

AUTO DEL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 19 de julio de 1995 *

En el asunto C-149/95 P(R),

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. B. Langeheine y R. Lyal, miembros de su Servicio Jurídico, en calidad de Agentes, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho del Sr. C. Gómez de la Cruz, miembro de dicho Servicio Jurídico, Centre Wagner, Kirchberg,

parte recurrente,

apoyada por

Freight Transport Association Ltd, asociación inglesa, con domicilio en Tunbridge Wells (Reino Unido),

Association des utilisateurs des transports de fret, asociación francesa, con domicilio en París,

European Council of Transport Users ASBL, asociación belga, con domicilio en Bruselas,

y

* Lengua de procedimiento: inglés.

Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (Clecat), asociación belga, con domicilio en Bruselas,

representadas por el Sr. M. Clough, Barrister, que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^e Aloyse May, 31, Grand-rue,

partes coadyuvantes,

que tiene por objeto un recurso de casación interpuesto contra el auto dictado por el Presidente del Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas el 10 de marzo de 1995 sobre la demanda de medidas provisionales presentada en el asunto T-395/94 R, Atlantic Container Line AB y otros/Comisión,

y en el que las otras partes en el procedimiento son:

Atlantic Container Line AB, sociedad sueca, con domicilio en Göteborg (Suecia);

Cho Yang Shipping Co., sociedad coreana, con domicilio en Seúl;

DSR-Senator Lines GmbH, sociedad alemana, con domicilio en Bremen (Alemania);

Hapag Lloyd AG, sociedad alemana, con domicilio en Hamburgo (Alemania);

MSC Mediterranean Shipping Co., sociedad suiza, con domicilio en Ginebra (Suiza);

A.P. Møller-Mærsk Line, sociedad danesa, con domicilio en Copenhague;

Nedlloyd Lijnen BV, sociedad neerlandesa, con domicilio en Rotterdam (Países Bajos);

Neptune Orient Lines Ltd (NOL), sociedad de Singapur, con domicilio en Singapur;

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), sociedad japonesa, con domicilio en Tokio;

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, sociedad inglesa, con domicilio en Levington (Reino Unido);

P & O Containers Ltd, sociedad inglesa, con domicilio en Londres;

Polish Ocean Lines, sociedad polaca, con domicilio en Gdynia (Polonia);

Sea-Land Service Inc., sociedad del Estado de Delaware, con domicilio en Jersey City, New Jersey (Estados Unidos de América);

Tecomar SA de CV, sociedad mejicana, con domicilio en México;

Transportación Marítima Mexicana SA, sociedad mejicana, con domicilio en México;

representadas por los Sres. John Pheasant, Nicholas Bromfield y Suyong Kim, Solicitors, que designan como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^{es} Loesch y Wolter, 11, rue Goethe;

apoyadas por

Japanese Shipowners' Association, asociación japonesa, con domicilio en Tokio, representada por los Sres. Nicholas J. Forwood, QC, y Philip Ruttlely, Solicitor, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^{es} Arendt y Medernach, 8-10, rue Mathias Hardt,

y

European Community Shipowners' Associations ASBL, asociación belga, con domicilio en Bruselas, representada por M^e Denis Waelbroeck, Abogado de Bruselas, que designa como domicilio en Luxemburgo el despacho de M^e Ernest Arendt, 8-10, rue Mathias Hardt,

partes coadyuvantes,

EL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

oído el Abogado General Sr. N. Fennelly,

dicta el siguiente

Auto

1 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 12 de mayo de 1995, la Comisión interpuso, con arreglo al artículo 168 A del Tratado CE y al párrafo segundo del artículo 50 del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia, un recurso de casación contra el auto que el Presidente del Tribunal de Primera Instancia dictó el 10 de marzo de 1995 en el asunto T-395/94 R y por el que estimó

parcialmente una demanda de suspensión de la ejecución de la Decisión 94/980/CE de la Comisión, de 19 de octubre de 1994, relativa a un procedimiento de aplicación del artículo 85 del Tratado CE (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement; DO L 376, p. 1; en lo sucesivo, «Decisión 94/980»).

- 2 Los hechos que originaron el litigio se exponen en el auto impugnado en los siguientes términos:

«15. Las demandantes son las quince compañías de transporte de línea marítimo que son parte en el TAA [Trans Atlantic Agreement], un acuerdo a cuyo tenor realizaban en común los transportes internacionales de línea en contenedores a través del Atlántico, entre Europa del Norte y los Estados Unidos de América, en sentido este-oeste y oeste-este. El TAA entró en vigor el 31 de agosto de 1992, sustituyendo a las conferencias marítimas existentes con anterioridad. Cuatro nuevos miembros se adhirieron al acuerdo después de su entrada en vigor.

16. El TAA se aplica a varios aspectos del transporte marítimo. Contiene, en particular, normas sobre la fijación de las tarifas de fletes, sobre los contratos de servicios (que permiten a un cliente obligarse a transportar una cantidad mínima de mercancías durante un período determinado, beneficiándose de un precio inferior a la tarifa normalmente aplicable) y sobre un programa de gestión de las capacidades (que tiene por objetivo limitar la oferta de transporte con la finalidad de garantizar la estabilidad del mercado).

17. El TAA comprende dos categorías de miembros. Los miembros de la primera categoría (miembros estructurados) forman parte de los comités que controlan la aplicación de las tarifas y de los contratos de servicios. Estos miembros, con excepción de dos, participaron en las dos conferencias marítimas que precedieron a la celebración del TAA. Los miembros de la segunda categoría (miembros no estructurados) no forman parte de los comités antes mencionados y, por lo tanto, pueden celebrar contratos de servicio independientes, lo cual no está permitido a los “miembros estructurados”, así como participar en los contratos de servicios

negociados por los “miembros estructurados”, mientras que estos no pueden participar en los contratos celebrados por los “miembros no estructurados”.

18. El TAA fija las tarifas aplicables al transporte marítimo y al transporte combinado, que comprende no sólo el transporte marítimo sino también el traslado terrestre, hacia o desde las costas, de las mercancías con destino a, o procedentes de un punto del interior. Las tarifas aplicables al transporte combinado, relativas a un solo contrato de transporte para cada operación, cubren pues el segmento marítimo y el segmento terrestre.

19. El TAA fue notificado a la Comisión el 28 de agosto de 1992. Las demandantes solicitaron, conforme al apartado 1 del artículo 12 del Reglamento (CEE) n° 4056/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos (DO L 378, p. 4; en lo sucesivo, “Reglamento n° 4056/86”), que se le concediera una Decisión de aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado.

20. Mediante escrito de 24 de septiembre de 1992, la Comisión informó a las demandantes de que también examinaría el acuerdo a la luz de las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 1017/68 del Consejo, de 19 de julio de 1968, por el que se aplican las normas de la competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO L 175, p. 1; en lo sucesivo, “Reglamento n° 1017/68”).

21. Entre el 13 de octubre de 1992 y el 19 de julio de 1993, la Comisión recibió numerosas denuncias relativas a la aplicación del TAA. Estas denuncias procedían de exportadores y de asociaciones de exportadores establecidos en diferentes Estados miembros de la Comunidad y que operan con los Estados Unidos de América, de los administradores de varios puertos europeos, así como de transitarios y de asociaciones de transitarios. Estas denuncias formulaban contra el TAA diversas acusaciones de infracción de los artículos 85 y 86 del Tratado,

cuestionando, en cuanto a la fijación de las tarifas, la imposición de condiciones contractuales no equitativas y la limitación artificial de la oferta de transporte.

22. Los denunciantes solicitaron a la Comisión que adoptara medidas provisionales, con arreglo al apartado 1 del artículo 11 del Reglamento n° 4056/86. Después de haber iniciado el procedimiento previsto en el artículo 23 del Reglamento, la Comisión no accedió a esta solicitud.

23. Mediante escrito de 10 de diciembre de 1993, la Comisión notificó a las demandantes un pliego de cargos.

24. Como consecuencia de las discusiones que se mantuvieron durante el procedimiento administrativo previo, las demandantes notificaron a la Comisión, el 5 de julio de 1994, una versión modificada del TAA, el Trans Atlantic Conference Agreement (en lo sucesivo, "TACA"). Después de la introducción de varias enmiendas, este nuevo acuerdo entró en vigor el 24 de octubre de 1994, en sustitución del TAA. En esta fecha, la Comisión no había finalizado el análisis de dicho acuerdo.

25. La Comisión adoptó la Decisión controvertida el 19 de octubre de 1994. El artículo 1 de dicha Decisión declara que las disposiciones del TAA relativas a los acuerdos sobre precios y capacidad constituyen infracciones al apartado 1 del artículo 85 del Tratado. En su artículo 2, la Decisión deniega la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado y del artículo 5 del Reglamento n° 1017/68 a las disposiciones del TAA a las que se refiere el artículo 1. El artículo 3 de la Decisión ordena a los destinatarios enumerados en el artículo 6 poner fin a las infracciones consignadas en el artículo 1; a su vez, el artículo 4 las conmina a abstenerse en el futuro de celebrar acuerdos o prácticas concertadas que tengan objetos o efectos similares o idénticos a los acuerdos y prácticas objeto del artículo 1. Finalmente, el artículo 5 de la Decisión impone a las destinatarias informar, en el plazo de dos meses, a los clientes con los que hayan celebrado contratos de servicios o establecido otras relaciones contractuales en el marco del TAA, de su derecho, si lo desean, a renegociar las cláusulas de dichos contratos o darlos por concluidos de forma inmediata.»

- 3 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 23 de diciembre de 1994, quince compañías de transporte de línea marítimo (en lo sucesivo, «Atlantic Container Line AB y las otras compañías»), partes en el TAA, interpusieron, conforme al artículo 173 del Tratado CE, un recurso de anulación de la Decisión 94/980.
- 4 Mediante escrito separado registrado el mismo día en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia, solicitaron, con arreglo a los artículos 185 y 186 del Tratado CE, la suspensión de la ejecución de la Decisión controvertida.
- 5 Mediante el auto impugnado, el Presidente del Tribunal de Primera Instancia acordó, entre otras disposiciones, suspender la ejecución de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión 94/980, «en la medida en que prohíben a las demandantes ejercer conjuntamente la facultad de fijar las tarifas aplicables a los segmentos terrestres en el territorio de la Comunidad, en el marco de los servicios de transporte combinado» (apartado 4 del fallo).
- 6 En el presente recurso de casación, la Comisión solicita al Presidente del Tribunal de Justicia que anule dicho auto en la medida en que suspende la aplicación de los artículos 1, 2, 3 y 4 de la Decisión 94/980, que desestime la demanda de medidas provisionales y que condene a las demandantes ante el Tribunal de Primera Instancia al pago de las costas del procedimiento sobre medidas provisionales.
- 7 Atlantic Container Line AB y las otras compañías formularon observaciones escritas mediante escrito presentado en la Secretaría el 15 de junio de 1995. La Japanese Shipowners' Association y la European Community Shipowners' Associations ASBL, partes intervinientes en apoyo de las pretensiones de las demandantes en el procedimiento seguido ante el Tribunal de Primera Instancia, y la Freight Transport Association Ltd, la Association des utilisateurs des transports de fret y el European Council of Transport Users ASBL, partes intervinientes en apoyo de las pretensiones de la Comisión, formularon observaciones escritas mediante escritos presentados en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 16 de junio de 1995.
- 8 Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 21 de junio de 1995, el Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun (en lo sucesivo, «Clecat») solicitó intervenir en apoyo de las pretensiones de la Comisión.

- 9 Dado que los argumentos invocados por el Clecat en apoyo de su demanda de intervención revelaron, a primera vista, un interés en la solución del presente recurso de casación, fue admitida su intervención, siéndole notificado mediante escrito del Secretario del Tribunal de Justicia de 22 de junio de 1995.
- 10 El Clecat formuló observaciones escritas sobre el presente recurso de casación el 30 de junio de 1995.
- 11 Puesto que las observaciones escritas de las partes contienen toda la información necesaria para pronunciarse sobre el presente recurso de casación, no ha lugar a oír las explicaciones orales de las partes.

Sobre la admisibilidad

- 12 Atlantic Container Line AB y las otras compañías sostienen que el recurso de casación es inadmisibile por dos razones.
- 13 Alegan, en primer lugar, que el recurso de casación se interpuso basándose en el artículo 49 del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia, y no conforme al artículo 50, que es el precepto aplicable.
- 14 A este respecto, procede señalar que el hecho de que la demanda contenga un error sobre la disposición del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia que debe servir de base al recurso de casación, siendo así que el Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia no obliga a indicar tal disposición, constituye un error de transcripción, el cual, por lo demás, fue rectificado por la Comisión mediante escrito de 14 de junio de 1995 dirigido a la Secretaría del Tribunal de Justicia. Dicho error, que fue irrelevante para el desarrollo posterior del procedimiento, no constituye un motivo de inadmisibilidad del recurso de casación.

- 15 Por consiguiente, dicha alegación debe ser desestimada.
- 16 En segundo lugar, Atlantic Container Line AB y las otras compañías sostienen que el recurso de casación es inadmisibile, al menos en parte, debido a que no se limita a cuestiones de Derecho, como establece el artículo 51 del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia.
- 17 Procede recordar a este respecto que, conforme al artículo 168 A del Tratado CE y al párrafo primero del artículo 51 del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia, un recurso de casación sólo podrá fundarse en motivos derivados de la infracción de normas de Derecho por parte del Tribunal de Primera Instancia, excluyendo cualquier apreciación sobre los hechos.
- 18 Puesto que los citados preceptos se aplican también a los recursos de casación interpuestos conforme al párrafo segundo del artículo 50 del Estatuto (CE) del Tribunal de Justicia, el presente recurso debe limitarse a las cuestiones de Derecho, excluyendo toda revisión de la apreciación de los hechos efectuada por el Juez de medidas provisionales para conceder éstas.
- 19 No obstante, las alegaciones formuladas al respecto por Atlantic Container Line AB y las otras compañías deberán ser examinadas en el marco de los motivos invocados por la Comisión en apoyo de su recurso de casación.

Sobre el fondo

- 20 La Comisión considera que el auto adolece de diversos errores de Derecho respecto a la apreciación del *fumus boni iuris* y de la urgencia, requisitos a los que el

apartado 2 del artículo 104 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia subordina la concesión de la suspensión, respecto a la aplicación del principio de proporcionalidad y respecto a su motivación.

- 21 Con carácter preliminar, debe recordarse que, conforme a los artículos 185 y 186 del Tratado CE, el Juez de medidas provisionales puede, si estima que las circunstancias así lo exigen, ordenar la suspensión del acto impugnado o acordar las medidas provisionales necesarias. Para ello, tiene en cuenta los requisitos establecidos en el apartado 2 del artículo 83 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia o en el apartado 2 del artículo 104 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Primera Instancia, tal como han sido precisados por la jurisprudencia.
- 22 Por consiguiente, el Juez de medidas provisionales podrá ordenar la suspensión de la ejecución y las medidas provisionales si se demuestra que su concesión está justificada a primera vista de hecho y de Derecho (*fumus boni iuris*) y que son urgentes, en el sentido de que para evitar que los intereses de la parte demandante sufran un perjuicio grave e irreparable es necesario que tales medidas sean acordadas y surtan efectos desde antes de que se resuelva sobre el procedimiento principal. Deben, además, ser provisionales, en el sentido de que no prejuzguen las cuestiones de hecho y de Derecho objeto del litigio ni neutralicen de antemano las consecuencias de la resolución que posteriormente se dicte en el procedimiento principal.
- 23 En el marco de este examen de conjunto, el Juez de medidas provisionales dispone de una amplia facultad de apreciación y puede determinar libremente, a la vista de las particularidades del asunto, de qué manera debe verificarse la existencia de los diferentes requisitos y el orden que debe seguirse en este examen, puesto que ninguna norma de Derecho comunitario le impone un esquema de análisis preestablecido para apreciar si es necesario pronunciarse con carácter provisional.
- 24 Conforme a estas consideraciones precisamente, procede verificar si, teniendo en cuenta los motivos invocados por la Comisión, el auto impugnado ha respetado los límites así definidos y, por consiguiente, no adolece de un error de Derecho.

Sobre el fumus boni iuris

- 25 Según la Comisión, el auto impugnado contiene un error en la apreciación de los elementos que justifican, a primera vista, las medidas provisionales solicitadas. Al considerar, en el apartado 49, que los motivos invocados por Atlantic Container Line AB y las otras compañías «parecen, a primera vista, pertinentes y, en cualquier caso, no carentes de fundamento», el Juez de medidas provisionales transformó el requisito del *fumus boni iuris* en un requisito de *fumus non mali iuris* y, por consiguiente, debilitó esta exigencia, ya que el demandante deberá demostrar, en su caso, no que los motivos del procedimiento principal son, a primera vista, fundados, sino que no carecen manifiestamente de fundamento.
- 26 A este respecto, procede señalar que la jurisprudencia ha utilizado diversas fórmulas para definir el requisito relativo al *fumus boni iuris* según las circunstancias del caso concreto. La fórmula recogida en el auto impugnado y que alude a motivos no carentes a primera vista de fundamento es idéntica o similar a la utilizada, en varias ocasiones, por el Tribunal de Justicia o por su Presidente (véanse, en particular, los autos del Presidente del Tribunal de Justicia de 13 de junio de 1989, Publishers Association/Comisión, 56/89 R, Rec. p. 1693, apartado 31; de 10 de octubre de 1989, Comisión/Reino Unido, 246/89 R, Rec. p. 3125, apartado 33; de 28 de junio de 1990, Comisión/Alemania, C-195/90 R, Rec. p. I-2715, apartado 19; de 31 de enero de 1992, Comisión/Italia, C-272/91 R, Rec. p. I-457, apartado 24; auto del Tribunal de Justicia de 29 de junio de 1993, Alemania/Consejo, C-280/93 R, Rec. p. I-3667, apartado 21). Tal fórmula pone de manifiesto que, en opinión del Juez de medidas provisionales, las alegaciones invocadas por el solicitante de las medidas provisionales no pueden ser rechazadas en la fase de dicho procedimiento sin un examen más exhaustivo.
- 27 De la citada jurisprudencia resulta que el Juez de medidas provisionales puede considerar, a la vista de las circunstancias del asunto, que tales motivos justifican a primera vista la concesión de la suspensión con arreglo al artículo 185, o de medidas provisionales conforme al artículo 186.
- 28 Por otra parte, la Comisión sostiene que el TAA constituye una infracción manifiesta del apartado 1 del artículo 85 del Tratado, que la fijación de las tarifas de los

transportes terrestres no forma parte del ámbito de aplicación de la exención por categoría prevista en el Reglamento n° 4056/86 y que no puede autorizar una exención individual porque los consumidores no obtendrían de ello ninguna ventaja y tal restricción no sería indispensable.

29 Las partes que intervienen en apoyo de las pretensiones de la Comisión añaden que la forma en que en el auto impugnado se ha verificado la existencia del requisito relativo al *fumus boni iuris* conduce a considerar como fundadas *prima facie* alegaciones que en realidad son indefendibles. Es el caso de la afirmación formulada por Atlantic Container Line AB y las otras compañías según la cual el mercado pertinente para el transporte terrestre de contenedores, efectuado en el contexto del transporte multimodal, es el del transporte marítimo.

30 Procede señalar que la verificación del fundamento de las alegaciones de Atlantic Container Line AB y las otras compañías destinadas a acreditar, con carácter principal, que los acuerdos relativos al transporte multimodal, en la medida en que éste se refiere a segmentos terrestres, están cubiertos por la exención por categoría prevista en el artículo 3 del Reglamento n° 4056/86, o que, en cualquier caso, al TAA se le debería haber concedido una exención individual fundada en el apartado 3 del artículo 85 del Tratado o, en la medida en que fuera aplicable, en el artículo 5 del Reglamento n° 1017/68, implica el examen de cuestiones jurídicas complejas, entre las cuales se encuentra la de la determinación de los respectivos ámbitos de aplicación del Reglamento n° 4056/86 y del Reglamento n° 1017/68. Estas cuestiones merecen un examen en profundidad después de debates contradictorios.

31 La afirmación de la Comisión según la cual el TAA constituye una infracción manifiesta del apartado 1 del artículo 85 del Tratado no es pertinente por cuanto, en esta fase, se plantea la cuestión de si este acuerdo puede legalmente ser objeto de una exención por categoría o individual.

32 La Comisión y las partes que intervienen en su apoyo alegan, por último, que el reproche dirigido a la Comisión por las demandantes ante el Tribunal de Primera

Instancia y mencionado en el apartado 49 del auto impugnado, reproche según el cual la Comisión aplicó ilegalmente al TACA sus conclusiones relativas al TAA, carece de pertinencia, puesto que la Decisión controvertida sólo se refiere al TAA.

33 Esta última alegación es inexacta, En efecto, el artículo 4 de la Decisión controvertida, al ordenar a Atlantic Container Line AB y las otras compañías que se abstengan en el futuro de celebrar cualquier acuerdo o práctica concertada que pueda tener un objeto o un efecto idéntico o similar a los de los acuerdos y prácticas contemplados en el artículo 1 de dicha Decisión, cubre incontestablemente al TACA, que es una versión modificada del TAA.

34 El primer motivo debe, pues, ser desestimado.

Sobre la urgencia

35 Mediante un segundo motivo, la Comisión sostiene que la apreciación del requisito de la urgencia que se encuentra en el auto impugnado adolece de varios errores de Derecho que conducen asimismo a aligerar este requisito.

36 En primer lugar, la Comisión considera que del auto impugnado resulta que, para establecer la urgencia, se tuvo en cuenta la mera eventualidad de un perjuicio. Ahora bien, según jurisprudencia reiterada, el demandante debe demostrar, apoyado en probabilidades suficientes, el riesgo de un perjuicio específico grave e irreparable.

37 Por lo que se refiere a esta primera alegación, debe señalarse que el auto impugnado recordó correctamente, en el apartado 50 de sus fundamentos de Derecho, la jurisprudencia reiterada según la cual el carácter urgente de una demanda de medi-

das provisionales debe ser apreciado en relación con la necesidad de pronunciarse con carácter provisional para evitar un daño grave e irreparable a la parte que solicita la medida provisional.

- 38 A este respecto, en contra de lo que sostiene la Comisión, el auto no toma en consideración un perjuicio puramente hipotético, sino un perjuicio grave e irreparable que, con relación a las circunstancias del asunto, Atlantic Container Line AB y las otras compañías pueden sufrir debido a la ejecución inmediata de la Decisión controvertida. Además, de la citada jurisprudencia no se deduce que la inminencia del perjuicio deba probarse con una certeza absoluta. Basta, especialmente cuando la realización del perjuicio depende de la concurrencia de un conjunto de factores, que pueda preverse con un grado de probabilidad suficiente (véase, en particular, el auto del Tribunal de Justicia, Alemania/Consejo, antes citado, apartados 32 y 34).
- 39 El análisis contenido en el auto impugnado en relación con este perjuicio y el examen de las pruebas aportadas en su apoyo requieren una apreciación de los hechos que escapa al control del Tribunal de Justicia, puesto que el recurso de casación se limita a las cuestiones de Derecho.
- 40 La primera alegación debe, pues, ser desestimada.
- 41 En segundo lugar, la Comisión considera que el solicitante de las medidas provisionales debe demostrar la existencia de una relación de causalidad entre la Decisión controvertida y el perjuicio alegado. Pues bien, en este caso, el perjuicio no resulta forzosamente de la aplicación de dicha Decisión. En efecto, por una parte, ésta no obliga a las demandantes a aplicar una tarifa particular para el transporte multimodal; por otra parte, aun cuando el pretendido perjuicio fuera imputable a la Decisión controvertida, la Comisión indicó un modo de evitarlo, es decir la suscripción, por parte de los transportistas interesados, de un acuerdo para no aplicar precios inferiores a los costes efectivos para los servicios de transporte terrestre. Esta solución habría podido ser objeto de una exención individual conforme al apartado 3 del artículo 85 del Tratado y el Presidente del Tribunal de Primera Instancia habría podido imponerla como medida provisional.

- 42 Esta alegación debe ser desestimada.
- 43 En efecto, procede observar en primer lugar que, si bien es cierto que los daños que Atlantic Container Line AB y las otras compañías pudieran sufrir serían imputables principalmente al comportamiento de las sociedades destinatarias de la Decisión controvertida, por practicar tarifas particulares para el transporte multimodal, no es menos cierto que esta situación no podría producirse sin la aplicación de dicha Decisión. Además, al apreciar los diferentes elementos constitutivos de la urgencia, invocados por las partes, el Juez de medidas provisionales puede considerar libremente en cuáles se apoyará su criterio para justificar su decisión. También la existencia de una medida alternativa a la suspensión de la decisión para evitar el perjuicio, a la que se refiere la Comisión, no es sino uno de estos elementos que el Juez de medidas provisionales puede tener en cuenta, pero esta circunstancia por sí sola no puede obligarle a denegar la suspensión solicitada.
- 44 En tercer lugar, la Comisión considera que el apartado 55 del auto impugnado eleva a principio general la afirmación según la cual las importantes modificaciones del marco en el que se ejerce la actividad de las destinatarias de la Decisión, derivadas de la adopción de ésta, pueden originar en el mercado una evolución que sería muy difícil de invertir posteriormente, en el caso de que se estimase el recurso principal. A este respecto, la Comisión señala, por una parte, que no existe ningún principio general en este sentido y, por otra parte, que la jurisprudencia a la que se remite el apartado 55 se refiere sólo a acuerdos de distribución verticales cuyo desmantelamiento habría sido difícilmente reversible, porque los consumidores no habrían aceptado el retorno al antiguo sistema, mientras que, en el presente caso, se trata de un acuerdo horizontal de fijación de precios, cuyo sistema puede ser reestablecido sin dificultad.
- 45 El apartado 55 del auto impugnado señala lo siguiente: «Como ya ha decidido en otros asuntos el Juez que conoce de las medidas provisionales, las situaciones de esta naturaleza, en las que la Comisión modifica la totalidad de las circunstancias existentes en el mercado mediante una Decisión, aplicable en un plazo relativamente breve, representan, para las destinatarias de la Decisión, un riesgo de perjuicio grave e irreparable, en la medida en que implican modificaciones importantes

del marco en el que se ejerce su actividad. Esta modificación puede propiciar en el mercado una evolución que sería muy difícil de invertir posteriormente, en el caso en que se estimase el recurso principal. A la inversa, la suspensión de la ejecución no conduciría a impedir que la Decisión tuviera plenos efectos a partir del momento en que se desestimase el recurso principal (véanse, en este sentido, los autos del Presidente del Tribunal de Justicia [de 11 de mayo de 1989,] RTE y otros/Comisión [asuntos acumulados 76/91 R, 77/91 R y 91/89 R], antes citado, apartados 15 y 18, y de 13 de junio de 1989, Publishers Association/Comisión, 56/89 R, Rec. p. 1693, apartados 34 y 35, y los autos del Presidente del Tribunal de Primera Instancia de 16 de junio de 1992, Langnese-Iglo y Schöller/Comisión, T-24/92 R y T-28/92 R, Rec. p. II-1839, apartado 29, y de 16 de julio de 1992, SPO y otros/Comisión, T-29/92 R, Rec. p. II-2161, apartado 31).»

- 46 Este apartado no enuncia ningún principio general relativo al requisito de la urgencia; además, las referencias a la jurisprudencia que contiene sirven solamente para ilustrar las conclusiones a las que el Juez de medidas provisionales ha llegado a partir de una apreciación de hecho.
- 47 El segundo motivo debe, pues, ser desestimado.

Sobre la ponderación de los intereses

- 48 Mediante un tercer motivo, la Comisión y las partes que intervienen en apoyo de ésta reprochan al Presidente del Tribunal de Primera Instancia no haber tenido en cuenta suficientemente los intereses de terceros, en particular, los intereses de los cargadores y los exportadores europeos, los cuales, debido al aumento de los precios impuesto por Atlantic Container Line AB y las otras compañías, sufrirán un perjuicio considerable. Añade que tampoco tuvo en cuenta el interés general de la industria europea y de la economía en sentido amplio.

49 La Comisión considera que, en cualquier caso, sólo puede realizarse la ponderación de intereses una vez se haya demostrado que Atlantic Container Line AB y las otras compañías sufrirían un perjuicio grave e irreparable si la Decisión controvertida se ejecutara inmediatamente.

50 Es sabido que el perjuicio grave e irreparable, criterio de la urgencia, constituye también el primer término de la comparación efectuada en el marco de la ponderación de intereses. En particular, esta comparación debe conducir al Juez que resuelve sobre las medidas provisionales a examinar si la anulación, en su caso, de la Decisión controvertida por el Juez que conoce del fondo permitiría invertir la situación provocada por su ejecución inmediata y, al contrario, si la suspensión de la ejecución de dicha Decisión podría entorpecer la plena eficacia de ésta en el supuesto de que se desestimara el recurso principal (véase, en particular, el auto RTE y otros/Comisión, antes citado, apartado 15).

51 En el presente caso, en el apartado 55 del auto impugnado se hace constar que la suspensión de la ejecución de la Decisión controvertida no conduciría a impedir que la Decisión tuviera plenos efectos si el recurso principal fuera desestimado y que, por el contrario, la ejecución de la Decisión de la Comisión provocaría dificultades de una gravedad de orden diferente, puesto que implica una importante modificación del marco en el que ejercen su actividad Atlantic Container Line AB y las otras compañías que puede originar, en el mercado del transporte, una evolución que sería muy difícil de invertir posteriormente en el caso de que se estimase el recurso principal.

52 A la vista de estos fundamentos jurídicos, ha quedado suficientemente acreditado que, en el presente caso, el Juez de medidas provisionales apreció los intereses contrapuestos ponderando el interés público que se atribuye a la ejecución de las Decisiones de la Comisión en materia de defensa de la competencia, el interés de los destinatarios de la Decisión en evitar un perjuicio grave e irreparable y la necesidad de preservar la estabilidad de la totalidad del mercado de que se trata.

53 El tercer motivo debe, pues, ser desestimado.

Sobre el principio de proporcionalidad

54 En un cuarto motivo, la Comisión considera que el auto impugnado viola el principio de proporcionalidad porque las medidas provisionales no se limitaron a lo absolutamente necesario para evitar el perjuicio alegado. Por una parte, las demandantes ante el Tribunal de Primera Instancia disponían de un medio menos restrictivo a este respecto, es decir, la posibilidad de suscribir un acuerdo para no aplicar en los segmentos terrestres de un transporte multimodal precios inferiores a los costes efectivos. Por otra parte, la protección de los intereses de Atlantic Container Line AB y las otras compañías no exigía que se suspendiera la ejecución de los artículos 1, 2 y 3 de la Decisión controvertida. Según la Comisión, la suspensión podría haberse limitado únicamente al artículo 4 de la Decisión, que prohíbe celebrar, en el futuro, cualquier acuerdo o práctica concertada que pueda tener un objeto o un efecto idéntico o similar a los acuerdos y prácticas imputados.

55 En los apartados 56 y 57 del auto impugnado se señala, a la vista de las circunstancias del presente caso y, en particular, de la importancia económica del mercado del transporte marítimo, que una importante modificación del marco en el que se ejerce la actividad de las demandantes, como la que implica la Decisión de la Comisión, no sólo podría constituir un perjuicio grave e irreparable para las demandantes, sino que, además, podría perturbar la estabilidad de este mercado. Procede indicar que las afirmaciones de la Comisión no pueden desvirtuar estas comprobaciones, que, según el Juez de medidas provisionales, constituyen una objeción fundamental a que la Decisión objeto de la demanda de suspensión sea ejecutada inmediatamente, incluso teniendo en cuenta las medidas provisionales alternativas propuestas por la Comisión.

56 Por consiguiente, respecto al principio de proporcionalidad, no puede imputarse al auto impugnado ningún error de apreciación manifiesto. El cuarto motivo debe, pues, ser desestimado.

Sobre la motivación

- 57 En un quinto motivo, la Comisión considera que el auto impugnado carece de motivación suficiente sobre determinados aspectos esenciales, como la relación de causalidad entre la Decisión controvertida y el perjuicio alegado, la toma en consideración de los intereses de terceros y la ponderación de los intereses en general.
- 58 A este respecto, debe señalarse que no puede exigirse al Juez de medidas provisionales que responda expresamente a todos los aspectos de hecho o de Derecho que hayan sido discutidos durante el procedimiento sobre medidas provisionales. Basta con que, a la vista de las circunstancias del asunto, los fundamentos de Derecho sobre los que se basa justifiquen válidamente su auto y permitan al Tribunal de Justicia ejercer su control jurisdiccional.
- 59 Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, consagradas especialmente a la urgencia y a la ponderación de intereses, tal como han sido examinadas en el auto impugnado, procede desestimar por infundado el quinto motivo.
- 60 Por consiguiente, se debe desestimar el recurso de casación.

Costas

- 61 Conforme al apartado 2 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas. Por haber sido desestimados los motivos formulados por la recurrente, corresponde a ésta soportar las costas del presente procedimiento de casación.

62

Por otra parte, con arreglo al apartado 4 del artículo 69 del Reglamento de Procedimiento, la Freight Transport Association Ltd, la Association des utilisateurs des transports de fret, el European Council of Transport Users ASBL y el Clecat, que han intervenido en apoyo de la Comisión, soportarán sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA

resuelve:

- 1) Desestimar el recurso de casación.
- 2) Condenar en costas a la Comisión.
- 3) La Freight Transport Association Ltd, la Association des utilisateurs des transports de fret, el European Council of Transport Users ASBL y el Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport du marché commun cargarán con sus propias costas.

Dictado en Luxemburgo, a 19 de julio de 1995.

El Secretario

R. Grass

El Presidente

G.C. Rodríguez Iglesias