτητο για τη ρύθμιση της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας που έχει σχέση με τις εποχικές διακυμάνσεις της ζήτησης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 247),

— το CMP δεν αποσκοπεί στη ρύθμιση της κυκλικής πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας: ενόψει των εξελίξεων της προσφοράς και της ζήτησης επί πολλά έτη και υπό το φως της ανάλυσης που πραγματοποιείται στην αιτιολογική σκέψη 235, συνάγεται ότι ο υπερατλαντικός μεταφορές προς δυσμάς δεν γνώρισαν το 1993 πλεονάζουσες ικανότητες κυκλικής αιτιολογίας. Το CMP, συνεπώς, δεν είναι απαραίτητο για τη διαχείριση αυτού του είδους των πλεοναζουσών ικανοτήτων,

— οι μεταφερόμενες ποσότητες στα προς δυσμάς δρομολόγια ήταν το 1993 κατά 10% μεγαλύτερες από εκείνες στα προς ανατολάς δρομολόγια. Ομως, το CMP αποσκοπούσε στο «πάγωμα» της μεταφορικής ικανότητας μόνο στις προς δυσμάς γραμμές. Παρόλα αυτά, εάν υπάρχει πρόβλημα ανισορροπίας μεταξύ των προς δυσμάς και των προς ανατολάς μεταφορών, αυτό βρισκείται στις προς ανατολάς γραμμές. Συνεπώς, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το CMP δεν έχει σχέση με τα προβλήματα ανισορροπίας μεταξύ των προς ανατολάς και προς δυσμάς μεταφορών.

(401) Συνεπώς, το CMP εμφανίζεται ως εργαλείο που προορίζεται για τη διατήρηση της περιττής πλεονάζουσας ικανότητας και για την τεχνητή αύξηση των ναύλων στις μεταφορές προς δυσμάς (βλέπε αιτιολογική σκέψη 256).

(402) Η ΤΑΑ εξυπηρετεί κατά τον τρόπο αυτό το στόχο της διατήρησης των μεταφορέων και των υπηρεσιών για όλα τα μέρη της συμφωνίας και όχι το στόχο της σταθερότητας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ούτε έναν οικονομικό στόχο κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης.

(403) Συνεπώς, τόσο σε επίπεδο στόχων όσο και σε επίπεδο μέσων, η μορφή της σταθερότητας που επιβάλλει η ΤΑΑ είναι διαφορετική ως προς την ουσία της από εκείνη που επιτυγχάνει το σύστημα των απαλλασσόμενων ναυτιλιακών διασκέψεων.

γ) Συμπέρασμα σχετικά με την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 85 παράγραφος 3.

(404) Η μορφή σταθερότητας στην οποία αποβλέπει η ΤΑΑ, δηλαδή η σταθερότητα των υπηρεσιών και

των μεταφορέων της ΤΑΑ, που προκύπτει από την ένταξη των περισσότερων ανεξάρτητων εταιρειών και από τη μη χρησιμοποίηση σημαντικού μέρους της μεταφορικής ικανότητας, δεν αποτελεί πλεονέκτημα κατά την έννοια της πρώτης προϋπόθεσης του άρθρου 85 παράγραφος 3 για τους ακόλουθους λόγους.

(405) Καταρχάς, επιτρέπει στους λιγότερο αποτελεσματικούς μεταφορείς της ΤΑΑ να παραμείνουν στον τομέα με τεχνητό τρόπο. Η διατήρηση των μεταφορέων αυτών προϋποθέτει ότι οι ναύλοι διατηρούνται σε υψηλότερα επίπεδα από ό,τι σε άλλη περίπτωση.

(406) Εν συνεχεία, η ΤΑΑ δεν συνεπάγεται κανένα επιπλέον πλεονέκτημα από ό,τι μία ναυτιλιακή διάσπαση, τόσο σε επίπεδο αποτελεσματικότητας των προτεινόμενων, όσο και σε επίπεδο καταλληλότητας των υπηρεσιών. Η ΤΑΑ δεν προσθέτει τίποτα στη διατήρηση υπηρεσιών επαρκούς ποιότητας και αξιοπιστίας για τους φορτωτές.

(407) Αντίθετα, η ένταξη των ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών στην ΤΑΑ προκάλεσε υπερβολικό περιορισμό του ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών που δεν αποφέρει κανένα πρόσθετο πλεονέκτημα τεχνική ή οικονομική φύσεως σε σύγκριση με το παραδοσιακό σύστημα των ναυτιλιακών συσκέψεων.

(408) Η συμφωνία μη χρησιμοποίησης της υφιστάμενης μεταφορικής ικανότητας δεν αποτελεί λύση που μπορεί να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, επειδή δεν προκαλεί συνολική μείωση των δαπανών, ούτε πραγματικό εξορθολογισμό της προσφοράς υπηρεσιών.

(409) Για όλους τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή κρίνει ότι η ΤΑΑ δεν συμβάλει στη βελτίωση της τεχνολογικής ή οικονομικής προόδου, ούτε στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των υπηρεσιών που προσφέρονται στον τομέα των υπερατλαντικών μεταφορών.

(410) Τέλος, απαγορεύοντας τις άμεσες και μεμονωμένες εμπορικές διαπραγματεύσεις μεταξύ διαρθρωτικών μελών της ΤΑΑ και φορτωτών και αναγκάζοντας τους πελάτες να συζητήσουν το κόστος μεταφοράς με τη γραμματεία της ΤΑΑ τόσο για τα πρώην μέρη ναυτιλιακών διασκέψεων όσο και για τις πρώην ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες, η ΤΑΑ περιορίζει τις δυνατότητες σύναψης μεσοπρόθεσμων ή μακροπρόθεσμων σχέσεων συνεργασίας ή εταιρικών σχέσεων μεταξύ προμηθευτών και πελατών.

2. Δίκαιο τμήμα των καταναλωτών στα οφέλη

(411) Η ΤΑΑ, η οποία αποσκοπεί στη διατήρηση των υφιστάμενων εταιρειών, έχει ως αντικείμενο διαφορετική μορφή σταθερότητας από εκείνη που επιτυγχάνουν οι απαλλασσόμενες ναυτιλιακές διασκέψεις. Η ΤΑΑ δεν επιδιώκει στόχο κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης. Επίσης, η εν λόγω συμφωνία έχει αρνητικές επιπτώσεις για τους καταναλωτές.

- (412) Καταρχάς, βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, η ΤΑΑ επέβαλε σημαντικούς περιορισμούς στη χρησιμοποίηση των μεταφορικών ικανοτήτων, γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα την ουσιαστική αύξηση των κομίστρων και των ναύλων. Αυτό προκύπτει: πρώτον, από τις αυξήσεις που πραγματοποιήθηκαν για ένα ευρύ φάσμα προϊόντων την 1η Ιανουαρίου 1993 και ήταν της τάξης του [...] σε σύγκριση με το 1992 και, δεύτερον, από τις αυξήσεις που ανήγγειλε η ΤΑΑ στο επιχειρηματικό της πρόγραμμα για το 1994. Τέτοιες αυξήσεις αντιβαίνουν άμεσα στα συμφέροντα των φορτωτών, που είναι υποχρεωμένοι να τις μετακυλίσουν στις τιμές πώλησης ή στα περιθώρια κέρδους τους. Συνεπώς, ο κύριος στόχος της ΤΑΑ δεν παρέχει κανένα όφελος στους καταναλωτές.
- (413) Οι πολυάριθμες καταγγελίες των φορτωτών και των εταιρειών διαμετακόμισης που έλαβε η Επιτροπή και περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 262 έως 282 αποδεικνύουν επιπλέον σαφώς ότι ούτε οι ανωτέρω, αντίθετα με τα όσα υποστηρίζει η ΤΑΑ, θεωρούν ότι η ΤΑΑ παρέχει λογικό μερίδιο στα κέρδη.
- (414) Επιπλέον, ούτε η συμφωνία για μη χρησιμοποίηση των μεταφορικών ικανοτήτων ούτε οι επακόλουθες αυξήσεις συνοδεύονται από οιοδήποτε όφελος από άποψη ποιότητας των υπηρεσιών. Η ΤΑΑ, η οποία έχει επιτρέψει μια τόσο σημαντική και ταχεία αύξηση των κομίστρων, που δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι προορίζει για τους καταναλωτές δίκαιο τμήμα του οφέλους.
- (415) Επίσης, η ΤΑΑ (και ιδίως το CMP) εμποδίζει μακροπρόθεσμα τη χρησιμοποίηση μέρους της υφιστάμενης μεταφορικής ικανότητας χωρίς να την εξαλείφει. Με τον τρόπο αυτό δεν μειώνεται το κόστος μεταφοράς και οι επιβαρύνσεις που συνεπάγονται η μη χρησιμοποίηση μεταφορικής ικανότητας και οι στρατηγικές αποφάσεις των εφοπλιστών σχετικά με τον αριθμό των πλοίων τα οποία εκτελούν υπερατλαντικά δρομολόγια, μετακυλίνονται στους πελάτες.
- (416) Πρέπει να σημειωθεί σχετικά ότι μια συμφωνία μη χρησιμοποίησης των μεταφορικών ικανοτήτων σε εμπορευματική μεταφορά εξακολουθεί να εφαρμόζεται για μεγάλο χρονικό διάστημα, θα μπορούσε να αναγκάσει ορισμένους εφοπλιστές να πραγματοποιήσουν επενδύσεις πέραν από τις απαραίτητες ενόψει της προβλεπόμενης ζήτησης, χωρίς να διακινδυνεύουν να υποστούν οι ίδιοι τις συνέπειες. Πράγματι, η συμφωνία μη χρησιμοποίησης των μεταφορικών ικανοτήτων τους προστατεύει σε ορισμένο βαθμό από τις συνέπειες της πλεονάζουσας προσφοράς στην αποδοτικότητα τους.
- (417) Η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας θα μπορούσε να αποβεί προς όφελος των φορτωτών μόνο σε περίπτωση που η μεταφορική ικανότητα ουσιαστικά αποσύρεται από τις υπερατλαντικές συγκοινωνίες με αποτέλεσμα τη μείωση των δαπανών και των ναύλων. Όμως, η ΤΑΑ δεν έχει ως στόχο την πραγματική μείωση της μεταφορικής ικανότητας αλλά, αντίθετα, τη μακροχρόνια διατήρηση πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας και την πλασματική αύξηση των ναύλων.
- (418) Έχοντας υπόψη τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή κρίνει ότι η ΤΑΑ δεν αποφέρει στους πελάτες της, στους φορτωτές και στους πράκτορες διαμετακόμισης, που είναι άλλωστε οι καταγγέλλοντες της συμφωνίας αυτής, δίκαιο τμήμα του οφέλους, κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 3.

3. Η αναγκαιότητα των περιορισμών

- (419) Εάν στόχος των μερών της ΤΑΑ είναι η δημιουργία σταθερότητας στον τομέα που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, τότε τα μέλη της ΤΑΑ δεν έχουν καταστήσει σαφές ότι οι συμφωνίες που προβλέπει το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86⁽¹⁵⁹⁾ (ναυτιλιακών διασκέψεων) δεν επαρκούν για το σκοπό αυτό.
- (420) Οι συμφωνίες για τη μεταφορική ικανότητα της ΤΑΑ, οι οποίες, εκτός από τις συμφωνίες για τους ναύλους, περιορίζουν σημαντικά την προσφορά υπηρεσιών, δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να θεωρηθούν απαραίτητες για την επίτευξη του στόχου της σταθερότητας, όπως αυτός νοείται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.
- (421) Εξάλλου, όπως αναλύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 222 έως 257, το CMP δεν αποσκοπεί στην πραγματικότητα σε κανέναν από τους στόχους που επικαλούνται τα μέρη της ΤΑΑ. Συνεπώς, η Επιτροπή εκτιμά ότι το CMP, και κατ' επέκταση η ΤΑΑ, δεν είναι απαραίτητα για κανένα από τους υποτιθέμενους στόχους της συμφωνίας.
- (422) Επιπλέον, πρέπει να γίνει η διαπίστωση ότι κανένας μηχανισμός διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας παρόμοιος προς εκείνο του CMP δεν υπάρχει στον τομέα των μεταφορών ΗΠΑ-Ευρώπης (Eastbound), όπου οι μεταφερόμενες ποσότητες είναι μικρότερες από εκείνες που διακινούνται μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ (Westbound). Εάν τα μέρη της ΤΑΑ δεν θεωρούν απαραίτητη καμία διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας στις προς ανατολάς μεταφορές, είναι δύσκολο να κατανοηθεί η αναγκαιότητα παρόμοιου μέσου στις προς δυσμάς μεταφορές, όπου ο όγκος των μεταφερόμενων ποσοτήτων είναι σήμερα μεγαλύτερος.
- (423) Η διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας κατά το πρότυπο του CMP δεν φαίνεται, ούτε αυτή, αναγκαία για τη διαχρονική σταθερότητα των ναύλων σε περίοδο υπερβολικής πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας (πράγμα που δεν συμβαίνει στην προκειμένη περίπτωση), εφόσον, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέσχε η ΤΑΑ, στις υπερατλαντικές προς ανατολάς μεταφορές τα ποσοστά χρησιμοποίησης κατά την περίοδο 1985-1988 ήταν υπέρμετρα χαμηλά (μεταξύ 40 και 55 %), προφανώς λόγω έντονης πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας, ενώ οι ναύλοι κατά την περίοδο αυτή παρουσίαζαν σημαντική σταθερότητα (1 000 USD ανά TEU περίπτωση)⁽¹⁶⁰⁾. Την εποχή εκείνη, δεν ήταν απαραίτητη καμία συμφωνία «παγώματος» της μεταφορικής ικανότητας προς διατήρηση της σταθερότητας των ναύλων.

⁽¹⁵⁹⁾ Για την έννοια της σταθερότητας, βλέπε υποσημείωση (126), αιτιολογικές σκέψεις 388 και 389.

⁽¹⁶⁰⁾ Βλέπε πίνακες 1 και 2 της απάντησης που έδωσε η ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, στην κοινοποίηση των αιτιάσεων.

- (424) Τα μέρη της ΤΑΑ ισχυρίζονται επίσης στην κοινοποίηση της συμφωνίας ότι υπάρχει πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα στις προς δυσμάς μεταφορές, πράγμα που αναφέρουν ότι ενδέχεται να προκαλέσει την αποχώρηση ορισμένων εφοπλιστικών εταιρειών και, ως εκ τούτου, την αναπόφευκτη μείωση της ποιότητας των υπηρεσιών. Η συνέπεια αυτή δεν φαίνεται να θεμελιώνεται από τα γεγονότα, καθότι σε διάστημα μικρότερο του ενός έτους, η POL και η OOCL απέσυραν ορισμένα πλοία, χωρίς να επακολουθήσει σημαντική μείωση της ποιότητας των υπηρεσιών.
- (425) Η ΤΑΑ απεικόνισε τον κίνδυνο υποβάθμισης της ποιότητας υπηρεσίας με το παράδειγμα της πάσης της απευθείας εξυπηρέτησης των λιμένων του Βανκούβερ και του Seattle, που έχει σχέση, σύμφωνα με την ΤΑΑ, με την αποχώρηση της CGM. Ωστόσο, η ΤΑΑ δεν εξήγησε με ποιον τρόπο η πάση της απευθείας εξυπηρέτησης των λιμένων του Βανκούβερ και του Seattle αποτελούσε σημαντική υποβάθμιση της ποιότητας της υπηρεσίας σε βαθμό που να δικαιολογεί τόσο περιοριστικές συμφωνίες του ανταγωνισμού όπως η ΤΑΑ στο σύνολο των υπερατλαντικών μεταφορών, και που δεν μπορούσε να εξηγηθεί με την συγκεντρωτική τάση που παρουσίασαν οι μεγάλες τακτικές μεταφορές σε εμπορευματοκιβώτια σε μικρό αριθμό λιμένων⁽¹⁶¹⁾. Η ΤΑΑ δεν εξήγησε ούτε ποιες ισοδύναμες υποβαθμίσεις της ποιότητας της υπηρεσίας θα μπορούσε να προκαλέσει η έλλειψη της ΤΑΑ και η αντικατάστασή της από απαλλασσόμενη διάσκιση. Τέλος, η ΤΑΑ δεν εξηγεί για ποιον λόγο ο κίνδυνος αυτός (εάν υπήρχε) δικαιολογούσε το πάγωμα των προσφερόμενων μεταφορικών ικανοτήτων μόνο προς την κατεύθυνση των πολύ μεγάλων όγκων, σε μια περίοδο αύξησης της ζήτησης.
- (426) Για όλους τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή κρίνει ότι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού από την ΤΑΑ υπερβαίνουν σαφώς τα όρια των αυστηρά απαραίτητων και απαιτούμενων ενεργειών προς επίτευξη των στόχων της σταθερότητας όπως αναφέρουν τα μέρη της.
- 4. Μη εξάλειψη του ανταγωνισμού για σημαντικό μέρος των υπό εξέταση υπηρεσιών**
- (427) Η Επιτροπή κρίνει ότι η ΤΑΑ παρέχει στα μέρη της τη δυνατότητα να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό στην αγορά των απευθείας υπερατλαντικών μεταφορών για σημαντικό μέρος των υπηρεσιών στον υπό εξέταση τομέα.
- α) *Δυνατότητα εξάλειψης του ανταγωνισμού στο πλαίσιο της ΤΑΑ*
- (428) Καταρχάς, η Επιτροπή κρίνει ότι η ΤΑΑ παρέχει στα μέρη της τη δυνατότητα να εξαλείψουν το μεταξύ τους ανταγωνισμό. Πράγματι, τα μέρη της ΤΑΑ καθορίζουν από κοινού τη μεταφορική ικανότητα που καθένα από αυτά προσφέρει στην αγορά
- έτσι, καθορίζουν από κοινού τους ναύλους, κάθε ανεξάρτητη ενέργεια ενός εξ αυτών πρέπει να γνωστοποιείται στα άλλα μέρη δέκα ημέρες νωρίτερα, πράγμα που επιτρέπει είτε να πράξουν το ίδιο και τα άλλα μέρη, είτε να ανακληθεί η ανεξάρτητη ενέργεια, τέλος δε οι συμβάσεις παροχής υπηρεσιών πρέπει να αποτελούν αντικείμενο κοινών διαπραγματεύσεων για τα περισσότερα μέρη και μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο κοινών διαπραγματεύσεων για όλα τα μέρη.
- (429) Η ανεξαρτησία όσον αφορά τους ναύλους που παρέχεται στα εκτός διαρθρώσεως μέρη και η οποία έχει ως αποτέλεσμα να μην υπάρχουν ομοιόμορφοι ή κοινοί ναύλοι κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, επιτρέπει στα μέρη αυτά να μην σέβονται τους κανόνες της διασκέψεως. Ωστόσο, αυτή η ελαστικότητα ναύλων δεν αντιστοιχεί στην άσκηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού επί των ναύλων, δεδομένου ότι η ελαστικότητα αποτελεί αντικείμενο συμφωνίας μεταξύ των μερών της ΤΑΑ, ο βαθμός ελαστικότητας καθορίζεται με κοινή συμφωνία μεταξύ των μερών (βλέπε αιτιολογική σκέψη 140) και η συμφωνία περιορίζει σε μεγάλο βαθμό την ανταγωνιστική συμπεριφορά των μερών εκτός διαρθρώσεως. Επιπλέον, η εμπορική ανεξαρτησία των εκτός διαρθρώσεως μερών είναι ανύπαρκτη στον τομέα της προσφερόμενης μεταφορικής ικανότητας.
- (430) Η ΤΑΑ διευκρινίζει στην από 17ης Μαρτίου 1994 απάντησή της ότι η γραμματεία της δεν ασκεί καθήκοντα διεξαγωγής διαπραγματεύσεων ή λήψης αποφάσεων, αλλά απλώς διοικητικά καθήκοντα και ασχολείται με τη διαβίβαση με τη διαβίβαση πληροφοριών. Παρόλα αυτά, οι αποφάσεις και οι διαπραγματεύσεις για τους ναύλους και τις συμβάσεις υπηρεσιών της ΤΑΑ, που εξετάζονται και διαβιβάζονται συχνά από τη γραμματεία στους πελάτες της, είναι κοινές αποφάσεις και διαπραγματεύσεις των μερών της ΤΑΑ και όχι των μεμονωμένων εταιρειών.
- (431) Το γεγονός ότι οι διαπραγματεύσεις των συμβάσεων υπηρεσιών διεξάγονται συχνά μέσω της γραμματείας για λογαριασμό των μερών της ΤΑΑ, δείχνει τη σταθερότητα των εμπορικών σχέσεων στα πλαίσια της συμφωνίας αυτής.
- (432) Ο ρόλος της γραμματείας προκύπτει επίσης σαφώς από την απάντηση της ΤΑΑ⁽¹⁶²⁾ σε μια αίτηση παροχής πληροφοριών:
- «Στα καθήκοντα και στις λειτουργίες (της γραμματείας) περιλαμβάνονται ρητώς η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων για τη σύναψη συμβάσεων παροχής πληροφοριών: (...). Οι συμβαλλόμενοι της ΤΑΑ, που δεν είναι μέρη της επιτροπής συμβάσεων έχουν, (...) αναθέσει στη γραμματεία τη διαχείριση, τη διαπραγμάτευση, τη συμφωνία και την εκτέλεση συμβάσεων για λογαριασμό τους το 1994».
- (433) Η ΤΑΑ βασίζεται επίσης στις δυνατότητες ανάλυσης ανεξάρτητων ενεργειών για να καταδείξει την ύπαρξη ανταγωνισμού μεταξύ των μερών της όσον

⁽¹⁶¹⁾ Βλέπε, για παράδειγμα, την εξάλειψη των δρομολογίων εξυπηρέτησης λιμένων στην Βόρεια Ευρώπη.

⁽¹⁶²⁾ Απάντηση της ΤΑΑ της 29ης Οκτωβρίου 1993.

αφορά τις τιμές. Εκτός από τους περιορισμούς της δυνατότητας ανάληψης ανεξάρτητων ενεργειών που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 11, η Επιτροπή κρίνει ότι η επίδραση της δυνατότητας αυτής είναι κατά κανόνα σχετικά περιορισμένη⁽¹⁶³⁾ στις γραμμές του Ατλαντικού. Η ΤΑΑ δεν έχει αποδείξει ότι η επίδραση αυτή ήταν ουσιαστική από άποψη μεταφερόμενων ποσοτήτων το 1993, ούτε ότι ήταν πολύ διαφορετική από επιδράσεις που δέχθηκαν στο παρελθόν οι μεταφορές αυτές. Επομένως, δεν θεμελιώνεται η διεξαγωγή πραγματικού ανταγωνισμού επί των τιμών με τις εν λόγω ανεξάρτητες ενέργειες.

- (434) Η ΤΑΑ αναφέρει ότι τα μέρη της ανταγωνίζονται όσον αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών τους, δηλαδή τη συχνότητα, την αξιοπιστία, τους εξυπηρετούμενους λιμένες, το χρόνο μεταφοράς, τις συνδυασμένες μεταφορές, τους ειδικευμένους εξοπλισμούς, τη συντήρηση και την κατάσταση των εμπορευματοκιβωτίων, τα έγγραφα, την εξυπηρέτηση του πελάτη (customer support) κ.λπ.
- (435) Εντούτοις, φαίνεται ότι, στην αγορά τακτικών υπηρεσιών μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια που προσφέρουν τα μέρη της ΤΑΑ, η ποιότητα των υπηρεσιών αποτελεί δευτερεύουσας σημασίας στοιχείο σε σχέση με το επίπεδο των ναύλων. Επιπλέον, η ανταγωνιστική επίδραση μιας ανώτερης ποιότητας των υπηρεσιών στα μέρη έχει εξασθενήσει σημαντικά από τους περιορισμούς της προσφοράς οι οποίοι επιβλήθη στα μέρη της ΤΑΑ μέσω του CMP. Η επίδραση του CMP και ο μηδαμινός επηρεασμός της ποιότητας των θαλάσσιων υπηρεσιών⁽¹⁶⁴⁾ προκύπτουν επίσης από τις παρατηρήσεις της ΤΑΑ⁽¹⁶⁵⁾ σύμφωνα με τις οποίες, όταν ένα μέρος της ΤΑΑ φθάνει στο ανώτατο όριο των ποσοστώσεων του στο πλαίσιο του CMP, είναι πολύ πιθανότερο να αναθέσει τη μεταφορά σε άλλα μέρη της ΤΑΑ παρά να υπερβεί τις ποσοστώσεις του και να καταβάλει το αντίστοιχο πρόστιμο. Συνεπώς, ακόμη και σύμφωνα με την ΤΑΑ, η ποιότητα μιας υπηρεσίας δεν αποτελεί αρχικά σημαντικό παράγοντα για να καταστεί δυνατή η μεταπήδηση από μια ναύλωση υπηρεσίας της ΤΑΑ σε άλλη. Δεν πρόκειται για πραγματικό ανταγωνισμό μεταξύ των μερών της ΤΑΑ.
- (436) Αντίθετα προς τους ισχυρισμούς της ΤΑΑ, η ανυπαρξία ανταγωνισμού μεταξύ των μερών της φαίνεται επίσης και από την εξέλιξη των αντίστοιχων μεριδίων τους στην αγορά: τα μερίδα αυτά δείχνουν,

παρά τη σημαντική αύξηση του κόστους μεταφοράς και τις τροποποιήσεις της υφιστάμενης μεταφορικής ικανότητας, την έλλειψη ουσιαστικής εξέλιξης των αντίστοιχων θέσεων των εφοπλιστικών εταιρειών στην ΤΑΑ επί 15 μήνες.

- (437) Υπό το φως των στοιχείων αυτών, φαίνεται να επιβεβαιώνεται το γεγονός ότι η ΤΑΑ παρέχει στα μέρη της τη δυνατότητα να εξαλείψουν το μεταξύ τους ανταγωνισμό.

β) Σημαντικό τμήμα της υπό εξέταση αγοράς

- (438) Κατά δεύτερον, τα μέρη της ΤΑΑ καταλαμβάνουν σημαντικό μέρος της υπό εξέταση αγοράς. Αρχικά κανείς να πληροφορηθεί τα μερίδια της ΤΑΑ στην αγορά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 147). Ωστόσο, τα μέρη της ΤΑΑ, που αμφισβητούν τον ορισμό της αγοράς τον οποίο προτείνει η Επιτροπή, δεν φαίνεται να αμφισβητούν ότι κατελάμβαναν σημαντικό μέρος της αγοράς, από τη στιγμή που εκτιμούν ότι το μερίδιό τους ανέρχεται στο 50 %⁽¹⁶⁶⁾, έστω και με τη δική τους αντίληψη περί αγοράς⁽¹⁶⁷⁾.
- (439) Στην υπό εξέταση αγορά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 27), τα μέρη της ΤΑΑ διέθεταν το 1991 και το 1992 μερίδιο της τάξης του 75 %. Το 1993, τα μερίδια σταθεροποιούνται μεταξύ 65 και 70 % (με βάση τα δεδομένα των αιτιολογικών σκέψεων 146 και 147, τα μερίδια ανέρχονται στο 67,5 % για τις μεταφορές προς δυσμάς και στο 70,4 % για τις μεταφορές προς ανατολάς).
- (440) Έτσι, φαίνεται ότι η ΤΑΑ κατελάμβανε, το 1992 και το 1993, σημαντικό τμήμα της υπό εξέταση αγοράς.
- (441) Συνεπώς, πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ΤΑΑ δίδει στα μέρη της τη δυνατότητα να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για ένα σημαντικό μέρος των υπό εξέταση υπηρεσιών, κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 3 στοιχείο β) της συνθήκης.

γ) Ανταγωνισμός εκτός της ΤΑΑ

- (442) Επιπλέον, συνάγεται από τα κατωτέρω στοιχεία ότι οι δυνατότητες ανταγωνισμού εκτός της ΤΑΑ δεν είναι τέτοιας φύσης που να μπορούν να εμποδίζουν τα μέρη της ΤΑΑ να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της υπό εξέταση αγοράς.

— Ανταγωνισμός στις απευθείας υπερατλαντικές μεταφορές

- (443) Ο ανταγωνισμός εκ μέρους της Evergreen, της κυριότερης ανεξάρτητης ναυτιλιακής εταιρείας μη μέλους της ΤΑΑ, πρέπει να εκτιμηθεί σε συνάρτηση με τρεις παράγοντες:

— τη συμμετοχή της Evergreen στη Eurocorde (βλέπε αιτιολογική σκέψη 151),

⁽¹⁶³⁾ Σύμφωνα με τα δεδομένα που παρέσχε η ΤΑΑ σε απάντηση της κοινοποίησης των αιτιάσεων, 772 ανεξάρτητες ενέργειες (ΙΑ) ανελήφθησαν από τα μέρη της NEUSARA και της USANERA το 1991. Το 1988 ο αριθμός τους ανερχόταν στις 801. Ο αριθμός αυτός είναι ελάχιστος εάν συγκριθεί με τον αριθμό ΙΑ που ασκήθηκε το 1988 από τα μέρη των συμφωνιών για τον Ειρηνικό που εφαρμόζονται στις μεταφορές μεταξύ της Δυτικής Ακτής των ΗΠΑ και της Ασίας και μεταξύ της Δυτικής Ακτής των ΗΠΑ και της Ασίας, ήτοι 69 775 και 28 798 ΙΑ αντίστοιχως (βλέπε όσον αφορά το σημείο αυτό το τμήμα 18 της Report on the Shipping Act of 1984 της Federal Maritime Commission, Σεπτέμβριος 1989, σ. 662).

⁽¹⁶⁴⁾ Που αποτελούν μόνο αυτές το αντικείμενο της παρούσας ανάλυσης.

⁽¹⁶⁵⁾ Υποσημείωση (9), σ. 37, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽¹⁶⁶⁾ Βλέπε σημείο 3.113, σ. 66, απάντηση της ΤΑΑ της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

⁽¹⁶⁷⁾ Βλέπε επίσης τα πρακτικά της ακρόασης της ΤΑΑ, 28 και 29 Απριλίου 1994, σσ. 98 και 99.

- τη πενιχρή παρουσία της Evergreen σε ορισμένα τμήματα της αγοράς (βλέπε αιτιολογική σκέψη 153),
- τη στρατηγική «μίμησης» της Evergreen (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 154, 155 και 215).
- (444) Επιπλέον, η Evergreen δεν διοχέτευσε νέα μεταφορική ικανότητα στον υπό εξέταση τομέα κατά το 1993 και φαίνεται ότι η διαθέσιμη μεταφορική της ικανότητα στις προς δυσμάς γραμμές είχε φθάσει σε σημείο κορεσμού⁽¹⁶⁸⁾, καθόσον δεν ήταν πάντοτε σε θέση να ανταποκριθεί στα αιτήματα των φορτωτών που της απευθύνονταν.
- (445) Οι παράγοντες αυτοί οδηγούν την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι η Evergreen, είτε εσκευμένα, είτε λόγω αδυναμίας, άσκησε μόνο πολύ περιορισμένες ανταγωνιστικές πιέσεις στην TAA το 1993.
- (446) Οι άλλοι ανταγωνιστές στον τομέα των απευθείας υπερατλαντικών μεταφορών (Lykes, Atlantic Cargo, ICL), είχαν το 1993 μικρότερα μερίδια στην αγορά και πολύ λιγότερους πόρους από εκείνους της Evergreen, και δεν ήταν σε θέση να παράσχουν υπηρεσίες σε επαρκή όγκο και συχνότητα για να ασκήσουν πραγματικές ανταγωνιστικές πιέσεις στην TAA.
- (447) Η σημαντικότερη από τις άλλες αυτές ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες, η Lykes, είναι, όπως άλλωστε και η Evergreen, μέρος των συμφωνιών Eurocorde και συμμετείχε επίσης σε μία τουλάχιστο προπαρασκευαστική συνεδρίαση ενόψει της σύστασης της TAA.
- (448) Οι αυξήσεις που επεβλήθησαν την 1η Ιανουαρίου 1993 προκάλεσαν την άμεση απώλεια μέρους της αγοράς των προς δυσμάς μεταφορών το οποίο περιήλθε σε ορισμένες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες. Πράγματι, από το πρώτο τρίμηνο του 1993 τα μερίδια τους στην αγορά των απευθείας υπερατλαντικών προς δυσμάς μεταφορών αυξήθηκαν σημαντικά (Evergreen 14,1%, Lykes 7,1%, Atlantic Cargo 3,9%, ICL 2,6%), ενώ η TAA απώλησε 10 περίπου ποσοστιαίες μονάδες στον τομέα αυτό (69,3%)⁽¹⁶⁹⁾.
- (449) Ωστόσο, κατά τη διάρκεια του 1993, τα μερίδια αυτά της αγοράς παρέμειναν σταθερά και ήταν για ολόκληρο το 1993 τα εξής: Evergreen, 13,1%, Lykes 5,4%, Atlantic Cargo 3,7%, ICL 2,5%⁽¹⁷⁰⁾. Το μερίδο της TAA στην αγορά παρέμεινε και αυτό σταθερό.
- (450) Το 1993, παρά την αύξηση των μεταφερόμενων ποσοτήτων, οι εν λόγω ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες διοχέτευσαν νέα σημαντική μεταφορική ικανότητα στον εν λόγω τομέα.
- Ανταγωνισμός σε όλα τα δρομολόγια του διέρχονται από τους λιμένες του Καναδά
- (451) Οι εταιρείες μεταφορών μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και των λιμένων του Καναδά ανταγωνίστηκαν σε περιορισμένο μόνο βαθμό τη συμφωνία αυτή για τους ακόλουθους λόγους:
- οι εν λόγω εταιρείες μεταφορών είναι ανταγωνιστικές σε μικρό μόνο μέρος του εδάφους των ΗΠΑ και δεν ανταγωνίζονται καθόλου την TAA σε ολόκληρο το μερίδιο της στην αγορά της χώρας αυτής (βλέπε αιτιολογική σκέψη 62),
- οι δύο σημαντικότερες ανεξάρτητες εταιρείες της TAA είναι επίσης μέρη της καναδικής ναυτιλιακής διάσκεψης, της οποίας τα τέσσερα άλλα μέρη είναι επίσης και μέρη της TAA (βλέπε αιτιολογική σκέψη 159),
- η εν λόγω διάσκεψη ακολούθησε και αυτή την πολιτική επί των ναύλων που εφαρμόζει η TAA, προβαίνοντας σε αναδιάρθρωση της κλίμακας των ναύλων της και σε αυξήσεις των κομιστρων,
- υπάρχει ένα είδος αθέμιτης συνεργασίας μεταξύ της διάσκεψης αυτής και των μερών της TAA (βλέπε αιτιολογική σκέψη 218).
- (452) Η αύξηση των μεταφορών μέσω λιμένων του Καναδά (+19% από το 1992 έως το 1993), δεν διαφέρει σημαντικά από τη γενική αύξηση των προς δυσμάς μεταφορών (της τάξης του 11%) και η αύξηση αυτή δεν είναι σημαντική σε σχέση με τις υπερατλαντικές μεταφορές που διενεργούνται μέσω των λιμένων των ΗΠΑ.
- Κατά το 1993, οι ανεξάρτητες εταιρείες της TAA δεν αύξησαν ούτε αυτές τη μεταφορική τους ικανότητα.
- Συμπέρασμα σχετικά με τις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες
- (453) Μπορεί εξάλλου να διαπιστωθεί ότι, μετά την έναρξη της ισχύος των νέων ναύλων της TAA, οι ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια στον τομέα αυτό προέβησαν σε αναδιάρθρωση των τιμοκαταλόγων τους και σε αύξηση των ναύλων, εκ παραλλήλου με την TAA.
- (454) Συνεπώς, προκύπτει ότι οι ανεξάρτητες εταιρείες, αφού επωφελήθηκαν από τις ταχύτατες αυξήσεις της TAA για να κορέσουν τη μεταφορική τους ικανότητα, δεν ήταν πλέον σε θέση να ικανοποιήσουν τη νέα ζήτηση κατά το 1993. Είτε κατόπιν συνεννοήσεων με την TAA, είτε λόγω αδυναμίας εξαιτίας της ασθενούς θέσεώς τους σε σύγκριση

⁽¹⁶⁸⁾ Για να αποδείξει ότι η Evergreen δεν έφθασε σε σημείο κορεσμού της μεταφορικής της ικανότητας το 1993, η TAA αναφέρεται μόνο σε σημείο κορεσμού της μεταφορικής της ικανότητας το 1993, η TAA αναφέρεται μόνο σε δήλωση (του 1994) εκπροσώπου της Evergreen σε εφημερίδα των ΗΠΑ, η οποία μάλλον αφορά τις προς ανατολάς μεταφορές και όχι τις εξεταζόμενες προς δυσμάς μεταφορές.

⁽¹⁶⁹⁾ Στατιστικές FMC, 19 Ιουλίου 1993.

⁽¹⁷⁰⁾ Σημείο 3.38: απάντηση της TAA της 17ης Μαρτίου 1994, άρθρο 85.

με το μερίδιο της ΤΑΑ στην αγορά, οι εταιρείες αυτές δεν επεδίωξαν να ανταγωνιστούν πραγματικά την ΤΑΑ και υποχρεώθηκαν να ακολουθήσουν μμητική συμπεριφορά.

- (455) Επομένως, η Επιτροπή κρίνει ότι ο ανταγωνισμός στον οποίο επιδόθηκαν έναντι της ΤΑΑ οι άλλες ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια στην αγορά αυτή δεν ήταν ικανός να αντισταθμίσει τη δυνατότητα που δημιούργησε η ΤΑΑ να εξαλειφθεί ο ανταγωνισμός σε σημαντικό μέρος της υπό εξέταση αγοράς.

— Οι άλλες πηγές ανταγωνισμού

- (456) Για τους λόγους που διευκρινίστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 64 και 66, η Επιτροπή κρίνει ότι οι μεταφορές μέσω της Μεσογείου δεν μπορούν να επιδοθούν σε αποτελεσματικό, πραγματικό ή δυνητικό, ανταγωνισμό στην υπό εξέταση αγορά. Στους λόγους αυτούς προστίθεται το γεγονός ότι, στο πλαίσιο της διάσκεψης SEUSA για τις μεταφορές μεταξύ της Μεσογείου και των ΗΠΑ, τέσσερα από τα οκτώ μέρη είναι επίσης μέρη της ΤΑΑ καθώς και το ότι η διάσκεψη αυτή ακολούθησε την ΤΑΑ στην αναδόμηση του φάσματος ναύλων και στις αυξήσεις των ναύλων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 219).

Οι μικρός βαθμός μετακύλισης των μεταφορών από τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης προς τους μεσογειακούς λιμένες ενόψει των αυξήσεων που επέβαλαν τα μέρη της ΤΑΑ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 220) καταδεικνύει επίσης το μικρό βαθμό δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των αντίστοιχων υπηρεσιών.

- (457) Η Επιτροπή κρίνει επίσης ότι στις υπερατλαντικές γραμμές, οι μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία και οι συμβατικές ή ειδικευμένες μεταφορές δεν είναι σε θέση να επιδοθούν σε αποτελεσματικό ανταγωνισμό όσον αφορά τα περισσότερα εμπορεύματα και τους πελάτες των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια (βλέπε αιτιολογική σκέψη 58).
- (458) Ο δυνητικός ανταγωνισμός θεωρείται γενικά, στις θαλάσσιες μεταφορές, ως μία από τις σημαντικές πηγές ανταγωνισμού και ως ένα από τα εμπόδια για τη χορήγηση απαλλαγής κατά κατηγορίες στις ναυτιλιακές διασκέψεις (βλέπε όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86). Αυτή η πηγή ανταγωνισμού αποτελεί το αντικείμενο εμπειριστατωμένης ανάλυσης στην παρούσα περίπτωση στις αιτιολογικές σκέψεις 165 έως 188, από την οποία επαναλαμβάνονται κατωτέρω μόνο τα σημαντικότερα συμπεράσματα.
- (459) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι υπάρχει ορισμένο επίπεδο δυνητικού ανταγωνισμού, λόγω της πιθανής εισόδου στον τομέα ορισμένων μεγάλων εταιρειών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών σε εμπορευματοκιβώτια που προσφέρουν υπηρεσίες σε άλλα δρομολόγια, αλλά ότι ο δυνητικός αυτός ανταγωνισμός είναι στην προκειμένη περίπτωση περιορισμένος εξαιτίας των ιδιαζό-

νων χαρακτηριστικών των υπερατλαντικών μεταφορών αφενός, και εκείνων της υπό εξέταση συμφωνίας αφετέρου (βλέπε αιτιολογική σκέψη 184). Αυτός ο δυνητικός ανταγωνισμός περιορίζεται επίσης από τη συμμετοχή των τερισσότερων δυνητικών ανταγωνιστών σε συμφωνίες με τα μέρη της ΤΑΑ σχετικά με άλλες μεταφορές (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 177 και 178 και παράρτημα II). Τέλος, κρίνει ότι το υφιστάμενο επίπεδο δυνητικού ανταγωνισμού δεν μπόρεσε, μετά τη θέση σε ισχύ της ΤΑΑ, να ασκήσει πραγματικές πιέσεις στα μέρη της εν λόγω συμφωνίας.

- (460) Οι πολυάριθμες μαρτυρίες φορτωτών που διαβιβάζονται ότι αναγκάστηκαν να αποδεχθούν μη διαπραγματεύσιμες προτάσεις («take it or leave it») εκ μέρους της ΤΑΑ, αποκαλύπτουν την ανυπαρξία πραγματικού ανταγωνισμού σε ολόκληρη την υπό εξέταση αγορά.
- (461) Για όλους τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή κρίνει ότι η ΤΑΑ είναι συμφωνία που δίδει στα μέρη της τη δυνατότητα να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για σημαντικό μέρος των υπό εξέταση υπηρεσιών.

Γ. Απαλλαγή σε ατομική βάση για τον καθορισμό των κομίστρων των χερσαίων μεταφορών

- (462) Για να προσδιοριστεί κατά πόσο οι δραστηριότητες του από κοινού καθορισμού, εκ μέρους των μερών της ΤΑΑ, των κομίστρων του χερσαίου τμήματος του δρομολογίου στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών, μπορούν να τύχουν απαλλαγής σε ατομική βάση, πρέπει να εξεταστούν οι τέσσερις προϋποθέσεις του άρθρου 85 παράγραφος 3, όπως εκτίθενται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

1. Τεχνολογική ή οικονομική πρόοδος

- (463) Σύμφωνα το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, η πρώτη προϋπόθεση που πρέπει να πληρούται για να κηρυχθεί ανεφάρμοστη η απαγόρευση του άρθρου 2 είναι το να συμβάλει η συμφωνία, η απόφαση ή η εναρμονισμένη πρακτική:

- στη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών ή
- στην προαγωγή, στις αγορές που υφίστανται σοβαρές περιοδικές διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζήτησης, μεγαλύτερης συνεχείας και σταθερότητας στην ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών ή
- στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων ή
- στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής πρόοδου.

Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών

(464) Οι συμφωνίες καθορισμού των κομιστρών των χερσαίων μεταφορών από την ΤΑΑ δεν φαίνεται να βελτιώνουν την ποιότητα των υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, ούτε να συμβάλουν εμμέσως στη βελτίωση αυτή. Καθεμία από τις επιχειρήσεις που εφαρμόζουν τα ευρωπαϊκά κόμιστρα της ΤΑΑ για τις χερσαίες μεταφορές προτείνει στους φορτωτές τη δική της μέθοδο μεταφοράς. Η ποιότητα ποικίλλει ανάλογα με το φορτωτή, αλλά τα κόμιστρα των χερσαίων μεταφορών είναι στο σύνολό τους ομοίωμα. Αυτό σημαίνει ότι τα μέρη της ΤΑΑ δεν διαθέτουν κανένα κίνητρο προκειμένου να βελτιώσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν στους φορτωτές στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

(465) Οι βελτιώσεις της ποιότητας των υπηρεσιών που μπορούν να επέλθουν κατόπιν αιτήματος των πελατών δεν οφείλονται στις δραστηριότητες καθορισμού των κομιστρών στα πλαίσια της συμφωνίας, αλλά στις άμεσες διαπραγματεύσεις των μεμονωμένων εταιρειών με τους πελάτες τους.

Βελτίωση της συνέχειας και της σταθερότητας των υπηρεσιών στις αγορές που υφίστανται διαχρονικά έντονες διακυμάνσεις αύξηση της παραγωγικότητας των επενδύσεων βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των υπηρεσιών

(466) Οι δραστηριότητες για τον από κοινού καθορισμό των κομιστρών των χερσαίων μεταφορών από τα μέρη της ΤΑΑ δεν βελτιώνουν τη συνέχεια και τη σταθερότητα των υπηρεσιών στην αγορά χερσαίων μεταφορών. Τα μεμονωμένα μέρη της ΤΑΑ αναθέτουν γενικά τις χερσαίες μεταφορές σε οδικούς μεταφορείς και σιδηροδρομικές εταιρείες, διαδραματίζοντας έτσι ρόλο μεσολαβητή στην αγορά αυτή. Αγοράζουν από τις επιχειρήσεις μεταφορών υπηρεσίες σε διάφορες τιμές και τις επαναπωλούν στους φορτωτές σε ενιαίους ναύλους. Επομένως, η ΤΑΑ δεν ευνοεί τη συνέχεια ή τη σταθερότητα των αγορών χερσαίων μεταφορών.

(467) Επίσης, δεν έχει αποδειχθεί ότι το συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς των χερσαίων μεταφορών στο οποίο τα μέρη της ΤΑΑ διαδραματίζουν τόσο ρόλο αγοραστή όσο και ρόλο πωλητή, υπόκειται σε έντονες διαχρονικές διακυμάνσεις.

(468) Για τους λόγους που αναφέρθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 464 και 466, φαίνεται ότι οι εταιρείες-μέρη της ΤΑΑ δεν μπορούν να προκαλέσουν καμία αύξηση της παραγωγικότητας στην αγορά χερσαίων μεταφορών, καθόσον ο ρόλος τους στην αγορά αυτή είναι κυρίως ρόλος μεσολαβητή μεταξύ των πραγματικών προμηθευτών υπηρεσιών και των χρηστών μεταφορών (αν και το ιδιωτικό δίκαιο τους παρέχει το δικαίωμα να δρουν εξ' ονόματός τους, να εκδίδουν τις φορτωτικές τους και να αποδέχονται την ευθύνη των ενεργειών αυτών). Όσον αφορά ορισμένες εταιρείες που παρέχουν απευθείας υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών μέσω θυγατρικών, τίποτα δεν

αποδεικνύει ούτε στην περίπτωση αυτή ότι βελτιώνεται η παραγωγικότητα με την εφαρμογή των κομιστρών των ευρωπαϊκών χερσαίων μεταφορών υπό την αιγίδα της ΤΑΑ.

(469) Όσον αφορά τη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των υπηρεσιών στον τομέα των χερσαίων μεταφορών, δεν έχει αποδειχθεί ότι ο καθορισμός των κομιστρών από τα μέρη της ΤΑΑ βελτιώνει την παραγωγή των υπηρεσιών, τις οποίες οι μεμονωμένες ναυτιλιακές εταιρείες αγοράζουν απλούςτατα σε διαφορετικές τιμές από οδικούς μεταφορείς και σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για να τις επαναπωλήσουν στη συνέχεια εφαρμόζοντας μια κοινή τιμή. Η πρακτική αυτή δεν αυξάνει την παραγωγή των εν λόγω υπηρεσιών.

(470) Όσον αφορά τη διανομή, επειδή η κάθε εταιρεία προτείνει τη δική της μέθοδο χερσαίων μεταφορών, τίποτα δεν αποδεικνύει, στη σημερινή κατάσταση της συμφωνίας, ότι ο από κοινού καθορισμός των κομιστρών έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της διανομής.

(471) Τα μέρη της ΤΑΑ, υπερασπίζοντας τις πτυχές αυτές των συμφωνιών τους, παραπέμπουν την Επιτροπή στα επιχειρήματα των μερών της Far Eastern Freight Conference (FEFC) σε μια υπόθεση που εξετάζεται από την Επιτροπή. Σύμφωνα με την επιχειρηματολογία αυτή, οι συμφωνίες καθορισμού των κομιστρών στο χερσαίο τμήμα της μεταφοράς έχουν ως στόχο να εξασφαλίσουν τη σταθερότητα των συνδυασμένων μεταφορών, σε συνάρτηση με τις συμφωνίες των διασκέψεων για τους ναύλους των θαλάσσιων μεταφορών που απαλλάσσονται βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

(472) Το επίχειρημα αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί στην προκειμένη περίπτωση ως βάσιμο καθόσον οι συμφωνίες της ΤΑΑ για τις θαλάσσιες μεταφορές δεν είναι συμφωνίες που απαλλάσσονται βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

(473) Συνεπώς, οι συμφωνίες για τα κόμιστρα των χερσαίων μεταφορών, καίτοι επιδιώκουν τους ίδιους στόχους με τις συμφωνίες της ΤΑΑ για τα θαλάσσια δρομολόγια στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών, δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι πληρούν την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης ή την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

Συμπέρασμα

(474) Ενόψει των ανωτέρω στοιχείων, συνάγεται ότι οι συμφωνίες της ΤΑΑ για κοινά ευρωπαϊκά κόμιστρα στις χερσαίες μεταφορές δεν συνοδεύονται από καμία τεχνολογική ή οικονομική πρόοδο.

(475) Αντίθετα, ο καθορισμός τιμών για τις χερσαίες μεταφορές μεταξύ των μερών της ΤΑΑ αποθαρρύνει την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων που κανονικά αναμένονται υπό συνθήκες ανταγωνισμού.

(476) Πράγματι, η μείωση ή η εξάλειψη του ανταγωνισμού μεταξύ των μερών της ΤΑΑ ενδέχεται να εμποδίσει κάθε εφοπλιστική εταιρεία να χρησιμοποιεί νέους εξοπλισμούς ή νέες τεχνολογίες με στόχο τη μείωση των τιμών για τους πελάτες της και την απόκτηση μεριδίων αγοράς, γεγονός που μπορεί συνεπώς να οδηγήσει στη μείωση των επενδύσεων.

(477) Εν κατακλείδι, φαίνεται ότι ο κοινός καθορισμός τιμών από τα μέλη της ΤΑΑ για τις χερσαίες μεταφορές στο πλαίσιο των συνδυασμένων μεταφορών δεν πληροί την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

2. Δίκαιο τμήμα στα οφέλη

(478) Η Επιτροπή κρίνει ότι οι χρήστες των μεταφορών δεν λαμβάνουν εύλογο μήμα από τα οφέλη που προκύπτουν από τις συμφωνίες καθορισμού των κομιστρών των χερσαίων μεταφορών από την ΤΑΑ, πράγμα που, ωστόσο, συνιστά τη δεύτερη προϋπόθεση του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

(479) Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι οι ευρωπαίοι χρήστες των μεταφορών — Βρετανοί, Γάλλοι, Γερμανοί — που εκπροσωπούνται αντίστοιχα στο Ευρωπαϊκό συμβούλιο φορτωτών (ESC), στο Συμβούλιο φορτωτών Βρετανίας (BSC), στο Συμβούλιο φορτωτών Γαλλίας (CNUT), και στο Συμβούλιο φορτωτών Γερμανίας (DSVK), υπέβαλαν συγκεκριμένη καταγγελία για την πτυχή αυτή της συμφωνίας ΤΑΑ.

(480) Οι πράκτορες διαμετακόμισης, μέσω των αντιπροσωπευτικών τους οργανώσεων (Επιτροπή πρακτόρων διαμετακόμισης λιμένων Βόρειας Θάλασσας, CLECAT και FFOCT), υπέβαλαν καταγγελία, κατά της συμπερίληψης των χερσαίων μεταφορών στις συμφωνίες για τα κόμιστρα, τη στιγμή κατά την οποία δεν ισχύει στον τομέα αυτό καμία απαλλαγή κατά κατηγορίες βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3.

(481) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή κρίνει ότι, όπως η συμφωνία έχει σήμερα, οι καταναλωτές δεν λαμβάνουν εύλογο τμήμα από τα οφέλη που προκύπτουν από συμφωνίες περιορισμού του ανταγωνισμού στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

3. Ο απαραίτητος χαρακτήρας των περιορισμών

(482) Δεν έχει αποδειχθεί ότι ο εν λόγω όρος ισχύει και για τα οικονομικά πλεονεκτήματα που αναμένεται να προκύψουν από την παροχή ή τη βελτίωση των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών.

(483) Πρέπει να τονιστεί σχετικά ότι οι περισσότερες εταιρείες της ΤΑΑ δεν παρέχουν πραγματικές υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών αλλά τις επαναπωλούν, και ότι τις δραστηριότητές τους στον τομέα των χερσαίων μεταφορών τις χειρίζονται διάφορες εταιρείες οι

οποίες με τη σειρά τους προσφέρουν τις υπηρεσίες αυτές στους πελάτες τους.

(484) Οι περιορισμοί δεν αποτελούν αυτοί καθαυτοί πηγή οικονομικών πλεονεκτημάτων συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν προϋπόθεση των πλεονεκτημάτων αυτών.

(485) Μπορεί να υποστηριχθεί ότι η γενίκευση της παροχής υπηρεσιών με συνδυασμένα μέσα μεταφοράς θα έχει ως αποτέλεσμα την προώθηση της τεχνολογικής ή οικονομικής προόδου. Προς το σκοπό αυτό, δεν είναι καθόλου αναγκαία η χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση για τις υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών της ΤΑΑ, όπως αποδεικνύει το γεγονός ότι οι ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες, (εκτός ΤΑΑ) είναι σε θέση να παράσχουν, σε ατομική βάση, υπηρεσίες ποιότητας στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Επίσης, τα μέρη της ΤΑΑ δεν είναι υποχρεωμένα να βασιστούν στην διάρθρωση της ΤΑΑ για να παράσχουν τις εν λόγω υπηρεσίες σε ατομική βάση (όπως το έχουν ήδη πράξει).

(486) Εξάλλου, οι πράκτορες διαμετακόμισης άρχισαν να παρέχουν στους φορτωτές υπηρεσίες «από πόρτα σε πόρτα» όταν οι θαλάσσιοι μεταφορείς διείσδυναν στην αγορά χερσαίων μεταφορών και μάλιστα πριν από αυτό, συνεχίζον δε να το πράττουν παρά το γεγονός ότι δεν είχαν ποτέ το δικαίωμα να δημιουργήσουν συμπράξεις, και θα συνεχίσουν να το πράττουν στο μέλλον, πράγμα που θα μμηθούν και οι ναυτιλιακές εταιρείες, χωρίς να καθορίζουν από κοινού τα κόμιστρα.

(487) Η ΤΑΑ υποστηρίζει, προς υπεράσπισή της, ότι οι συμφωνίες καθορισμού των κομιστρών στο χερσαίο τμήμα των μεταφορών είναι απαραίτητες για τη σταθερότητα του τομέα και, ως εκ τούτου, για την προσφορά αξιόπιστων τακτικών υπηρεσιών, επειδή οι συμφωνίες για τη θαλάσσια διαδρομή και μόνο θα ήταν αδύνατο να εξασφαλίσουν τη σταθερότητα στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών. Επομένως, οι συμφωνίες για το χερσαίο τμήμα των μεταφορών είναι απαραίτητες προκειμένου να διασφαλισθεί η επίδραση των συμφωνιών της ΤΑΑ στη θαλάσσια διαδρομή.

(488) Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί ως βάσιμο καθόσον η συμφωνία για τους ναύλους και τη μεταφορική ικανότητα της ΤΑΑ στη θαλάσσια διαδρομή δεν πληροί την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης. Συνεπώς, οι συμφωνίες της ΤΑΑ για τα κόμιστρα στο χερσαίο τμήμα της μεταφοράς έχουν στόχους που δεν πληρούν την πρώτη προϋπόθεση του άρθρου 85 παράγραφος 3 και δεν μπορούν να θεωρηθούν απαραίτητοι κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 3 ή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

(489) Συνεπώς, πρέπει να δοθεί αρνητική απάντηση στο ερώτημα κατά πόσο ο καθορισμός των κομιστρών από την ΤΑΑ είναι σήμερα αναγκαίος για την παροχή ή τη βελτίωση των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών.

4. Μη εξάλειψη του ανταγωνισμού σε σημαντικό μέρος της αγοράς

- (490) Επειδή οι συμφωνίες για τα κόμιστρα στο χερσαίο τμήμα της μεταφοράς δεν πληρούν καμία από τις τρεις πρώτες προϋποθέσεις που είναι απαραίτητες για τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση, δεν είναι αναγκαίο να εξεταστεί κατά πόσο οι εν λόγω συμφωνίες πληρούν την τέταρτη προϋπόθεση σχετικά με τη μη εξάλειψη του ανταγωνισμού.

5. Συμπεράσματα όσον αφορά το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68

- (491) Οι συμφωνίες της ΤΑΑ σχετικά με τον καθορισμό των κομίστρων στη χερσαία διαδρομή, στο πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών, δεν μπορούν να τύχουν απαλλαγής σε ατομική βάση σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 ⁽¹⁷¹⁾.

Δ. Συμπέρασμα

- (492) Μετά από την εξέταση της συμφωνίας, προκύπτει ότι η ΤΑΑ (όσον αφορά τις διατάξεις περί καθορισμού των ναύλων για τις θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και περί μη χρησιμοποίησης της μεταφορικής ικανότητας) δεν πληροί τις προϋποθέσεις απαλλαγής του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Πο διατάξεις της ΤΑΑ περί ναύλων και μεταφορικής ικανότητας, συνιστούν παραβάσεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

Άρθρο 2

Η εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ.

017/68, επί των διατάξεων της ΤΑΑ που αναφέρεται στο άρθρο 1 της παρούσας απόφασης δεν γίνεται αποδεκτή.

Άρθρο 3

Οι παραλήπτριες της παρούσας απόφασης επιχειρήσεις οφείλουν να παύσουν πάραυτα τις παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1.

Άρθρο 4

Οι παραλήπτριες της παρούσας απόφασης επιχειρήσεις οφείλουν να απέχουν στο μέλλον από κάθε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική που μπορεί να έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα ταυτόσημο ή παρόμοιο με εκείνο των συμφωνιών και πρακτικών που αναφέρονται στο άρθρο 1.

Άρθρο 5

Οι παραλήπτριες της παρούσας απόφασης επιχειρήσεις οφείλουν, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, να ενημερώσουν τους πελάτες με τους οποίους έχουν συνάψει συμβάσεις παροχής υπηρεσιών και άλλες συμβατικές σχέσεις στο πλαίσιο της ΤΑΑ, ως προς το ότι οι εν λόγω πελάτες δικαιούνται, εφόσον το επιθυμούν, να επαναδιαπραγματευτούν τους όρους των συμβάσεων ή να τερματίσουν αυτές πάραυτα.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα μέλη της ΤΑΑ που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι.

Βρυξέλλες, 19 Οκτωβρίου 1994.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁷¹⁾ Σχετικά με την προβληματική καθορισμού ναύλων χερσαίων μεταφορών από τις ναυτιλιακές διασκέψεις ή από ενώσεις εφοπλιστών, βλέπε γενικά την έκθεση της Επιτροπής σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, 8 Ιουνίου 1994, SEC(94) 933 και IP(94)508.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κατάλογος των μελών της ΤΑΑ

Sea-Land Service, Inc.
Seattleweg 7
NL-3195 ND Pernis-RT

A.P. Møller-Maersk Line
Esplanaden 50
DK-1098 København

Atlantic Container Line AB
50 Cragwood Road
South Plainfield
New Jersey 07080
USA

Hapag Lloyd
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg 1

Nedlloyd Lijnen BV
Boompjes 40
NL-3011 XB Rotterdam

P&O Containers Limited
Beagle House
Braham Street
UK-London E1 8EP

MSC Mediterranean Shipping Company
18, chemin Rieu
CH-1208 Genève

OOCL (UK) Ltd
OOCL House
Levington Park
Bridge Road
Levington
UK-Suffolk IP10 ONE

Polish Ocean Lines
Gdynia 81-364
10 Lutego 24
Poland

DSR-Senator Lines GmbH
Martinstraße 62—66
D-28195 Bremen 1

Cho Yang Shipping Company Ltd
Cheong Ahm Building
85-3 Seosomun-Dong Chung-Ku
Seoul
Korea

NYK Line (Europe) Ltd
Beaufort House
15 St Botolph Street
UK-London EC3A 7NY

NOL (Neptune Orient Lines) Ltd
Tricom Shipping Agencies Inc
15 Exchange Place
Jersey City
New Jersey 07302
USA

Transportación Marítima Mexicana SA de CV (TMM)
Av. de la Cúspide N° 4755
Col. Parques del Pedregal
Tlalpan 14010 México, DF
Mexico

Tecomar SA de CV
Benjamin Franklin 232
11800 México, DF
México

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

Τα μέρη της ΤΑΑ αναφέρονται σε επτά μεγάλες «ανεξάρτητες» εφοπλιστικές εταιρείες παγκοσμίου εμβέλειας που μπορούν να επιδοθούν σε ανταγωνισμό με την ΤΑΑ στον τομέα των υπερατλαντικών μεταφορών. Ο ακόλουθος πίνακας περιλαμβάνει τις συμφωνίες στις οποίες καθεμία από τις επτά αυτές εταιρείες συμμετέχει στις δύο άλλες μεγάλες παγκοσμίου εμβέλειας γραμμές Ανατολής-Δύσης. Στις συμφωνίες αυτές συμμετέχουν επίσης και πολλά μέρη της ΤΑΑ.

	Συμφωνία κοινών υπηρεσιών	Συμφωνία διάσκεψης	Συμφωνία σταθεροποίησης	Λοιπές συμφωνίες
Hanjin		TWRA	TSA EATA	FETTCSA
Yangning			TSA EATA	FETTCSA
Hyunday	Με τη Sea-Land και τη Norusia στις μεταφορές στην Άπω Ανατολή με τη NYK και τη NOL στις μεταφορές μέσω του Ειρηνικού	TWRA	TSA EATA	
K-Line	Με τη NOL και την OOCL στις μεταφορές στην Άπω Ανατολή	FEFC ANERA TWRA	TSA EATA	FETTCSA
NOL	Με τη Harag Lloyd και τη NYK στις μεταφορές στην Άπω Ανατολή	FEFC ANERA	TSA EATA	FETTCSA
APL	Με τη OOCL στις μεταφορές μέσω του Ειρηνικού	ANERA TWRA	TSA	
Cosco (1)				

Επεξηγήσεις:

FEFC	Far Eastern Freight Conference (Europe/Far East Trade)
ANERA	Asia North America Eastbound Rate Agreement (Transpacific Eastbound)
TWRA	Transpacific Westbound Rate Agreement
TSA	Transpacific Stabilisation Agreement
EATA	Europe Asia Trade Agreement
FETTCSA	Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (Europe Far East Trade) που κατηγγέλθη στις 10 Μαΐου 1994.

(1) Βλέπε στο παρακάτω δημοσίευμα τύπου.

Το ενδιαφέρον που παρουσιάζουν οι συμφωνίες σταθεροποίησης, όπως η ΤΑΑ, η TSA και η EATA, για τους εφοπλιστές της Ασίας εκφράζεται άλλωστε σαφώς από τους εφοπλιστές αυτούς:

«Οι εφοπλιστές της Ασίας απαιτούν συμφωνίες σταθερότητας

Οι εκπρόσωποι των συνδέσμων εφοπλιστών Ασίας απηύθυναν έκκληση, που προκάλεσε έκπληξη, σε όλους τους ανεξάρτητους μεταφορείς να συμμετάσχουν σε ανάλογες συμφωνίες σταθεροποίησης των τακτικών μεταφορών.

Μετά από συνάντηση στο Πεκίνο (...), το "Asian Shipowners' Forum" διατύπωσε ομόφωνη σύσταση προς όλες τις μη συμμετέχουσες ναυτιλιακές εταιρείες να προσχωρήσουν στις συμφωνίες σταθεροποίησης "Transpacific, Transatlantic and Europe-Asia".

Η επιτυχία της έκκλησης αυτής εξασφαλίστηκε όταν οι εκπρόσωποι της Κίνας υπεστήριξαν το σχετικό αίτημα.

Η υποστήριξη της Κίνας προκάλεσε έκπληξη, επειδή η χώρα αυτή είχε τηρήσει παλαιότερα λιγότερο ενθουσιώδη στάση έναντι ναυτιλιακών συμφωνιών και διασκέψεων.

Η αντιπροσωπεία της Κίνας πρότεινε ένα παράρτημα σε ανακοινωθέν που συμφωνήθηκε στο "Forum" και "συνιστούσε σε όλες τις μη συμμετέχουσες ναυτιλιακές εταιρείες να συμβάλουν στην αναζήτηση τρόπων περαιτέρω ενίσχυσης των συμφωνιών" (1).»

Η πιο σημαντική εφοπλιστική εταιρεία της Κίνας είναι η Cosco.

(1) Lloyds List, 19. 5. 1994.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Παραπομπές σχετικά με την αγορά

1. Due to the relatively large carrying capacity of a ship, a basic division of the total market for sea transport is between (a) markets for sea transport and less-than-full shiploads, and (b) markets for sea transport of full shiploads. Shippers of less-than-full shiploads are primarily served by shipping lines maintaining regular services between specified port according to schedules advertized well in advance — in short, by liner shipping (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, σελίδα 16).

2. . . . the traditional competition between the liner and the all-purpose tramp belongs to the past. In the future, some competition between the liners and tramps will remain, and will take two forms. First, there are bulk ships that are designed to take both bulk and general cargo or containers. These are few in number and do not constitute a severe threat to the liner trade . . . The other form of competition is simply that with the general increase in the volume of international trade, the borderline between general cargo and bulk will gradually shift. Some commodities that were potential liner cargo (such as sugar and rice) will become minor bulk, moving in quantities that are sufficient to fill a ship (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, σελίδα 19).

3. Another way of distinguishing liner cargo from bulk cargo is by the presence or absence of packages. It is true that 'packaged cargo' is rather close to an exhaustive definition of liner cargo (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, σελίδα 20).

4. As a result of the container revolution, the nature of competition between ships has fundamentally changed. The tramps which could move quite readily into liner markets have disappeared and *on developed routes the liner market is now dominated by cellular container ships* (η υπογράμμιση έχει προστεθεί). A similar trend is in evidence in developing countries, although with rather more reliance on flexible ships. Part of the old tramp market has been taken over by specialized semi-bulk ships (and this applies particularly to large flows of timber and vehicles, etc.), whilst much of the rest has been incorporated into the liner sector, either being containerized or in some cases carried in flexible ships in association with containers. However, although tramp competition has disappeared there is competition between ship types for the medium-sized parcels of bulk and semi-bulk cargoes, and some bulk and semi-bulk ships also provide fringe competition by carrying containers (S. Gilman, *The Competitive Dynamics of Container Shipping*, Gower 1983, σελίδα 28).

5. What we do find critical is the provision of a regular, reliable service. It is easy to understand the reasons for this. Shippers of large consignments are in a position to charter ships for their requirement, but *most shippers who use liner services* (η υπογράμμιση έχει προστεθεί) do so because their consignments at any particular time are small relative to the size of ships used in the trade. For producers of consumer goods and many industrial inputs, it is important to maintain a supply of these in all markets used at all times; if shipping services operated irregularly, the costs of stockpiling at either end of the trade would be high, especially at a time of high interest rates. For suppliers of capital goods it is important to be able to give firm delivery times when tendering for a project. Important sources of trade growth are in goods not previously traded, and in the opening of new markets for goods already traded. Since consignments of such goods are usually small initially, they travel largely by liner, so that regular liner services to an area aid its development as a export market (M. G. Graham and D. O. Hughes, *Containerization in the Eighties*, Lloyds of London Press 1985, σελίδα 45).

6. Ships are to a large extent designed for specific trades and, as a result, cannot easily be moved from one trade to another. Thus, vessels on the north Atlantic are predominantly full container vessels, whereas liners operating between the United Kingdom and India or Africa tend to be break-bulk vessels. The difference in vessel types mirrors not only the nature of the commodities transported (whether they be containerized or not), but also port infrastructure and the capabilities of the inland transport systems in the countries served (G. K. Sletmo and E. W. Williams Jr, *Liner Conferences in the Container Age*, Macmillan 1981, σελίδα 47).

7. A full shipload in the tramp market . . . might vary from perhaps 4 000 to some 30 000 tonnes. Although this is not much when compared to the trade volume of major bulk commodities, it is enormous in terms of industrial products. Industrial products are sold in a large number of markets, with the result that the flows to any one market are limited in size. The relatively high value of such products makes them expensive to store, hence producers try to minimize the time spent in transit or storage. Products of this nature, therefore, cannot economically be shipped in the quantities associated with bulk commodities except under special conditions (G. K. Sletmo and E. W. Williams Jr, *Liner Conferences in the Container Age*, Macmillan 1981, σελίδα 48).

8. The difference between the nature of the services offered by liners and tramps may not have much significance for shippers on routes with a heavy population of tramps and a correspondingly high likelihood of finding tramp space, at the typically lower rate, whenever wanted (the expected frequency of the need for space being less for some shippers than for others). Given any one level of requirement for regularity or frequency, shippers must always consider the possibility that tramps may, in the future, be drawn elsewhere by the forces of demand, and they must evaluate this possibility in terms of the higher 'basis' liner rates, which are exacted from shippers who are trying to use liners and tramps in combination (E. Bennathan and A. A. Walters, 'Shipping Conferences: an Economic Analysis', in *Journal of Maritime Law and Commerce*, Volume 4, 1972, σελίδα 109).
