

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

L'ADAPTATION DES ÉTATS ET DES COMPAGNIES MARITIMES FACE AU BREXIT

Mémoire pour l'obtention du Master 2 en Droit et

Management des Activités Maritimes

par

Sophie CARABOURNIS

Sous la direction de :
M. le Professeur Cyril BLOCH

Année universitaire 2019-2020

REMERCIEMENTS

A la mémoire de mes grands-parents

A mes parents Lucie et Nicolas pour le dévouement éternel,

A mon frère Alexandre pour son soutien moral,

A Frédéric Rousseau et Marie Jacquemont pour leur intérêt et leur aide précieuse,

A Martine Pion-Dahoum et Jenny Limier pour leur soutien et confiance,

A Monsieur le Professeur Cyril Bloch pour son intérêt pour le sujet et ses conseils.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

Art. : article

CE : Commission européenne

CJCE : Cour de Justice des Communautés Européennes

CJUE : Cour de Justice de l'Union Européenne

CMF : Cluster Maritime Français

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le
Développement

EU : European Union

FEDER : Fonds Européen de Développement régional

IFM : Institut Français de la Mer

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

RIF : Registre International Français

UE : Union Européenne

UK : United Kingdom

TFUE : Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne

TUE : Traité sur l'Union Européenne

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	2
LISTE DES ABRÉVIATIONS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION	5
PARTIE I : L'ANTICIPATION DES ÉTATS ET DES COMPAGNIES MARITIMES AFIN D'ASSURER LA FLUIDITÉ DU TRAFIC MARITIME ..	17
TITRE I : La réactivité des armateurs provoquée par le Brexit	17
Chapitre I : Les alliances et consortiums maritimes comme garantie du trafic	18
Chapitre II : Une diversification stratégique des activités par les armateurs....	26
TITRE II : L'action des Etats face au Brexit	33
Chapitre I : Les aides financières des Etats aux ports.....	33
Chapitre II : Les négociations futures entre puissances étatiques	40
PARTIE II : L'ADAPTATION DES ACTEURS MARITIMES À UN CADRE JURIDIQUE INCERTAIN	48
TITRE I : Une régulation nécessaire du transport maritime de marchandises	49
Chapitre I : L'adaptation douanière entre l'Union européenne et un nouvel État tiers	49
Chapitre II : La réglementation future du transport de marchandises	59
TITRE II : L'application à titre transitoire du droit de l'Union européenne ...	64
Chapitre I : La crainte de l'Union Européenne d'une concurrence déloyale....	65
Chapitre II : Une concurrence britannique post-Brexit rude	70
CONCLUSION	76
ANNEXES	78
BIBLIOGRAPHIE	84
TABLE DES MATIÈRES	92

INTRODUCTION

« This is the moment when the dawn breaks and the curtain goes up on a new act.¹ »

Lors de son discours de sortie le 3 février 2020, Boris Johnson , le Premier ministre britannique actuel, officialise la rupture entre le Royaume-Uni et l'Union européenne qui semble être un poids se détachant de ses épaules. Le Premier ministre pèse ses mots en comparant son divorce européen à un véritable envol.

Mais cette rupture n'est pas le fruit de négociations fluides et rapides. Bien au contraire, à ce jour, l'incertitude plane toujours concernant la conclusion ou non d'un accord entre les deux acteurs. Même si l'histoire qui est en train de s'écrire penche vers une rupture totale entre l'État britannique et l'Union européenne, les échanges maritimes entre les deux entités ne risquent pas de s'interrompre.

Afin de mettre en avant l'intérêt du sujet de ce mémoire, nous envisagerons dans un premier temps l'histoire d'une union tumultueuse et incertaine entre le Royaume-Uni et l'Union européenne (I). Nous étudierons dans un second temps l'évolution du Brexit et ses négociations difficiles (II) pour, ensuite, mettre en avant l'implication du secteur maritime à travers ce contexte (III).

¹ « C'est le moment où l'aube se lève et le rideau s'ouvre sur un nouvel acte », paroles du Premier Ministre britannique Boris Johnson le 3 février 2020

I. L'histoire d'une union tumultueuse et incertaine

1. L'entrée difficile du Royaume-Uni. — Le « *cheval de Troie des États-Unis* », surnom du Royaume-Uni donné par Charles de Gaulle², devra attendre deux veto et le départ du Président français avant de rejoindre la Communauté Économique Européenne (CEE). C'est en 1973 que l'île britannique devient officiellement le neuvième État membre de la CEE, seize ans après sa création.

Toutefois, cette entrée n'est pas la garantie d'un membre discipliné qui suit avec rigueur les règles européennes unifiant les États européens. Dès 1979, Margaret Thatcher « *wants her money back*³ ». La Premier ministre de l'époque entre en conflit avec la CEE et souhaite que la participation britannique au budget communautaire soit abaissée. Dès lors, la problématique budgétaire sera la fissure entre le Royaume-Uni et les autres États membres.

2. Le refus de l'euro⁴. — Le 7 février 1992, le traité de Maastricht est signé, c'est la naissance de l'Union Européenne. Une nouvelle fois, les britanniques sont réticents sur le plan économique et refusent, comme le Danemark et la Suède, de s'engager dans le futur de la monnaie unique. John Major⁵ déclarait : « *tant qu'il n'y a pas de convergence véritable des économies, vous courez au désastre si vous allez à la monnaie unique.* » La « *tradition d'euroscpticisme britannique à l'égard de l'UE qui s'est développée peu après l'adhésion du pays en 1973*⁶ », se poursuit.

3. Le séisme politique. — Le 23 juin 2016, les Britanniques se prononcent en faveur de la sortie de l'Union européenne. « *Un vote en forme de séisme politique qui trouve ses origines en 2013, avec la promesse d'un référendum*

² Président de la République Française de 1959 à 1969

³ souhaite récupérer son argent

⁴ A. **POUCHARD**, *Quarante ans de scepticisme britannique à l'égard de l'Europe*, https://www.le-monde.fr/europe/article/2013/01/23/quarante-ans-de-scepticisme-britannique-a-l-egard-de-l-euro-pe_1821290_3214.html

⁵ Premier ministre britannique de l'époque

⁶ *Ibid* 4

d'appartenance de la part du Premier ministre conservateur David Cameron.⁷ »

Les résultats du référendum britannique d'appartenance à l'Union européenne basculent à 51,89% des suffrages pour la sortie du Royaume-Uni. Ce scrutin historique laisse voir une nation fracturée. Les électeurs plus jeunes ont voté pour rester dans l'UE. C'est également une fracture géographique interne, en effet, Londres a largement voté contre le Brexit, ainsi que l'Irlande du Nord et l'Ecosse.

S'en suit un tourbillon politique : David Cameron qui a organisé ce vote et militait pour le maintien du Royaume-Uni dans l'UE démissionne. Theresa May entre en fonction et annonce que « *Brexit means Brexit*⁸. » Un ton clair et affirmé est choisi.

Un nouvel acte commence : de longues négociations qui se poursuivent encore aujourd'hui.

II. Le Brexit, fruit et noyau de négociations difficiles

4. La genèse du processus. — Le 23 juin 2016, les britanniques votent à 51,9% en faveur de la sortie du Royaume-Uni de l'UE. Dès lors, c'est l'épopée des négociations qui commencent.

Quelques jours après le résultat du référendum⁹, un sommet à Bruxelles réunit les 28 chefs d'Etat et de Gouvernements pour entamer le débat de sortie du Royaume-Uni. Même si David Cameron, le futur ex-Premier ministre de l'époque fait savoir que l'État britannique « *ne tournera pas le dos à l'Europe* », les rudes négociations, encore d'actualité, font preuve du contraire.

Le 13 juillet 2016, Theresa May est nommée Premier Ministre du Royaume-Uni. Elle sera le chef du Gouvernement qui obtiendra de son Parlement, le pouvoir de

⁷ <https://www.touteleurope.eu/actualite/de-1946-a-2020-74-ans-de-relations-tumultueuses-entre-le-royaume-uni-et-l-union-europeenne.html>

⁸ Brexit signifie Brexit

⁹ le 28 juin 2016

« de notifier, selon l'article 50 du traité sur l'Union européenne, l'intention du Royaume-Uni de se retirer de l'UE. »

5. L'article 50 du Traité sur l'Union Européenne. — L'article 50 du Traité sur l'UE permet à un État membre de se retirer de l'Union Européenne volontairement. Les dispositions de cet article imposent la procédure précise à suivre.

Le 29 mars 2017, lorsque la Commission européenne réceptionne la lettre de Theresa May déclenchant l'article 50 du TUE, les négociations n'ont pas encore commencé mais le Parlement Européen adopte sa ligne de conduite.

Le Parlement choisit d'opter pour une position de négociation offensive. Dès les premiers débats, « des lignes rouges¹⁰ » à ne pas franchir selon le Parlement, sont définies. En présence de Michel Barnier¹¹, les députés du Parlement approuvent en session plénière plusieurs principes qui représenteront leurs piliers de négociations avec le Royaume-Uni. La résolution adoptée met l'accent sur le respect de quatre libertés fondamentales pour accéder au marché unique¹² : la libre circulation des personnes, des biens, des services et des marchandises¹³.

6. L'enclenchement difficile des négociations. — Plus de deux mois après le déclenchement de l'article 50, les négociations débutent officiellement.

Commencera alors le voyage des négociations européennes-britanniques. Malgré de « progrès décisifs¹⁴ », l'année 2017 ne sera synonyme que de débats sans réelle conclusion. Le 11 septembre de la même année, la Chambre des

¹⁰ <https://www.touteurope.eu/actualite/brexit-tous-les-evenements-depuis-le-referendum.html>

¹¹ Négociateur en chef chargé de la préparation et de la conduite des négociations avec le Royaume-Uni

¹² union douanière entre tous les Etats membres de l'UE (voir ci-après P. II T. I Chap. I)

¹³ libertés fondées sur les articles 28 à 37 du TFUE

¹⁴ selon Michel Barnier

Communes¹⁵, agacée de l'absence d'accord trouvé, continue son processus de sortie et adopte la *Repeal Bill*. Cette loi marque la volonté des députés britanniques d'abroger les *European Communities Acts*¹⁶ de 1972 et la « suprématie du droit européen sur le droit britannique. »

2017 connaîtra six cycles de négociations entre l'UE et le Royaume-Uni. Ce n'est qu'à partir du 8 décembre de la même année que les deux parties trouveront un premier compromis. Des grands principes relatifs aux droits des citoyens feront alors office de grandes lignes à respecter pour un éventuel accord futur. Rien n'est annoncé concernant les échanges commerciaux.

7. La période de transition. — Début 2018, le Conseil des ministres des affaires étrangères de l'UE fixe une période de transition de 21 mois allant jusqu'au 31 décembre 2020. A l'écoulement de ce délai, le Royaume-Uni sera officiellement sorti de l'UE et détaché des liens qui l'unissaient au droit de l'Union Européenne.

La période de transition permet au Parlement Européen de retarder la rupture, notamment, juridique. En effet, tant que le délai de 21 mois court, le Royaume-Uni est soumis au droit de l'UE. Le seul pouvoir qui lui est accordé est donc d'anticiper sa sortie au sein de son droit interne. Néanmoins, durant cette période, le Royaume-Uni ne peut plus participer aux décisions prises par l'Union Européenne.

Cette période bénéficie aux entités publiques mais également aux personnes privées. En effet, les entreprises privées telles que les compagnies maritimes font preuve d'une adaptation rapide nécessaire et bien en amont du point final des négociations.

Qu'il y ait un accord de trouvé ou non à la fin de l'année 2020 (qui est toujours la date butoir à ce jour), les acteurs du secteur maritime ne peuvent attendre les décisions des dirigeants ; le trafic maritime, même ralenti, doit se poursuivre.

¹⁵ Chambre basse du Parlement britannique

¹⁶ Lois sur l'adhésion du Royaume-Union à l'Union Européenne

8. Une navette parlementaire britannique. — En 2019, la Chambre des Communes, Theresa May¹⁷ et le Parlement européen poursuivront un « *ping-pong parlementaire*¹⁸ » jusqu'à la démission de cette dernière au mois de juin. En juillet, des débats internes, s'enchaînent entre le nouveau Premier Ministre Boris Johnson et la Chambre des Communes. Après de nombreux rejets des projets de « *no deal*¹⁹ », le Parlement britannique finit par valider le *EU-Withdrawal Agreement Bill*, la loi sur le retrait de l'UE.

La sortie officielle du Royaume-Uni initialement fixée au 29 mars 2019, repoussée à plusieurs reprises, a finalement lieu le 31 janvier 2020 à minuit (heure de Bruxelles), soit 3 ans, 7 mois et 8 jours après le référendum. Les parties prenantes ont dès lors jusqu'au 31 décembre 2020 pour trouver un accord de sortie. Sans quoi, le Royaume-Uni sera un pays-tiers de l'Union Européenne, délaissant tous liens et privilèges commerciaux issus d'un accord.

III. L'implication du secteur maritime à travers le Brexit

9. Une adaptation « *no-deal*²⁰ ». — Le gel des négociations perturbe évidemment le trafic maritime mais, ne l'arrête pas.

Depuis le début des négociations en 2016, les différents acteurs du secteur maritime s'adaptent à la rupture dans un esprit de sortie sans accord entre le Royaume-Uni et l'Union européenne.

Ainsi, que le Brexit soit avec ou sans accord, les entités privées et publiques de la marine marchande préparent d'ores et déjà la fin de la période de transition. Le 10 juillet 2020, la Commission européenne adoptait une communication afin d'aider les entreprises et les particuliers à se « *préparer aux changements inévitables*.²¹ »

¹⁷ Premier Ministre britannique de 2016 à 2019

¹⁸ *Ibid* 9

¹⁹ sortie sans accord

²⁰ *Ibid* 18

²¹ site officiel de la Commission européenne

Les acteurs du secteur maritime ne peuvent attendre la fin des négociations et la présentation du futur cadre juridique. Ainsi, depuis les résultats du référendum, le transport maritime fait preuve d'une réelle anticipation à la rupture. De plus, comme précisé, cette adaptation au Brexit se fait dans l'esprit d'une rupture sans accord.

Avant de mettre en avant la rapide adaptation du secteur maritime face au Brexit, il convient de rappeler l'importance des échanges maritimes entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne.

10. Le principe européen de libre circulation des marchandises. — La libre circulation des marchandises et des personnes est l'une des quatre libertés fondamentales qui fonde le marché unique²². Au sein de l'Union européenne, les marchandises circulent librement d'un pays à l'autre²³. Ainsi, la circulation des biens est fluidifiée grâce à l'effacement des frontières. Ce libre échange au sein de l'Union Européenne facilite notamment les liens commerciaux entre les États membres.

L'article 3 du Traité sur l'Union Européenne dispose que « *l'Union offre à ses citoyens un espace de liberté, de sécurité et de justice sans frontières intérieures, au sein duquel est assurée la libre circulation des personnes.* ». Mathieu Rouy compare les libertés de circulation à un « *socle sur lequel l'ensemble de l'édifice repose.*²⁴ » Cette affirmation paraît cohérente dans la mesure où la Cour de Justice de l'Union Européenne les considère comme des « *libertés fondamentales*²⁵ ». Toutefois, cette qualification de liberté fondamentale divise la doctrine comme le soulève Lionel Zevounou²⁶. La France, à titre d'exemple, a

²² *Ibid* 11

²³ Léo LICTEVOUT, « La libre circulation des marchandises », <https://www.touteurope.eu/actualite/la-libre-circulation-des-marchandises.html>

²⁴ M. ROUY, Lamy Droit des affaires n°158

²⁵ notamment à travers l'arrêt CJUE, **12 juin 2003**, Eugen Schmidberger, Internationale Transporte und Planzüge, aff. C-112/00, Rec. 2003 I-0565 ou encore ; l'arrêt CJUE, **8 avr. 2014**, Digital Rights Ireland Ltd contre Minister for Communications, Marine and Natural Resources e.a. et Kärntner Landesregierung e.a., aff. jtes, C-293/12 et 5

²⁶ L. ZEVOUNOU, « *Les libertés de circulation, des libertés fondamentales?* ». Les libertés européennes de circulation au-delà de l'économie, pp.165-195

difficilement européenisé la notion de liberté de circulation en l'incluant parmi les libertés fondamentales. Sans entrer dans le détail, Alina Tryfonidou propose, afin de trouver un compromis entre les différentes thèses, de qualifier de fondamentale une liberté de circulation lorsque cette liberté est indissociable du régime lié à la citoyenneté européenne²⁷.

Le retrait d'un État membre de l'Union européenne nourrit incontestablement le débat sur l'avenir des libertés de circulation. « *Ces dernières constituent donc l'un des enjeux majeurs de la sortie du Royaume-Uni de l'Union.*²⁸ » C'est la raison pour laquelle il conviendra de s'attarder à travers ce mémoire sur le futur cadre juridique des relations entre le Royaume-Uni et de l'Union Européenne. Une sortie sans accord d'ici la fin de l'année marquerait une rupture significative du marché intérieur et des libertés de circulation.

En effet, comme le souligne justement Mathieu Rouy, « *les libertés de circulation sont au coeur du projet européen, au centre des objectifs de l'union européenne*²⁹ ». Les libertés de circulation représentent un des fondements de l'UE, qui unissent les différents États membres entre eux. En plus de faciliter la circulation des biens, ce principe issu du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne permet également d'assurer la conformité des produits commercialisés avec le droit de l'UE.

Cette politique de marché unique issue du TFUE est au coeur des échanges de marchandises par voie maritime.

En matière commerciale, le marché unique permet une unification des États membres par l'absence de taxes concernant la quantité transportée et traversant les frontières de l'Union Européenne. La Cour de justice des Communautés européennes (CJCE, actuelle CJUE³⁰) a défini la notion de "marchandises" dans un arrêt de 1968. Ce sont « *les produits appréciables en argent et susceptibles, comme tels, d'être l'objet de transactions commerciales* ». Cette unification de la

²⁷ A. TRYFONIDOU, *The impact of Union Citizenship on the EU's Market Freedoms*, p. 219-226

²⁸ *Ibid* 23

²⁹ *Ibid* 23

³⁰ Cour de Justice de l'Union Européenne

définition des marchandises permet une application facile de la libre circulation des biens entre États membres.

11. Le trafic entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. — La libre circulation des marchandises au sein de l'UE est une des raisons qui explique l'intense trafic avec le Royaume-Uni.

L'île britannique est plus dépendante du marché européen que l'inverse. Concernant les importations et exportations de fruits et légumes par exemple, entre 2017 et 2018, le Royaume-Uni importait 22 396 milliers de tonnes de marchandises de l'UE tandis qu'il en exportait que 9 720 milliers de tonnes. Et ce type de marchandises n'est pas un cas isolé³¹ (voir annexe n°1).

L'indépendance du Royaume-Uni à l'UE est d'autant plus significative concernant la provenance des biens de chaque pays de l'Union européenne. Depuis plus de 10 ans, il n'est pas risqué d'affirmer que la Grande-Bretagne importe plus de la moitié de ces biens de l'UE³². En 2017, elle est l'État qui importe le plus de biens de l'UE (voir annexe n°2). Comme le relève Pierre Breteau à travers son article relatif aux importations et exportations du Royaume-Uni au sein de l'UE, les pourcentages qui ressortent des statistiques européennes « reflètent, dans une certaine mesure, les liens historiques et la situation géographique de chacun³³. » En effet, l'isolation géographique du Royaume-Uni explique en partie son fort taux d'importation provenant de l'UE et d'autres États tiers.

Ces pourcentages d'importations et exportations reflètent l'interdépendance des deux parties prenantes. Celles-ci auraient intérêt à garder des liens commerciaux solides afin de sécuriser les échanges maritimes des biens.

³¹ source : Eurostat

³² P. Breteau, *Brexit : la dépendance du Royaume-Uni aux importations européennes en trois graphiques*, https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/02/05/brexit-la-dependance-du-royaume-uni-aux-importations-europeennes-en-trois-graphiques_5419541_4355770.html

³³ *Ibid* 32

12. Le secteur maritime au coeur des préoccupations. — La plus grande crainte de l'ECSA (European Community Shipowners' Association³⁴) est que le Brexit fasse perdre à l'Europe son statut d'épicentre maritime. L'association insiste sur le fait qu'un seul scénario est envisageable afin d'assurer un futur économique stable : que l'UE et le Royaume-Uni reste ensemble, un centre maritime harmonieux³⁵.

La préoccupation de l'association reflète l'importance des liens maritimes entre les deux parties prenantes. Le transport maritime doit peser dans les négociations qui perdurent entre l'UE et le Royaume-Uni. Selon le Secrétaire général de l'ECSA, Martin Dorsman : « *European shipowners strongly believe the current interconnection of companies and services across both sides of the Channel should be preserved to ensure the well-functioning of both the EU/EEA and UK economies. It is essential that we secure the fluidity of trade [...]*³⁶. »

L'ECSA met en avant le rôle clé des compagnies maritimes sur la régulation du marché. Les échanges maritimes influencent considérablement l'économie d'un pays et même, l'ensemble de 27 États. Par ailleurs, la Commission européenne a, dès le début du processus du Brexit, fait entendre que le transport maritime allait être au coeur du compromis recherché. En effet, le 27 février 2018, la Direction Générale de la mobilité et des transports de la Commission Européenne a rendu une communication aux parties prenantes spécifique au retrait du Royaume-Uni et règles de l'UE applicable dans le domaine des transports³⁷.

La Commission européenne manifeste sa préoccupation sur le sort des échanges maritimes après le Brexit : « *Compte tenu des nombreuses incertitudes, notamment en ce qui concerne le contenu d'un éventuel accord de retrait, l'attention de l'ensemble des opérateurs est attirée sur certaines conséquences*

³⁴ L'association des armateurs de l'Union Européenne

³⁵ <https://www.ecsa.eu/news/eu-shipping-wants-see-current-seamless-european-shipping-centre-maintained-after-brexit>

³⁶ Les armateurs européens sont convaincus que l'interconnexion actuelle entre les compagnies maritimes et les services offerts des deux côtés de la Manche doivent être préservés afin d'assurer le bon fonctionnement de l'économie de l'UE autant que celui du Royaume-Uni. Il est essentiel que l'on garantisse la fluidité du marché [...]

³⁷ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/file_import/maritime_transport_fr.pdf

*juridiques qui résulteront, lorsque le Royaume-Uni deviendra un pays tiers, des règles du droit de l'Union actuellement applicables dans le domaine du transport maritime*³⁸ ». Le poids du secteur maritime dans les négociations entre le Parlement européen et le Royaume-Uni est évident.

13. Délimitation du champ d'étude. — Le transport maritime a été touché par le Brexit avant sa sortie officielle. En effet, fin 2019, le volume total des échanges de marchandises entre le Royaume-Uni et l'UE avait déjà diminué de 5%³⁹.

L'intérêt de traiter l'adaptation des États et des compagnies maritimes face au Brexit est de mettre en avant l'importance des échanges maritimes et l'influence de ce trafic à l'échelle de l'Europe majoritairement. La pertinence de cette étude relève de la capacité et la nécessité que les armateurs et les différents États européens ont à s'adapter à une rupture politique, juridique et économique. Le cadre juridique flou vers lequel s'élance les différents acteurs ne peut être un obstacle au trafic maritime.

Il convient de préciser que ce mémoire sera tourné vers l'adaptation des différents acteurs du transport maritime de marchandises. En effet, afin de réduire l'étendue du sujet et de se concentrer assidument sur la flotte de commerce, l'adaptation du secteur de pêche sera exclu de l'étude de ce mémoire et le transport de passagers très brièvement abordé dans un cas particulier.

Enfin, le sort de l'*anti-suit injunction*, mesure par laquelle un juge étatique interdit à un plaideur d'initier ou de poursuivre une procédure judiciaire devant une juridiction étrangère, est également écarté de l'étude de ce mémoire. En effet, le présent ouvrage se concentre sur l'adaptation déjà entreprise par les différents acteurs. Or, comme nous l'étudierons dans la partie II de ce mémoire, le cadre juridique reste à ce jour flou. Le sort de l'*anti-suit injunction* qui a toujours suscité de nombreux débats et désaccords avec le droit de l'Union européenne demeure ainsi toujours incertain.

³⁸ *Ibid* 37

³⁹ *Last but not least, le Brexit aura bien lieu*, lejournaldelamarinemarchande.com

14. Problématique. — Ce mémoire a pour objectif de mettre en avant la manière dont les compagnies maritimes et les États se sont adaptés à une rupture politique ayant des conséquences juridiques et économiques : le Brexit.

15. Annonce de plan. — Afin de répondre au mieux à cette question, nous étudierons dans une première partie l'anticipation des États et des compagnies maritimes afin d'assurer la fluidité du trafic maritime (**PARTIE I**). Nous traiterons dans une seconde partie l'adaptation des acteurs maritimes à un cadre juridique incertain (**PARTIE II**).

PARTIE I : L'ANTICIPATION DES ÉTATS ET DES COMPAGNIES MARITIMES AFIN D'ASSURER LA FLUIDITÉ DU TRAFIC MARITIME

Le Brexit a eu lieu le 31 janvier 2020. Or, cette date n'est que l'officialisation du référendum britannique. Le secteur maritime a conscience de son influence économique mondiale et des conséquences catastrophiques que pourrait entraîner une fissure au sein de la chaîne de transport entre le Royaume-Uni et l'UE. C'est la raison pour laquelle armateurs et États anticipent, la sortie officielle des britanniques. Afin de mettre en avant cette anticipation, nous étudierons dans un premier temps la réactivité des armateurs (**TITRE I**) pour ensuite analyser l'action des États face au Brexit (**TITRE II**).

TITRE I : La réactivité des armateurs provoquée par le Brexit

Les compagnies maritimes européennes et internationales ont chacune un statut bien ancré dans le monde maritime. La spécificité du secteur explique l'élan d'adaptation commun des armateurs. Les unions et accords entre ces derniers ne datent pas du Brexit mais existent depuis des années. Ces alliances et consortiums maritimes sont une des clés de la garantie du trafic maritime face au Brexit (**Chapitre I**). Au delà des unions des différentes compagnies maritimes qui permettent une régulation de la concurrence, les armateurs ont su profiter de la rupture politique entre l'UE et le Royaume-Uni pour diversifier leurs stratégies commerciales (**Chapitre II**).

Chapitre I : Les alliances et consortiums maritimes comme garantie du trafic

Afin de mieux comprendre en quoi les alliances et consortiums maritimes assurent le trafic maritime contre tout évènement même politique, il conviendra dans un premier temps d'étudier la concurrence en matière maritime (**Section I**) avant de mettre en avant la nécessité d'une autorégulation du secteur maritime par les acteurs privés en son sein. (**Section II**)

Section I : La concurrence en matière maritime

16. Le droit de la concurrence en matière maritime. — La concurrence peut être perçue comme un moyen de régulation de la société. Cet outil juridique est alors très politisé et peut s'adapter aux différentes évolutions économiques et politiques. Comme le relève M. le professeur Fabrice Riem, « *la notion de marché n'est pas seulement technique. Elle renvoie à toute une problématique implicite de la régulation sociale et politique*⁴⁰. » En raison de la concentration de la flotte mondiale de navires de lignes régulières dans un nombre de mains restreint, la concurrence maritime est en réalité contrôlée par les acteurs en son sein. M. le professeur Riem évoque même une confiance au sein du marché qui prend une « *forme religieuse*⁴¹ » tant les opérateurs contrôlant la concurrence maritime ont le pouvoir d'éviter de « *succomber à la tentation, de fixer ou d'influer conjointement les prix des marchés.*⁴² »

Toutefois, en théorie, le droit commun de la concurrence s'applique en matière maritime. Ainsi, comme le rappellent Messieurs les professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel⁴³, « *les opérateurs maritimes sont soumis au droit commun de la concurrence.* » La Cour de Cassation a confirmé ce principe à travers un arrêt

⁴⁰ F. RIEM, *La concurrence dans le secteur des transports maritimes*, Revue internationale de Droit économique 2012/1

⁴¹ *Ibid* 40

⁴² P. ROSANVALLON, *Le libéralisme économique. Histoire de l'idée de marché*, Seuil, 1989, p. II

⁴³ P. BONASSIES et C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, p. 313

du 12 juillet 2010⁴⁴, en statuant avec rigueur sur un cas d' « *abus de position dominante*⁴⁵ qui était reproché à un armateur exploitant trois vedettes rapides de transport de passagers. »

17. Une harmonisation difficile. — Malgré l'harmonisation des règles de concurrence au sein de l'UE, celle-ci apparaît inaccessible dans le secteur maritime⁴⁶. Les pratiques traditionnelles des entités privées et l'attractivité des États par la création des registres internationaux notamment, suffisent à exercer une « *influence positive sur la position concurrentielle des entreprises de la Communauté dans le commerce mondial*⁴⁷. » C'est le phénomène par lequel les entreprises « *limitent elles-mêmes leur liberté d'action*⁴⁸ » afin d'éviter des lourdes conséquences sur la concurrence. Cette autonomie complexe à travers le domaine maritime, explique partiellement l'accès difficile du droit de la concurrence.

Le droit de la concurrence tente d'assurer un certain encadrement juridique aux échanges commerciaux européens et internationaux. Néanmoins, le domaine maritime semble étanche à cette régulation juridique. En dépit du Parlement européen qui souhaiterait s'immiscer plus encore à travers les activités maritimes, celles-ci sont principalement gérées par les acteurs eux-mêmes. En effet, le domaine maritime relève de coutumes et pratiques traditionnelles qui continuent de s'appliquer grâce aux acteurs spécialisés. Cette gestion du transport maritime par ses propres acteurs permet une anticipation du Brexit. La pratique régissant en partie les échanges maritimes, les acteurs des parties prenantes ont déjà acquis une capacité d'adaptation rapide. Ainsi, l'harmonisation du droit de la concurrence que peine à faire appliquer le Parlement européen est, en pratique, un avantage pour les armateurs. Les différentes pratiques maritimes que nous

⁴⁴ Cour de cassation, civile, **Chambre commerciale**, 13 juillet 2010, n°09-67.439, publié au bulletin

⁴⁵ Pratique anticoncurrentielle qui consiste pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position dominante sur le marché intérieur ou dans une partie substantielle de celui-ci

⁴⁶ *Ibid* 40

⁴⁷ **CJCE**, 17 mars 1993, aff. C-72/91 et C-73/91, *Firma Sloman*

⁴⁸ *Ibid* 43

étudierons dans les paragraphes qui suivent, sont des moyens puissants afin de faire face au Brexit et assurer la fluidité du trafic maritime.

18. Les conférences maritimes. — A la fin du XIXe siècle, les conférences maritimes naissent. Ce sont des accords entre armateurs exploitant un trafic maritime donné dont l'objet est de régler les conditions d'exploitation de ce trafic⁴⁹. Les conférences sont très diversifiées et font aussi bien l'objet d'accord de fret ou d'accord de trafic pour n'en citer que deux types.

Les conférences maritimes entraînent un réel « programme de fidélité » entre les membres de la conférence et les clients et/ou chargeurs. Ce régime contractuel nourrit l'autonomie du secteur maritime.

Toutefois, le droit communautaire s'est saisi de ces conférences maritimes en deux temps.

En 1986, les conférences sont soumises au règlement du 31 décembre 1986⁵⁰ adopté par le Conseil des communautés. C'est la première étape vers la restriction totale des conférences. Le règlement interdit aux conférences d'appliquer des conditions et des prix différents selon le port de chargement ou de déchargement, ou le pays d'origine ou de destination, sauf raison économique. Malgré de cette interdiction, sont exclus du champ d'application du règlement, certains accords techniques et commerciaux qui ne ressortent pas de la notion d'entente. Une fenêtre reste alors ouverte pour ces accords entre armateurs.

Le 25 septembre 2006, le règlement de 1986 est complètement abrogé par le règlement n°1419/2006. La Commission, qui appliquait avec rigueur les exemptions des conférences maritimes, a justifié cette abrogation sur la concurrence agressive et néfaste qu'entraînait des accords sur les prix (*taux de fret*).

Les consortiums auraient été un moyen pour les armateurs britanniques et européens de ne pas perturber le trafic maritime. Toutefois, l'illégalité de ces

⁴⁹ *Ibid* 43

⁵⁰ règlement n°4056/86, *JOCE* 378-86, 31 déc. 1986.4

conférences n'a pas arrêté les armateurs à conclure d'autres accords. En effet, la compétitivité des compagnies maritimes reste contrôlée par ses propres acteurs. Les échanges maritimes principaux dépendent de plusieurs grandes compagnies maritimes « piliers ». La concurrence qui les lie est aussi rude que leur position est ancrée à travers le milieu. Leur union est parfois nécessaire afin d'assurer le maintien du trafic tout en garantissant une concurrence loyale.

Section II : L'autorégulation du secteur maritime

19. Les consortiums, exemption légale. « *Cette interdiction [des conférences maritimes] a fait accroître la tentation de s'entendre discrètement sur les conditions de leur offre.*⁵¹ »

Les consortiums sont des « *groupements d'armateurs ayant pour objet la mise en commun des moyens et des capacités de transport de leurs membres et la gestion coordonnée de ces moyens et capacités*⁵² ». Les consortiums consistent ainsi en l'exploitation en commun des services de transport maritime de ligne et à la participation de certains services opérationnels permettant de réaliser des économies d'échelle et de mieux utiliser l'espace sur les navires⁵³.

Au même titre que les conférences maritimes, la Commission européenne réglemente avec rigueur ces consortiums. Ainsi, cette pratique évite l'interdiction des accords anticoncurrentiels, des ententes, grâce à un encadrement juridique qui précise les conditions de rapprochements des opérateurs.

A partir du règlement de 1995⁵⁴, la Commission européenne promulguera des textes successifs qui fixeront le cadre des consortiums. Dès lors, lorsqu'une pratique sera qualifiée de consortiums, par application au règlement, une

⁵¹ Consortiums, alliances et conférences, lantenne.com

⁵² *Ibid* 43

⁵³ https://www.econostrum.info/Bruxelles-prolonge-les-accords-de-consortiums-de-transport-maritime-de-ligne_a26636.html

⁵⁴ règlement n°870/95 du 20 avril 1995 (*JOCE* 21 avril 1995)

dérogation automatique s'opère à l'interdiction des ententes. Cette dérogation vaut pour une liste exhaustive d'activités énoncée par le règlement.

Le 28 septembre 2009, un nouveau règlement⁵⁵ est promulgué par la Commission et reprend essentiellement les dispositions des textes précédents. Une modification importante concerne la part de marché maximale que les opérateurs doivent avoir. La part de marché cumulée doit être inférieure à 30% et les accords ne peuvent pas inclure de fixation des prix ni de répartition des marchés.

Le règlement de 2009 devait cesser d'avoir effet le 25 avril 2015. Or, il a été reconduit une première fois jusqu'au 25 avril 2020 puis, en mars 2020, la Commission européenne a décidé de prolonger de 4 ans le règlement d'exemption des consortiums. Il voit donc sa date repoussée jusqu'au 25 avril 2024.

En septembre 2018, lors d'une consultation publique, la Commission européenne avait jugé que le règlement d'exemption générait des « *gains d'efficacité pour les transporteurs, qui peuvent mieux utiliser la capacité des navires et offrir davantage de connexions.* » La Commission a mis en avant que les coûts des transporteurs et les prix pour les clients par unité équivalent vingt pieds (EVP) avaient diminué d'environ 30% ces dernières années. L'optimisme de la Commission permet d'estimer hypothétiquement que, si ces coûts continuent de diminuer dans les années à venir, le règlement pourrait être reconduit de nouveau en 2024.

Messieurs les professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel mettent en avant le contraste d'état d'esprit de la Commission entre les traditionnelles conférences maritimes et les consortiums. « *Il faut sans doute louer la Commission de l'esprit d'ouverture qu'elle manifeste ainsi à l'égard des groupements d'armateurs, ce sans nullement abandonner sa position de rigueur à l'égard des conférences traditionnelles [...]*⁵⁶ »

⁵⁵ règlement n°246/2009, JOUE L. 256 du 29 septembre 2009

⁵⁶ *Ibid* 43

Ainsi, grâce à la prolongation de quatre années du règlement d'exemption, la Commission maintient la confiance qu'elle a établi envers les consortiums. Les armateurs ont donc la garantie de pouvoir maintenir les groupements qu'ils organisent, tant que cette pratique entre dans le champ d'application du règlement renouvelé. D'un point de vue de capacité de volume de marchandises et fluidité du trafic maritime, les consortiums vont jouer un rôle important face au Brexit. Les craintes, sur le plan opérationnel, s'estompent prudemment depuis mars dernier et ce, jusqu'à avril 2024 au moins. Ces consortiums mettent en avant le fait que la pratique et l'union des armateurs permet une harmonisation interne du trafic maritime. Cette harmonisation joue un rôle encore plus important face à un Brexit qui perturbe le cadre juridique des échanges maritimes. L'adaptation des armateurs face à cette rupture politique est ainsi indispensable car la pratique du transport maritime en temps réel anticipera en amont les premiers échanges « post-Brexit ». Les armateurs qui seront les premiers à faire face à cette nouvelle ère mèneront ainsi la direction que les différents législateurs étatiques devront adopter.

20. Les alliances, unions nécessaires face au Brexit. — Ces dernières années, un *phénomène*⁵⁷ moins structuré que les pratiques précédemment étudiées à travers ce mémoire, est apparu : l'alliance maritime.

Une alliance « *regroupe des armateurs exploitant le même trafic, dont certains sont d'ailleurs membres de conférences ou de consortiums, et établit entre eux des liens de coopération souples*⁵⁸. » Les objectifs de ces groupements sont principalement de réduire les coûts des compagnies et d'éviter la surcapacité.

Depuis les années 90, les alliances semblent être un « échappatoire » aux restrictions que le droit de l'UE impose aux consortiums. Messieurs les professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel s'accordent pour estimer que ces alliances sont « *moins structurées que les conférences ou les consortiums.* »

⁵⁷ *Ibid* 43

⁵⁸ *Ibid* 43

Toutefois, en l'absence de régime particulier, ces accords entre armateurs sont soumis au régime d'exemption des consortiums. Deux conditions sont requises pour l'application du règlement de 2009⁵⁹ aux alliances. Premièrement, aucune « *restriction caractérisée*⁶⁰ » de la concurrence ne peut être décidée dans l'accord. Ainsi, selon les dispositions de l'article 4 du règlement, l'accord ne devra pas concerner la « *fixation des prix de vente* », « *la limitation des capacités ou des ventes* » et « *la répartition des marchés ou des clients* ». Aussi, les alliances devront maintenir une concurrence effective et notamment respecter le principe des 30% de parts de marché maximum étudié précédemment.

Selon M. le professeur Laurent Fedi « *ces alliances jouent un rôle prépondérant dans l'organisation du transport maritime*⁶¹ ».

L'aménagement des alliances est inévitable face à l'évolution de l'économie mondiale et du Brexit. Or, le commerce international n'est pas le seul facteur qui influence le développement de nouvelles alliances. En 2012, the New World Alliance et Grand Alliance se sont réunis au sein de l'alliance G6. L'année 2020 connaît le Brexit, une crise sanitaire sans précédent mais également un changement non négligeable dans la composition des alliances. En effet, Hyundai MM, armateur coréen, intègre THE Alliance qui est une alliance réunissant notamment Hapag Lloyd.

Mais ces créations et aménagements d'alliances sont surveillés par la Commission européenne. Les alliances n'échappent pas au contrôle des entités relevant du droit de l'Union Européenne. A titre d'exemple, en novembre 2013, une enquête menée par la Commission européenne vise les General Rate Increases (GRI) qui avaient été annoncés à tour de rôle par les armateurs. Selon Bruxelles, ces annonces publiques fréquentes précisant l'ampleur de l'augmentation des prix et la date d'entrée en vigueur pourraient revenir à des

⁵⁹ *Ibid* 55

⁶⁰ Article 4 du règlement (CE) n°906/2009 du 28 septembre 2009 portant sur l'application de l'article 81, §3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (« consortiums »).

⁶¹ L. FEDI, « L'abrogation des conférences maritimes dans l'Union européenne : premiers bilans et perspectives d'évolution », DMF n°750, 2013.

concertations déguisées en « *permettant aux compagnies de s'informer mutuellement de leurs intentions futures en matière de prix.*⁶² »

Le phénomène des alliances permet une garantie du trafic maritime malgré l'intrusion progressive du droit de l'UE. L'autogestion des armateurs est une tradition depuis les conférences maritimes et au delà. Ce système traditionnel et contractuel au sein du domaine maritime maintient l'économie mondiale des échanges commerciaux qui dépend à 80% du transport maritime. Ainsi au même titre que les consortiums, les alliances maritimes entre les différents armateurs rassurent sur le sort des échanges maritimes post-rupture. Ces unions permettent en effet d'anticiper le futur cadre juridique qui suit le Brexit mais également de s'adapter de façon rapide aux perturbations qu'attendent les différents acteurs. En outre, n'étant pas sous la coupole d'une institution étatique, les alliances maritimes initiées par les différentes compagnies maritimes peuvent être rapidement révisées afin de faire face à la réalité du trafic sans disposer d'un aval en amont.

Mais ces accords entre armateurs n'entraînent pas la disparition de toute concurrence entre-eux. Bien au contraire, la compétition entre les compagnies maritimes est bien présente et, le Brexit tend même à la renforcer. La rupture politique entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni a eu pour effet un élargissement et une diversification des services offerts par les armateurs.

Les pratiques traditionnelles du domaine maritime ne suffisent pas à faire face de façon permanente au Brexit. Certains armateurs ont décidé de diversifier leur activités afin de garantir une fluidité du transport comprenant le pré et post-acheminement indispensables au transport principal. La nouvelle carte maritime sur laquelle les compagnies maritimes vogueront sera en vigueur avant même qu'un éventuel accord voit le jour entre les deux parties prenantes.

⁶² *Ibid* 51

Chapitre II : Une diversification stratégique des activités par les armateurs

Le secteur de la marine marchande est sous doute l'un des plus touchés par le Brexit. Les échanges commerciaux entre les membres de l'Union européenne et le Royaume-Uni, nouveau pays tiers, doivent être aménagés car la rupture d'activité n'est pas envisageable.

Les armateurs doivent s'adapter à la nouvelle carte maritime et aux nouvelles frontières maritimes qui inclut désormais le Royaume-Uni comme état tiers à l'UE (**Section I**). Cette nouvelle carte maritime qui, nous l'étudieront, ne perturbera pas lourdement le trafic maritime, est une réelle opportunité pour les armateurs d'élargir leurs offres (**Section II**).

Section I : L'adaptation à une nouvelle carte maritime

21. L'espace Manche⁶³. — L'espace Manche représente la Mer de la Manche et les côtes qui la bordent. Ce couloir de mer étroite est depuis de nombreux siècles, un « *couloir maritime majeur pour toute l'Europe du Nord*⁶⁴ ». Cet espace maritime permet la création de liaisons entre le Royaume-Uni et le reste de l'Europe. L'espace Manche est témoin de nombreuses activités commerciales dans les ports et au large.

Ce espace est un des couloirs maritimes mondiaux les plus fréquentés. En effet, un quart du commerce mondial y transite. Un bateau de plus de 300 tonnes jauge brute entre ou sort toutes les 3 minutes⁶⁵.

Le Brexit a incontestablement des conséquences importantes dans cette zone dans la mesure où les échanges maritimes y sont incessants⁶⁶.

⁶³ P. BULÉON, Brexit, *Espace Manche et Normandie*, <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-519.html>

⁶⁴ *Ibid* 63

⁶⁵ *Ibid* 63

⁶⁶ 24 liaisons en partance des ports français de la Manche. Le plus grand nombre de liaisons s'effectue dans le détroit avec plus de 34 rotations quotidiennes, mais en Manche Centre, Le Havre, Ouistreham et Cherbourg ont stabilisé des liaisons ferries pour des centaines de milliers de camions par an et 2 832 455 voyageurs. Plus à l'Ouest, à Saint-Malo et Roscoff en Bretagne, les volumes restent substantiels et les lignes concernent aussi l'Irlande.

22. Les frontières intelligentes. — Le nombre important d'échanges entre le Royaume-Uni et le continent oblige les armateurs à s'adapter rapidement sur les nouvelles frontières. A cet effet, le 10 octobre 2019, un test de frontières intelligentes entre le *Department for Transport (DFT)* ⁶⁷ et certaines compagnies maritimes, a eu lieu. Ce test a eu pour but d'assurer la fluidité du trafic de marchandises et de maintenir le temps d'escale existant. Ce qui préoccupe les plus les acteurs britanniques, c'est l'acheminement des médicaments, que nous analyserons à travers ce mémoire lors de l'étude du cadre juridique.

Cette question des frontières a été relevée par l'État britannique au mois de juillet 2020. Un document de 206 pages a été dévoilé en précisant le détail des premières propositions concernant la gestion des frontières britanniques après le Brexit, « *insistant sur le fait qu'elles seraient mises en application indépendamment de la conclusion d'un accord avec Bruxelles. Le projet prévoit une application graduelle de la loi aux frontières au cours des six premiers mois de 2021*⁶⁸ ».

23. Une précipitation parfois dénuée de sens. — A la suite des résultats du référendum du Brexit, certaines compagnies maritimes britanniques ont souhaité assurer la prospérité de leur activité. Alors même qu'aucune négociation avec l'UE n'aboutissait, l'État britannique, lui, avait déjà conclu un accord avec une compagnie maritime. Début 2019, un contrat est conclu entre le *Department for Transport* et *Seaborne Freight* d'une valeur de 13,8 millions de livres (environ 15 millions d'euros). L'objet de ce contrat critiqué et controversé était d'assurer le trafic au sein de la Manche en cas d'absence d'accord entre l'UE et le Royaume-Uni.

Or, en février 2019, le Gouvernement britannique annule ce contrat⁶⁹. En effet, son co-contractant qui devait assurer les échanges dans la Manche, n'a jamais exercé son activité dans cette zone. Mais ce qui a le plus décrédibilisé Chris

⁶⁷ Département exécutif du gouvernement britannique chargé des transports

⁶⁸ <http://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/brittany-ferries-etoffe-encore-son-offre-de-fret-vers-lirlande-et-lespagne>

⁶⁹ <https://www.theguardian.com/politics/2019/feb/09/government-cancels-brexit-ferry-contract-with-no-ship-firm>

Grayling, le secrétaire britannique du département des transports, c'est le fait que *Seaborne Freight* ne possédait aucun navire.

Cet accord s'est ainsi révélé être un réel échec. En effet, la précipitation du Royaume-Uni l'a aveuglé sur le potentiel et fiabilité de l'entreprise. L'État britannique engagé rapidement par contrat, a, en réalité, été décrédibilisé le temps de l'existence de celui-ci. Cet engagement soulignait la volonté de l'État d'anticiper sa sortie de l'Union européenne, sans accord.

Cette précipitation aurait pu appuyer les arguments des discours septiques face au Brexit. De plus, cet engagement souligne le fait, qu'au moment des négociations, le Gouvernement britannique n'était pas préparé à l'influence du Brexit sur le transport de marchandises.

Il va sans dire que la rupture a bel et bien eu lieu. Néanmoins, un doute subsiste quant à l'anticipation effective du Royaume-Uni pour assurer le trafic maritime. Il est évident que le nouvel État tiers à l'UE ne pourrait négliger, à travers les négociations toujours d'actualité, le transport maritime prédominant pour l'île depuis des siècles.

Section II : Une opportunité d'élargir ses offres

24. L'aménagement de nouvelles lignes régulières. — Le Brexit, rupture politique sans précédent, semble avoir des conséquences positives pour certains armateurs.

Dès la fin de l'année 2019, l'armateur britannique P&O a décidé de créer une nouvelle ligne maritime à partir de septembre 2020. Cette nouvelle ligne de fret a pour but d'anticiper une sortie sans accord en assurant une « *rotation quotidienne entre les ports de Calais et Tilbury*⁷⁰ » à 40 kilomètres du port de Londres. La compagnie prévoit d'affréter un navire d'une capacité de 100 unités de fret, « *avec une prévision de trafic s'élevant à un total de 50 000 pièces au cours des douze premiers mois* ». Cette nouvelle ligne de fret sera concentrée sur le transport de produits destinés à la grande distribution, notamment des fruits et légumes.

⁷⁰ https://www.lantenne.com/P-O-lance-une-ligne-Calais-Tilbury_a49309.html

Selon la présidente-directrice générale de l'entreprise, « *cette ligne permet d'économiser jusqu'à 120 kilomètres par jour sur les routes par rapport à la traversée traditionnelle Calais-Douvres, ce qui signifie que nos clients économisent du carburant et débarquent à la porte de Londres.* » Le président de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand a lui souligné que cette nouvelle ligne « *permettra d'améliorer la fluidité sur le transmanche, notamment dans l'hypothèse d'un no deal Brexit* ».

Néanmoins, la compagnie P&O n'est pas la seule à créer de nouvelles liaisons entre le Royaume-Uni et le continent.

En effet, le Gouvernement britannique a investi 87 millions de livres dès février 2019 dans plusieurs compagnies maritimes⁷¹. Cet investissement a pour objectif de créer des liaisons supplémentaires avec l'Union Européenne. La fluidité du trafic au sein de la Manche est la préoccupation première des acteurs britanniques. En effet, comme souligné à travers l'introduction de ce mémoire, l'île britannique dépend de ses importations européennes et notamment, des médicaments. Trois quart des médicaments et autres équipements médicaux traverse la Manche à destination du Royaume-Uni.

Le Département des Transports britannique a déclaré que « *Brittany Ferries, DFDS, P&O and Stena Line would be ready to deliver capacity equivalent to thousands of heavy goods vehicles a week from the 31 October Brexit deadline.*⁷² » Les quatre compagnies garantissent 13 lignes effectives en partance et provenance de plusieurs ports anglais tels que Tilbury, Portsmouth ou encore Poole (voir annexe n°3). Cette délocalisation des lignes permet également d'éviter l'engorgement du port de Londres. Or, la crainte de pénurie de médicaments est la raison principale de la conclusion d'accords avec ces différentes compagnies maritimes. Grant Shapps, le secrétaire d'État aux transports au sein du Gouvernement britannique depuis 2019 a affirmé que :

⁷¹ <https://www.theguardian.com/politics/2019/oct/11/government-signs-up-ferry-firms-for-87m-in-case-of-no-deal-brexit>

⁷² Brittany Ferries, DFDS, P&O et Stena Line seraient prêts à transporter l'équivalent de milliers de poids lourds par semaine à partir de la date limite du Brexit du 31 Octobre [*qui a été repoussée au 31 janvier 2020*]

« our decisive action means freight operators will be ready and waiting to transport vital medicines into the country from the moment we leave⁷³. »

Au delà des biens vitaux, le transport d'un produit, tout aussi important pour ses exportateurs, a fait l'objet de création de nouvelles lignes : le whisky⁷⁴. Le marché du whisky écossais repose à 30% sur l'exportation européenne. Durant le premier semestre de 2019, l'exportation du whisky écossais s'élevait à hauteur de 2,2 millions de livres (environ 2,4 millions d'euros). Le secrétaire écossais à l'économie rurale, Fergus Ewing a déclaré que *« ces derniers chiffres nous rappellent l'importance de nos voisins européens pour leur réussite. Et combien nous pouvons perdre en quittant l'UE »*.

L'anticipation des écossais sur l'effectivité du Brexit doit être relevée. En effet, avant le sortie officielle du Royaume-Uni, un projet d'une nouvelle liaison entre le port écossais de Rosyth et le port néerlandais d'Eemshaven a vu le jour. L'armateur Stena Line serait alors destiné à acheminer le whisky écossais en Europe. Cette nouvelle liaison relierait l'Écosse aux Pays-Bas et assurerait notamment, l'exportation du whisky ainsi que des produits forestiers vers l'Union Européenne.

25. Le choix d'intégration verticale. — Les compagnies maritimes sont dépendantes des échanges et du commerce mondial. Le contexte international les oblige parfois à s'adapter en optant pour des stratégies structurelles. Ces stratégies peuvent constituer en intégration verticale ou horizontale.

L'intégration horizontale consiste en un accroissement de la flotte notamment grâce à l'acquisition de navires neufs ou d'occasion ou encore par l'absorption d'autres compagnies. L'intégration verticale a pour but d'intégrer les activités amont et aval liées au transport maritime (la manutention et les activités portuaires, le pré et post acheminement terrestre etc...).

⁷³ notre action décisive signifie qu'au moment de la sortie, les opérateurs seront prêts et en attente d'effectuer l'importation de médicaments vitaux dans notre pays

⁷⁴ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/brexit-les-ecossais-veulent-une-liaison-maritime-avec-leurope-pour-exporter-leur-whisky-1125835>

Une ligne britannique de renom a décidé d'appliquer une stratégie d'intégration verticale⁷⁵. Le 24 janvier 2020, le Président de Brittany Ferries, Jean-Marc Roué a confirmé que la compagnie serait partie prenante dans le projet de navettes ferroviaires entre le port de Cherbourg et Bayonne porté par la région Normandie. « *Dans la perspective du Brexit et constatant que le flux de poids lourds britanniques et irlandais vers l'Espagne sont en progression de 30% depuis trois ans, Brittany Ferries s'engagera dans ce nouveau métier d'opérateur ferroviaire.* » Ce projet attendu a déjà permis à la région Normandie d'obtenir un financement européen de 1,7 millions d'euros (voir **Titre II Chapitre I Section II** de ce mémoire).

La rapide adaptation de cette compagnie de ferries mérite une attention particulière. Brittany Ferries « *construit progressivement son arc Atlantique.*⁷⁶ » En outre, la compagnie bretonne spécialisée dans le transport de passagers, développe son activité dans le transport de fret⁷⁷. C'est entre l'Irlande et l'Espagne que cette stratégie de développement de fret se tourne. Après avoir testé pendant deux ans l'opportunité d'une offre sur ces destinations, Brittany Ferries concrétise ses propositions. Dans le contexte du Brexit, l'Irlande et l'Espagne deviennent deux parties prenantes stratégiques pour la compagnie bretonne. Selon Jean-Marc Roué, président du conseil de surveillance de Brittany Ferries, « *elles deviennent désormais stratégiques pour notre redéploiement à venir. On ne peut que regretter le Brexit et craindre son impact. Mais le Brexit ouvre de nouvelles lignes, de nouveaux débouchés, de nouveaux marchés d'approvisionnement, tant vers le Royaume Uni que vers l'Irlande.*⁷⁸ » Ainsi, à partir de mars 2021, une nouvelle ligne reliera Cherbourg à Rosslare.

⁷⁵ <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/35856-brittany-ferries-dans-le-projet-de-fer-routage-cherbourg-bayonne>

⁷⁶ <http://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/brittany-ferries-construit-progressivement-son-arc-atlantique>

⁷⁷ *Ibid* 68

⁷⁸ *Ibid* 68

« Dans un environnement Brexit, qui questionne le sort de l'Irlande, offrir un contournement par la mer du « landbridge⁷⁹ » britannique peut s'avérer opportun⁸⁰. »

⁷⁹ voie commerciale reliant l'Irlande au continent via les routes et ports britanniques

⁸⁰ *Ibid* 68

TITRE II : L'action des Etats face au Brexit

Le Brexit est synonyme d'adaptation non seulement par les armateurs mais également pas les États. En effet, les ports vont connaître un changement considérable qui nécessite l'adaptation des infrastructures portuaires. Ces aménagements ont un coût et les différents États, avec le soutien de l'Union Européenne, garantissent une aide financière face au Brexit (**Chapitre I**). A côté de cette problématique financière, les États doivent anticiper les négociations futures entre puissances étatiques (**Chapitre II**).

Chapitre I : Les aides financières des Etats aux ports

Le droit de l'Union Européenne garantit des aides d'État aux entités privées ainsi qu'aux infrastructures publiques. Face au Brexit, ces aides traditionnelles se voient être renforcées et toujours soutenues par les fonds de l'Union Européenne afin d'assurer le trafic maritime (**Section I**). Or, l'Union Européenne ne se satisfait pas uniquement de ces aides traditionnelles issues du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne. De nouveaux investissements nécessaires aux ports sont soutenus par l'UE (**Section II**).

Section I : Les aides traditionnelles renforcées

26. Les aides d'État au transport maritime. — Les aides d'État sont régies par l'article 107 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne. Ces aides sont légales mais limitées dans le cas où elles menaceraient de fausser la concurrence. Elles ne sont pas autorisées dans l'hypothèse où elles affectent les échanges entre les États membres. L'article dispose d'une liste exhaustive des situations où ces aides d'État sont autorisées.

Il convient d'écarter en amont le doute planant sur l'application de cet article au sein du Royaume-Uni qui est devenu un « pays tiers ».

En outre, l'application de cet article en matière maritime est particulièrement adaptée au secteur.

Les réponses données par l'Institut français de la mer (IFM) et le Cluster maritime français (CMF) concernant les aides d'États et le transport maritime permettent d'éclairer la question⁸¹. En 1997, « *la Commission européenne a adopté un cadre juridique autorisant les États membres à mettre en œuvre des dispositifs d'aides d'État au secteur maritime.* » En 2004, cette position est confirmée en raison du déclin du secteur maritime. L'IFM et le CMF ont insisté sur le fait que, sans les aides d'État au transport maritime, les armateurs européens auraient été dans une position très fragilisée et incertaine. Selon l'Institut français de la mer et le Cluster maritime français, « *les aides d'État ne doivent pas être considérées comme des subventions qui auraient supprimé la concurrence entre armateurs. Leur mise en œuvre a évité toute distorsion à l'intérieur de l'Europe, elle a de surcroît poussé les armateurs à devenir de plus en plus efficaces face à leurs concurrents non européens. En ce sens, elles ont eu un effet très positif qui doit se poursuivre.* »

Et cette poursuite des aides d'État est encore avérée aujourd'hui. Au mois de juin 2020, la Commission européenne a validé des aides publiques visant le secteur du transport maritime dans plusieurs pays de l'Union Européenne dont Chypre, le Danemark ou encore la Suède.⁸² Ces aides se fondent dans l'accompagnement par les États des différents acteurs maritimes face au Brexit. La Commission européenne souhaite stimuler l'immatriculation des navires sous pavillon européen et contribuer à la compétitivité « *dans le respect des lois antitrust.*⁸³ »

La CE a ainsi ancré l'introduction d'un régime de taxation au tonnage en Estonie, ou encore la prolongation de ce dispositif pour dix ans à Chypre. Ce régime de taxation avait été introduit il y a une dizaine d'années en Grèce. « *Les armateurs sujets à l'impôt sur les sociétés peuvent opter, sur une période de 10 ans*

⁸¹ La Revue maritime n°494, septembre 2012

⁸² <http://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/lue-approuve-cinq-regimes-daides-au-transport-maritime>

⁸³lois qui s'opposent à l'entrave de la libre concurrence pratiquée par des groupements de sociétés visant à bénéficier d'un monopole

renouvelable, pour un impôt forfaitaire de taxation calculé en fonction du tonnage des navires exploités en substitution de l'impôt sur les sociétés⁸⁴ ».

La Commission européenne justifie son accord relatif à ces aides publiques en considérant que *« les régimes sont conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État car ils contribueront à la compétitivité du secteur du transport maritime de l'UE et encourageront l'immatriculation des navires en Europe, tout en préservant les normes sociales, environnementales et de sécurité élevées de l'Europe et en garantissant des conditions de concurrence équitables⁸⁵. »*

Ces aides validées par l'Union européenne sont également largement appréciées des différents États. A ce titre, Natasa Pilides, vice-ministre chypriote du transport maritime estime que *« reconduire de dix ans notre système de taxation au tonnage nous permet de poursuivre notre engagement en faveur de la croissance durable du transport maritime européen. »*

Les aides d'État contribuent ainsi largement au trafic maritime et garantissent les échanges européens et le financement des entités publiques, en dépit de la sortie d'un des membres de l'UE.

27. Les Fonds européens. — L'Union européenne confie à ses États membres une partie de sa gestion financière, c'est la gestion partagée. Les fonds européens permettent de financer trois politiques dont la politique de cohésion économique, sociale et territoriale. L'ambition de cette politique est de réduire les écarts de richesse et de développement entre les régions de l'Union européenne. Le fonds européen de développement régional (FEDER) est le fonds qui aide au financement de la politique économique des États membres.

Depuis le début du processus de sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne, la crainte de États membres résulte dans l'abaissement du budget européen. En effet, le Royaume-Uni y contribue largement et en devenant un État tiers, les

⁸⁴ Ibid 82

⁸⁵ Ibid 82

membres de l'UE n'auraient plus la garantie de cette participation financière. Ce qui inquiète le plus les États européens, c'est de faire face à une baisse des fonds régionaux européens. Selon les estimations d'un rapport de l'Institut Jacques Delors⁸⁶, « *la sortie du Royaume-Uni de l'UE pourrait en effet amputer le budget européen de près de 10 milliards d'euros par an.* »

Toutefois, ces estimations avaient été émises avant la sortie officielle du Royaume-Uni du 31 janvier 2020. L'incertitude demeure toujours quant à la conclusion d'un accord ou non entre les deux parties prenantes. Or, comme étudié notamment à travers l'introduction de ce mémoire, la participation financière de l'État britannique avant sa sortie a toujours été un sujet de discordance perpétuelle avec l'UE. Si un accord est tout de même conclu avant la fin de la période de transition, il convient d'émettre un doute sur une quelconque participation budgétaire britannique.

L'Union européenne a conscience de cette absence de volonté britannique de participer financièrement. Or, peut être sur un ton qui se voulait rassurant, le président du Conseil européen, Charles Michel, a proposé le vendredi 10 juillet 2020, un fonds de 5 milliards d'euros qui sera utilisé pour compenser le choc du Brexit à la fin de la période de transition⁸⁷. « *Au total, le président du Conseil table sur un budget global de 1 094,8 milliards sur 7 ans, soit 1,074 % de la richesse européenne. Il se heurte toujours à la volonté des États dits « frugaux » (Danemark, Pays-Bas, Suède, Autriche...) qui entendent ne pas dépasser les 1 %⁸⁸* ». La fin de la période de transition rendra compte du budget européen qui devra, incontestablement, soutenir les États membres et le secteur maritime.

⁸⁶ <https://institutdelors.eu/publications/Brexit-et-budget-de-lUE-menace-ou-opportunite/>

⁸⁷ <https://www.ouest-france.fr/europe/ue/l-union-europeenne-propose-un-fonds-de-5-milliards-d-euros-pour-absorber-le-choc-du-brexit-6901895>

⁸⁸ https://www.lepoint.fr/politique/emmanuel-berretta/brexit-le-manque-a-gagner-de-l-union-europeenne-c-est-maintenant-17-02-2020-2363050_1897.php#

Section II : De nouveaux investissements soutenus par l'UE

28. Des investissements avec ou sans *deal*⁸⁹. — Le Brexit influence les futures structures et conjonctures portuaires. L'organisation des ports est remaniée afin de s'adapter à la réception de marchandises provenant d'un État tiers. De surcroît, les ports européens ne peuvent prendre le risque d'attendre la conclusion ou non d'un accord. Les « éternelles » négociations entre l'Union européenne et le Royaume-Uni ne doivent pas être un obstacle à la fluidité du trafic maritime. C'est la raison pour laquelle certains européens ont déjà investi dans leurs ports afin de garantir les échanges commerciaux par voie maritime.

La courte distance qui sépare la plupart des États européens du Royaume-Uni n'est pas forcément proportionnelle aux aménagements financiers que les États ont déjà entrepris. A titre d'exemple, la Dublin Port Company⁹⁰ a investi trente millions d'euros dans des aménagements dédiés aux inspections douanières.

29. Les « Ports de Normandie ». — Les investissements faits dans les ports de Normandie attirent l'attention. La contribution que la région a apporté est en réalité d'origine européenne⁹¹.

Depuis le 7 janvier 2019, les « Ports de Normandie » réunissent les ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe. Cette création s'apparente, telle qu'une alliance entre compagnies maritimes, à une stratégie d'alliance portuaire. Les « Ports de Normandie » sont au service du développement économique de chacun des ports.

Le 14 février 2020, Hervé Morin, Président de la région de Normandie, et Philippe Deiss, directeur de Port de Normandie, se sont satisfaits du succès de l'alliance portuaire auprès de la communauté locale. Hervé Morin a annoncé pour les trois ports, un plan pluriannuel d'investissement compris en 25 et 40

⁸⁹ accord

⁹⁰ entreprise appartenant à l'Irlande et gérant le port

⁹¹ https://www.lantenne.com/Herve-Morin-a-Dieppe-Ports-de-Normandie-est-une-reussite_a51309.html

millions d'euro par an pour notamment l'aménagement de la base de maintenance dans l'avant-port de Dieppe pour le projet de par éolien. Or, la deuxième phase de ces investissements est dédiée aux aménagements nécessaires pour face au Brexit, notamment la mise en place de visas électroniques afin d'effectuer des contrôles biométriques (environ 4 million d'euros). « *Même si l'équipe dirigeante de PdN [Ports de Normandie] a affirmé être déjà "Brexit Ready"*⁹² ».

C'est également à travers son annonce du 14 février que le Président de la région de Normandie a rappelé « *que les deux ferries exploités par DFDS Seaways sur la ligne Dieppe-Newhaven auront été équipés de scrubbers pour mai prochain, un investissement financé par le Syndicat mixte pour la promotion du transmanche (SMPAT), piloté par le conseil départemental de Seine-Maritime (CD76) mais également par la région Normandie*⁹³ ».

L'important financement apporté pour l'aménagement des ports français s'explique par leur localisation stratégique. En effet, les ports de la Manche côté France ont toujours été, pour le Royaume-Uni et l'Irlande, une porte d'entrée vers l'Europe. Le député européen, Alain Cadec soutient que « *les ports français bénéficient en effet d'une position géographique idéale pour assurer la continuité et le renforcement de nos relations économiques avec l'Irlande*⁹⁴. »

30. Le soutien parlementaire du transport maritime. — Ce soutien parlementaire suit la ligne de conduite de la Commission européenne. Le financement, précipité ou non, des États, souligne l'indépendance des échanges commerciaux par voie maritime. Le caractère très politisé du Brexit est d'autant plus mis en avant par les décisions des États alors même que le contexte des relations futures est encore incertain.

⁹² *Ibid* 91

⁹³ *Ibid* 91

⁹⁴ déclaration du 2 août 2018 suite au vote de la commission des transports du Parlement européen dans le cadre du projet de règlement sur le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)

En France, l'Assemblée nationale répond à des questions qui lui sont soumises, notamment concernant le Brexit et le sort des entités privées. A travers une réponse publiée au Journal Officiel le 9 juillet 2019, l'Assemblée déclare que « *afin que l'ensemble des acteurs économiques soient préparés au Brexit, le gouvernement a mis en œuvre un plan de communication à destination des entreprises. Ce plan vise à leur permettre d'identifier l'ensemble des conséquences d'un retrait sans accord sur leur activité et d'adopter toutes les mesures nécessaires pour se préparer à cette éventualité.*⁹⁵ » Sur son site, l'Assemblée nationale se veut rassurante en publiant des guides pédagogiques ou des recommandations « *afin que les entreprises anticipent au mieux tous les impacts prévisibles du Brexit pour leur activité, et se préparent en conséquence.*⁹⁶ » Les financements et l'implication des États soulignent la volonté de préparer la rupture finale et d'apporter une sécurité et visibilité aux acteurs maritimes.

⁹⁵ <http://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-13646QE.htm>

⁹⁶ (Rép. min. à QE n° 21379, JOAN Q. 27 août 2019, p. 7648)

Chapitre II : Les négociations futures entre puissances étatiques

La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne entraîne un changement de statut de cet État. En décidant de se détacher des autres États membres, l'État britannique décide d'être une puissance maritime totalement indépendante. Les accords conclus par l'UE avec d'autres États membres ne s'appliquent plus en droit anglais. Un des enjeux principaux auquel doivent faire face les deux parties prenantes du Brexit, c'est la négociation de nouveaux accords avec les États tiers (**Section I**). En devenant lui-même un État tiers, le Royaume-Uni a perturbé dans sa sortie un conflit politique très sensible. L'adaptation des frontières maritimes face à ce problème politique mis en retrait, est nécessaire (**Section II**).

Section I : Les nouveaux accords en négociation

31. Les réglementations bilatérales et multilatérales. — Certaines réglementations d'origine étatique restreignent la liberté du commerce maritime⁹⁷. Ces restrictions ont comme objectif principal de contrôler le trafic maritime.

Des réglementations bilatérales sont apparues afin de régler les transports entre certains ports. Ces accords ont permis aux États de répartir comme ils le souhaitent, le trafic dans leur port.

Toutefois, Messieurs les professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel soulignent que cette réglementation bilatérale a été fortement critiquée car trop rigide. C'est la raison pour laquelle il était nécessaire de trouver une forme de réglementation plus souple et ainsi, plus avantageuse pour chacun des signataires.

En 1974, un Code de conduite de conférences maritimes à l'initiative de la CNUCED, est adopté à Genève et est en vigueur depuis le 6 octobre 1983. Ce code inclut notamment une règle de partage des trafics entre pays signataires et pays tiers de 40/40/20 en son article 2. Le principe étant que « *toute compagnie maritime admise à une conférence aura des droits de desserte et de chargement*

⁹⁷ *Ibid* 43 p. 289

dans les trafics assurés par cette conférence. » Ainsi, dans un trafic donné entre deux Etats, 40% des marchandises transportées par une conférence doit l'être sur des navires battant pavillon d'un des deux Etats, 40% par l'autre Etat concerné et enfin, 20% des marchandises transportées doivent l'être sur un navire battant pavillon d'un Etat tiers. Cette règle des 40/40/20 initialement applicable aux trafics réguliers, a été étendue à l'ensemble du trafic maritime depuis.

Les auteurs du traité relèvent, notamment, une difficulté importante à travers le Code de conduite : celui des accords bilatéraux conclus entre un Etat tiers et un Etat de la Communauté. Ces accords rigides prévoyaient radicalement un partage de trafic de 50/50 entre deux Etats signataires. Sur le fondement de l'article 2 du Code, ces accords bilatéraux devaient être ouverts aux compagnies des Etats tiers, afin de respecter la règle des 40/40/20.

32. Des négociations difficiles. — Comme le souligne M. le professeur Thierry Chopin à travers son article⁹⁸, « *les négociations d'accords commerciaux avec les grandes puissances comme les États-Unis, la Chine et l'Inde seront permanentes, longues et très dures dans un contexte où le Royaume-Uni hors de l'UE négociera seul dans le cadre de rapports de forces beaucoup moins favorables qu'en tant qu'État membre de l'UE* ». Selon l'auteur, les puissances maritimes comme la Chine ne donneront pas un accès à leur marché plus favorable au Royaume-Uni qu'à l'UE. Une des raisons principales expliquant cet état d'esprit est la politique d'émigration soutenue par Boris Johnson. Le Premier ministre britannique est porteur d'une idéologie d'émigration très stricte qui est l'un des fondements de son programme lors de son élection. À côté de la primauté de la souveraineté britannique et l'économie interne, l'immigration est un des thèmes ayant influencés le vote des britanniques en 2016 (voir annexe n°4). L'État chinois, au même titre que l'État indien, attend de la part de Londres un réel assouplissement de la « *politique de visas vis-à-vis des Chinois et des Indiens*⁹⁹. »

⁹⁸ T. CHOPIN, *Succès des Brexiteurs, échec du Brexit*, institutdelors.eu/publications/succes-des-brexiteurs-echechs-du-brexit

⁹⁹ *Ibid* 98

La ligne politique de Boris Johnson ne semble pas être favorable à la négociation de nouveaux accords en tant que nouvel État tiers à l'UE. M. le professeur Thierry Chopin craint la tentation à l'isolationnisme que pourrait avoir le Gouvernement britannique. La sortie du Royaume-Uni est pour certains un retour à un « *État providence purement national dans lequel l'ancienne contribution britannique au budget européen serait transférée au budget national*¹⁰⁰ ».

33. Une nouvelle position du Royaume-Uni face aux puissances. — L'avenir des échanges maritimes entre le Royaume-Uni et les différents États dépend du choix politique vers lequel Boris Johnson s'oriente.

Comme étudié précédemment, la politique d'immigration britannique a son importance dans la négociation d'accords. Actuellement, ce régime est défavorable et rend le Royaume-Uni non attractif dans le cadre de négociations futures. Une puissance maritime a décidé de fermer des sites établis initialement au Royaume-Uni. C'est le Japon, qui a rapatrié ses entreprises afin d'éviter l'incertitude du Brexit et, de se tenir à l'accord de libre-échange négocié avec l'UE¹⁰¹. Cet accord entre le Japon et l'UE s'explique par un nombre important d'exportations européennes vers le Japon (58 milliards d'euros de marchandises par an¹⁰²). En 2013, l'UE a décidé de conclure un accord commercial avec le Japon notamment afin « *d'envoyer un signal fort indiquant que deux des plus grandes économies du monde rejettent le protectionnisme*¹⁰³ ». En sortant de l'Union européenne, le Royaume-Uni se rapproche de l'isolationnisme et se prive de bénéficier des avantages de cet accord commercial.

Néanmoins, même si les britanniques perdent un nombre important de partenariats provenant du continent asiatique, une stratégie britanno-américaine voit le jour. Le Royaume-Uni était un des États membres de l'UE qui

¹⁰⁰ *Ibid* 98

¹⁰¹ accord de principe sur les principaux éléments de l'accord de partenariat économique UE-Japon du 6 juillet 2017

¹⁰² https://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/eu-japan-economic-partnership-agreement/index_fr.htm

¹⁰³ *Ibid* 102

contribuait le plus aux importations et exportations avec les États-Unis. Depuis mars 2020, Boris Johnson laisse entendre qu'il prévoit des négociations avec l'État américain pouvant conclure sur un accord de libre-échange. Le gouvernement britannique a publié en mars 2020 ses objectifs de négociations concernant ce potentiel accord de libre-échange. La ministre britannique au commerce international, Liz Truss, y voit « *des bénéfices potentiels énormes pour toutes les parties du Royaume-Uni*¹⁰⁴ ».

Le Royaume-Uni semble ainsi déjà prêt à se tourner du côté de l'Océan Atlantique pour concrétiser des accords commerciaux. L'avenir rendra compte de la conclusion ou non d'un accord entre les États-Unis et le Gouvernement britannique. Ces discussions s'annoncent toutefois « *longues et très dures dans un contexte où le Royaume-Uni hors de l'UE négociera seul dans le cadre de rapports féroces beaucoup moins favorables qu'en tant qu'État membre de l'UE*¹⁰⁵ ».

33. L'attractivité des pavillons après Brexit. — Il est intéressant de s'interroger sur les changements qu'entraîneront la rupture entre le Royaume-Uni et l'Union Européenne sur le pavillon des navires.

Le Brexit a déjà eu pour conséquence le rapatriement des navires du groupe CMA CGM qui étaient sous pavillon britannique¹⁰⁶. Le conseiller institutionnel du groupe français a expliqué que, pour bénéficier de la taxe de tonnage¹⁰⁷, les navires doivent être immatriculés dans un registre européen. Le groupe a ainsi décidé, dès le mois de mars 2019, de rapatrier 44 navires de la flotte qui arboraient le pavillon britannique, vers les registres de Malte et Madère dans un premier temps, puis au RIF¹⁰⁸.

¹⁰⁴ <https://www.lopinion.fr/edition/international/libre-echange-royaume-uni-se-montre-presse-negocier-etats-unis-213222>

¹⁰⁵ *Ibid* 98

¹⁰⁶ <https://portsetcorridors.com/2019/brexit-les-trois-jours-du-royaume-uni>

¹⁰⁷ taxation imputable sur les bénéfices générés par un armateur

¹⁰⁸ Registre international français

Ce rapatriement pour un pavillon français n'est pas anodin. Jacques G rault, le conseiller institutionnel du groupe CMA CGM a déclaré que « *rapatrier nos navires sous pavillon national signifie que nous devons avoir plus d'officiers français dans les prochaines années. Nous sommes en cours d'étude avec l'ENSM sur ce sujet.* »

Selon les données du World Fleet Monitor publiées le 18 septembre 2019 par Clarkson Research Services, le pavillon britannique a été éjecté des 20 premiers registres d'immatriculation des navires mondiaux, passant de la 19  place en août à 21 en septembre au profit de l'Inde et de l'Iran¹⁰⁹.

Le pavillon britannique perd de son attractivité en quittant l'UE au profit des pavillons européens. Néanmoins, en n'étant plus soumis aux lignes directrices européennes, l'état britannique a la possibilité d'appliquer une politique agressive face aux  tats membres de l'Union européenne.

Section II: Une adaptation maritime face à un problème politique

34. Le cas de la mer d'Irlande. — Les futurs accords entre les différentes puissantes étatiques permettent aux différents Etats d'assurer la fluidité des échanges entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Le Royaume-Uni semble subir un délaissement de la part de certains Etats qui préfèrent rompre leurs liens avec celui-ci.

Toutefois, un cas très particulier suscite de nombreux questionnements autant du côté britannique que de la part du reste des Etats européens qui sont sans réponse à ce jour. C'est le cas de la frontière de la mer d'Irlande. Ce conflit extrêmement politisé a d'abord été mis de côté dans les premiers accords de retrait que proposait le Parlement britannique. Pour autant, Theresa May déclarait qu'il était « *impératif de ne pas rétablir la frontière physique entre le Nord et le Sud de l' le d'Irlande*¹¹⁰. » L'accord initialement négocié par l'ancienne Premier ministre prévoyait l'instauration d'un *backstop*. Il s'agissait d'un mécanisme provisoire

¹⁰⁹ <http://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/le-pavillon-britannique-ejecte-des-20-premiers-registres-dimmatriculation-des-navires>

¹¹⁰ <https://www.alternatives-economiques.fr/mer-dirlande-nouvelle-frontiere/00090891>

qui visait à garantir l'ouverture de la frontière terrestre irlandaise le temps que les négociateurs britanniques et européens parviennent à un accord. Mais Boris Johnson s'y était opposé car ce *backstop* entraînait le maintien de l'Irlande du Nord dans le marché unique pendant une durée indéterminée ce qui l'empêchait de « *conclure des accords de libre-échange avec le reste du monde*¹¹¹ ».

Or, l'« *Irlande du Nord possède la seule frontière terrestre de la Grande-Bretagne avec l'UE, ce qui en fait un point de convergence pour les questions complexes sur le fonctionnement d'un nouveau système de commerce transfrontalier après le Brexit*¹¹² ». C'est la raison pour laquelle la question irlandaise a ensuite été l'une des questions cruciales lors des négociations de l'accord de retrait final. En effet, l'accord du vendredi saint¹¹³ qui prévoyait l'absence de contrôle frontalier entre les deux Irlande se heurte avec la sortie du Royaume-Uni de l'UE. Le protocole n°2 de l'accord de retrait prévoit que certaines règles relatives au marché intérieur seront applicables à l'Irlande du nord. « *Cette dernière bénéficiera donc d'un régime douanier distinct du reste du Royaume-Uni en appartiendra à une double zone douanière, celle de l'UE et celle du Royaume-Uni.*¹¹⁴ » Cette décision annonce nettement un retournement de situation et la volonté de Boris Johnson d'utiliser l'Irlande du Nord comme porte vers l'UE.

Or à la fin de la période de transition, c'est à « *l'assemblée d'Irlande du Nord de décider de reconduire ou d'abandonner les règles européennes. Si cette dernière décide de les reconduire, [...] ces règles seront appliquées pendant huit autres années, avant un nouveau vote de l'assemblée sur la question*¹¹⁵ ».

Sans doute dans l'espoir d'influencer la décision de l'assemblée d'Irlande du Nord, le Royaume-Uni a annoncé au mois d'août 2020, un plan de 200 millions de livres (environ 217 millions d'euros) dans le but d' « *atténuer les*

¹¹¹ *Ibid* 110

¹¹² https://www.challenges.fr/monde/brexit-la-grande-bretagne-cherche-a-attenuer-les-perturbations-commerciales-en-irlande-du-nord_722173

¹¹³ accord de paix entre l'Irlande et l'Irlande du Nord du 10 avril 1998

¹¹⁴ *Ibid* 24

¹¹⁵ <https://www.touteleurope.eu/actualite/brexit-quelles-consequences-pour-les-deux-irlande.html>

perturbations commerciales post-Brexit pour les entreprises d'Irlande du Nord lorsque les règles de l'Union européenne en matière de liberté de circulation cesseront de s'appliquer à la fin de l'année¹¹⁶. » Ce plan d'aide doit entrer en vigueur en septembre 2020, avant la fin de la période de transition.

¹¹⁶ Ibid 112

Les armateurs autant que les États font preuve d'une adaptation depuis le référendum sur la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Cette anticipation réelle et rapide est le fruit d'un secteur commercial qui ne peut interrompre son activité. En effet, 80% des marchandises dans le monde sont transportées par la mer. Perturber le trafic maritime aurait pour conséquence de perturber la quasi totalité des échanges commerciaux mondiaux.

Toutefois, même si les différents acteurs du secteur maritime s'adaptent, créent de nouvelles stratégies commerciales, investissent pour moderniser les infrastructures portuaires ou encore négocient de nouveaux accords, ceux-ci s'élancent dans un cadre juridique qui reste pour l'instant, incertain et instable. L'incertitude du futur régime juridique qui encadrera les relations entre les britanniques et l'Union européenne s'accroît par l'absence d'accord conclu entre les deux parties prenantes, à quelques mois de la fin de la période de transition. Malgré cela, les échanges maritimes existent toujours entre le Royaume-Uni et l'UE et leur réglementation, même incertaine, est nécessaire.

PARTIE II : L'ADAPTATION DES ACTEURS MARITIMES À UN CADRE JURIDIQUE INCERTAIN

Au sein de l'Union européenne, les États membres bénéficient du principe de liberté de circulation des biens et des personnes. Cette liberté de circulation permet un libre-échange des marchandises grâce à l'effacement des frontières le temps d'un échange commercial. L'absence de compromis trouvé entre le Royaume-Uni et l'Union européenne plus de quatre ans après le référendum britannique, accentue l'incertitude quant au futur cadre juridique. A ce jour, le Premier ministre britannique Boris Johnson n'entend aucunement se plier aux règles de l'UE tandis que l'Union européenne souhaite toujours trouver un accord aménagé aux relations historiques des deux parties prenantes.

Néanmoins, les échanges maritimes doivent répondre à un encadrement juridique et ne peuvent attendre la fin de la période de transition. Une régulation est d'ores et déjà nécessaire pour répondre à la circulation des marchandises actuelle (**TITRE I**). « *L'ambition affichée par les parties à l'accord est d'assurer une période de sécurité juridique permettant de négocier sereinement la future relation entre le Royaume-Uni et l'UE*¹¹⁷ ». C'est la raison pour laquelle les parties ont convenu du maintien l'application du droit de l'UE pour chacune des parties, jusqu'à la fin de la période de transition, au moins (**TITRE II**).

¹¹⁷ *Ibid* 24

TITRE I : Une régulation nécessaire du transport maritime de marchandises

« *Si à ce jour, les perspectives des futures relations demeurent encore hypothétiques, celles-ci se caractériseront par une sortie du marché unique et une nouvelle réglementation en lieu et place des différentes libertés de circulation.*¹¹⁸ » L'enjeu le plus critique de la sortie britannique de l'Union européenne reste le futur cadre douanier. L'adaptation douanière entre l'Union européenne et le Royaume-Uni (**Chapitre I**) semble étonnamment être le sujet sur lequel les parties prenantes réussissent à trouver un terrain d'entente. Hormis le cadre douanier qui se dessine peu à peu, la réglementation, plus générale, du transport de marchandises (**Chapitre II**) reste floue à ce jour.

Chapitre I : L'adaptation douanière entre l'Union européenne et un nouvel État tiers

La création de l'Union européenne a entraîné la création d'une zone douanière avantageuse pour ses États membres : le marché intérieur et l'Union douanière. De cette Union, découle le principe de libre circulation des marchandises. La sortie du Royaume-Uni de l'UE sans accord entraînerait la sortie britannique de l'Union douanière. A ce titre, il convient de s'interroger sur le sort qu'attend la liberté de circulation des biens (**Section I**) dans les eaux que partagent l'UE et l'île britannique. Même si la période de transition court toujours, c'est l'hypothèse d'une sortie « *no deal*¹¹⁹ » qui est anticipée d'ores et déjà par l'Union européenne et le Royaume-Uni (**Section II**).

¹¹⁸ *Ibid* 24

¹¹⁹ sans accord

Section I : Le sort du principe de libre circulation des marchandises

35. Le marché intérieur (ou le marché unique). — Dès 1951, la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) tente de créer une communauté économique. « *Le traité de Paris instaurant la CECA prévoit la mise en commun, sous l'autorité des institutions supranationales, de la production de charbon et d'acier de la France, de l'Allemagne, de l'Italie et du Benelux (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg)*¹²⁰ ». A cette époque, le domaine économique apparaît comme un champ de coopération plus consensuel que le domaine de défense par exemple.

Le traité de Rome de 1957 instaurera les fondements du « marché commun » (ancien nom du marché unique). Au moment de la création de la Communauté Économique Européenne (CEE), les États signataires estiment que « *l'élimination des obstacles existants appelle une action concertée en vue de garantir la stabilité dans l'expansion, l'équilibre dans les échanges et la loyauté dans la concurrence* ».

Aujourd'hui, le marché intérieur est une union douanière entre les États membres de l'Union européenne. Ce marché intérieur, aussi appelé marché unique, repose sur quatre libertés fondamentales : la libre circulation des biens et des services, des capitaux et des personnes. C'est le plus grand espace économique sans barrière du monde. De plus, le marché unique est une union qui s'étend au delà de la zone de l'UE. En effet, certains pays qui ne sont pas membre de l'Union européenne, font partis de ce marché intérieur grâce à des accord bilatéraux notamment. C'est le cas de la principauté de Monaco.

Par ailleurs, le Royaume-Uni continue d'y participer pendant la durée de la période de transition qui suit sa sortie de l'Union européenne.

Ce marché unique permet un réel développement économique harmonisé à tous les États membres de l'UE. Cette Union douanière met en avant « *un principe d'efficacité économique, selon lequel la suppression des obstacles à la libre*

¹²⁰ <https://www.toutteleurope.eu/actualite/le-marche-unique.html>

circulation sur le continent permet : [...] plus de concurrence, plus d'innovation, et des produits plus nombreux et moins chers.¹²¹ »

L'objectif recherché du marché unique est d'assurer l'application des libertés énoncées, piliers de cette union. Pour ce faire, le droit de l'UE impose des règles de concurrence commune à tous les membres qui a pour but de créer une harmonisation fiscale et un rapprochement des législations nationales.

« Un système de droits de douane uniformisé est appliqué aux importations depuis les pays tiers et il n'y a aucun droit de douane aux frontières intérieures, entre pays de l'UE.¹²² » Les marchandises provenant des pays tiers seront taxés à l'entrée de l'UE. néanmoins, une fois les biens entrés dans la zone dite du marché unique, leur circulation est libre de tous droits fiscaux ou autres contrôles douaniers.

Selon la Commission européenne, l'Union douanière de l'UE est indispensable au bon fonctionnement du marché unique. Dans la pratique, tous les États membres agissent *« de concert¹²³ »*, ne laissant paraître qu'un géant contrôle douanier commun à l'entrée, valant pour tout le territoire de l'Union européenne.

36. Le contrôle douanier. — Selon le Règlement (UE) n° 952/2013 du 9 octobre 2013 qui porte sur l'établissement du code des douanes de l'Union, les marchandises en provenance du Royaume-Uni et allant vers l'Union européenne ou bien les marchandises sortant de l'Union européenne en direction du Royaume-Uni devront, en cas de Brexit sans accord, faire l'objet de contrôles douaniers.

Aux vues des nombreuses négociations n'aboutissant à aucun accord, le Royaume-Uni est amené à devenir un Etat tiers. Les marchandises importées du Royaume-Uni à destination de l'Union européenne devront être soumises à des droits de douane, et ce, dans le cadre du respect des dispositions du Règlement

¹²¹ *Ibid* 120

¹²² https://ec.europa.eu/taxation_customs/facts-figures/eu-customs-union-unique-world_fr

¹²³ *Ibid* 122

(CEE) n° 2658/87 du 23 juillet 1987 portant sur la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun.

Le sort du contrôle douanier entre le Royaume-Uni et l'Union européenne impatient les différents acteurs du secteur maritime. Or, jusqu'à présent, il fait l'objet de débats incessants, points de vue changeants et d'adaptation à la situation sanitaire actuelle.

Ainsi, à l'aube de la sortie officielle du Royaume-Uni, Michael Gove¹²⁴ affirmait que les britanniques seront « *en dehors du marché unique et de l'union douanière, nous devons donc être prêts pour les procédures douanières et les contrôles réglementaires qui s'ensuivront inévitablement.* » En février dernier, Michael Gove annonçait clairement que les biens provenant ou allant vers l'UE ne bénéficieraient d'aucun traitement préférentiel. Cet état d'esprit qui a inquiété le secteur commercial a néanmoins été réétudié à l'arrivée de la crise sanitaire actuelle.

En outre, en juin dernier, le Gouvernement britannique a exprimé sa volonté d'alléger les contrôles douaniers aux frontières de l'Union européenne. Cette décision de renoncer au projet initial de ces contrôles complets sur les marchandises en provenant de l'Union européenne a eu pour effet de rassurer les entreprises britanniques qui ne seront pas prêtes à un changement radical à la fin de la période de transition. Le Gouvernement britannique a précisé que le changement du régime douanier post-Brexit se fera par étapes jusqu'au mois de juillet 2021¹²⁵. Le changement de position de Boris Johnson concernant ces contrôles douaniers est la conséquence de l'inquiétude des entreprises mais également de la crise sanitaire qui les a déjà pénalisés lourdement. Aujourd'hui, les entreprises britanniques qui décident d'importer des marchandises de l'UE auront six mois pour les déclarer à la douane. De plus, il a été décidé qu'elles « *pourront s'acquitter des droits de douane au moment de cette déclaration*¹²⁶. »

¹²⁴ ministre du Bureau du Gouvernement britannique actuel

¹²⁵ https://www.challenges.fr/monde/europe/brexit-londres-opte-pour-des-contrôles-douaniers-par-etapes-avec-l-ue-a-partir-de-janvier_714515

¹²⁶ *Ibid* 125

Afin d’instaurer le régime douanier britannique après la période de transition, le Gouvernement britannique a annoncé un budget de 50 millions de livres (55 millions d’euros environ) consacré au recrutement, à la formation des douaniers et à l’achat de nouveaux équipements nécessaires pour les douanes. Selon Michael Gove, cette annonce financière « *une étape importante dans la préparation du pays en vue de la fin de la période de transition, mais il reste encore du travail.* » Les négociations entre le Parlement européen et le Royaume-Uni ont repris depuis juillet mais semblent retrouver leur état d’avant crise sanitaire : le point mort. Le Parlement européen reproche aux britanniques de vouloir fixer librement leur législation douanière interne tout en commerçant sans restriction avec les États membres de l’UE.

37. Le liberté de circulation des marchandises pendant la période de transition. — « *La volonté d’assurer une sécurité juridique aux opérateurs économiques et de réaliser un retrait du Royaume-Uni en douceur de l’UE a justifié la mise en place d’un même principe de continuité s’agissant de la libre circulation des marchandises*¹²⁷ ». Ainsi, l’accord de retrait du Royaume-Uni a prévu que jusqu’au 31 décembre 2020, le Royaume-Uni continue de faire partie de l’Union douanière et du marché intérieur. M. le professeur Medhi Lahouazi précise que cette union douanière à titre transitoire impose « *la suppression des entraves tarifaires aux échanges entre les États membres, de même que l’élimination des entraves non tarifaires aux échanges, c’est-à-dire des restrictions quantitatives et des mesures d’effet équivalent à de telles restrictions (MEERQ)*¹²⁸. » Il ressort expressément de l’accord de retrait que « *toute marchandise qui a été légalement mise sur le marché de l’Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition peut : continuer à être mise à disposition sur le marché de l’Union ou du Royaume-Uni et circuler entre ces deux marchés jusqu’à ce qu’elle atteigne son utilisateur final*¹²⁹. » Cette règle s’applique à des hypothèses et sous conditions qui sont précisés à travers les dispositions de l’article 41 de l’accord précité (voir annexe n°6). M. le professeur

¹²⁷ Medhi LAHOUZI, « *La régulation de la concurrence au Royaume-Uni après le Brexit : Quelles perspectives ?* », Revue Lamy Droit des Affaires 2019

¹²⁸ *Ibid* 127

¹²⁹ Art. 41 de l’accord sur le retrait du Royaume-Uni et de l’Irlande du Nord de l’Union européenne

Medhi Lahouazi relève qu'étant donné que le Royaume-Uni appartient à l'union douanière jusqu'à la fin de la période de transition, le règlement établissant le code des douanes de l'Union européenne tend à s'appliquer aux marchandises mentionnées à l'article 5 de ce règlement, « *dès lors que le mouvement de la marchandise ait commencé avant la fin de la période de transition et se soit terminé par la suite.* » A la fin de la période de transition, le Royaume-Uni quittera l'Union douanière. Toutefois, comme la principauté de Monaco qui bénéficie du marché intérieur sans être un État membre de l'UE, il est possible d'envisager qu'un accord douanier soit conclu entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. A ce jour, le seul sujet sur lequel les parties prenantes semblent s'entendre reste la libre circulation des biens et le futur régime douanier à terme seulement, jusque juillet 2021.

Section II : L'hypothèse douanière *no deal* anticipée

38. Des déclarations remplies par anticipations. — Un des plus grands risques des formalités douanières est la congestion des ports. En effet, l'augmentation du trafic provoquerait un ralentissement global. Ce phénomène de congestion concernerait surtout les ports rouliers. Le port de Calais, par exemple, est fortement menacé de congestion malgré les aides étatiques dont il bénéficie afin d'adapter ses infrastructures au Brexit.

En devenant un État tiers, le Royaume-Uni ne bénéficie plus des facilités douanières qui permettent d'assurer la fluidité des échanges de marchandises au sein de l'Union européenne. Toutefois, une solution voit le jour afin d'éviter la condensation des ports rouliers : des déclarations de douane effectuées et validées pendant l'expédition. Les transporteurs rouliers établiraient ainsi les déclarations de douane pendant le transport et celles-ci seraient validées avant que la marchandise importée ne touche le territoire français. Grâce à un guide douanier de préparation au Brexit¹³⁰ publié par le ministère de l'action et des comptes publics, l'action à mener afin de se prévaloir de ces déclarations

¹³⁰ accès à ce guide : <https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/uploads/files/Brexit/guide-douane-brexit-entreprises-janvier-2020.pdf>

anticipées est clarifiée. Il est ainsi possible d'anticiper de trente jours avant l'arrivée des biens dans l'UE, le dépôt de cette déclaration dans le système de dédouanement « DELTA G ». Le dédouanement anticipé permet un allègement des formalités douanières et donc d'accélérer le passage des marchandises du Royaume-Uni à l'Union européenne.

39. La « frontière intelligente ». — Pour maintenir la fluidité de circulation des marchandises, la douane française a développé la « frontière intelligente¹³¹ ». Ce système a été mis en place par la douane afin d'anticiper la fin du libre-échange et le rétablissement des formalités douanières aux frontières à partir du 1er janvier 2021.

Depuis la date officielle de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, cette frontière s'applique à tous les points d'entrée et de sortie du Calaisis et plus généralement de la Manche. Un système d'interface informatif a été développé par la douane entre les systèmes des compagnies maritimes¹³² et les systèmes de dédouanement existants¹³³ : le SI Brexit.

La frontière intelligente a pour objectif d'anticiper des déclarations avant l'arrivée au poste frontière. A l'arrivée dans les ports rouliers, les poids lourds sont identifiés grâce à leur plaque d'immatriculation qui sont associées aux déclarations préétablies pendant l'expédition. Ce système permet une automatisation des flux de données pour ne pas arrêter les véhicules en point frontière. *« A l'échelle de chaque point de passage concerné par le Brexit, les compagnies maritimes, ports et le Tunnel ont travaillé conjointement pour adapter l'infrastructure et mobiliser les acteurs locaux afin de préparer la mise en œuvre de la frontière intelligente.¹³⁴ »* Ce système a été créé dans l'optique qu'aucun accord douanier ne soit conclu à la fin de la période de transition. De plus, cette frontière intelligente semble régler une partie du problème de congestion des ports européens à l'importation. Néanmoins, le Gouvernement

¹³¹ *Ibid 131*

¹³² DELTA G

¹³³ NSTI

¹³⁴ *Ibid 131*

britannique ne semble pas anticiper à l'image des douanes européennes, ce phénomène. Comme étudié précédemment, la solution du Royaume-Uni tend plutôt à une exploitation de nouveaux ports grâce à de nouvelles lignes régulières qui permettent le dés-engorgement des ports principaux.

Le système de frontière intelligente a été testé avant la sortie officielle du Royaume-Uni de l'UE. En effet, le 10 octobre 2019, le port du Havre et Brittany Ferries ont testé ce nouveau dispositif de contrôles des marchandises en provenance du Royaume-Uni¹³⁵. Tous les acteurs ayant participé à ce test ont été satisfaits du résultat. « *Nous nous sommes collectivement préparés pour le Brexit* », a déclaré Baptiste Maurand, directeur général du port du Havre. « *Le Grand Port maritime a investi 1,5 million d'euros sur le terminal afin d'optimiser les flux de véhicules et assure qu'il sera possible d'y réaliser en deux heures une embarque et une débarque en simultané*¹³⁶ ».

40. Adaptation de la main d'œuvre. — Une des craintes principales en matière douanière est le manque de personnel face au Brexit. Les entreprises maritimes et les différents États s'attendent à l'absence d'accord à la fin de l'année. Les compagnies maritimes, notamment, adaptent déjà leur main d'œuvre. Malgré l'incertitude quant aux relations commerciales futures entre les parties prenantes, l'adaptation de la main d'œuvre douanière est nécessaire. En outre, le contrôle douanier est la première étape lors du transport d'un bien. La douane est en « première ligne » pour assurer la fluidité du trafic maritime. De plus, au-delà des tests déjà effectués et réussis selon le service douanier, l'inquiétude de certaines entreprises concerne leurs connaissances personnelles au nouveau système qui les attend. Même si la douane a publié un guide douanier de préparation au Brexit¹³⁷, les entreprises maritimes doutent sur le fait de disposer de documentation suffisante et des connaissances nécessaires afin de remplir, par exemple, les déclarations de douanes pendant la traversée. Enfin et, comme le

¹³⁵ https://www.lantenne.com/Brexit-test-grandeur-nature-sur-le-port-du-Havre_a49700.html

¹³⁶ *Ibid* 135

¹³⁷ *Ibid* 130

souligne Nour Hannachi à travers son mémoire¹³⁸, il convient de noter que « *certaines organismes tels que les Petites ou Moyennes Entreprises peuvent ne pas disposer de moyens financiers suffisants pour engager un personnel spécialisé en douane et leur confier la gestion des formalités douanières*. La solution à adopter dans ce cas serait d'externaliser la gestion des procédures douanières.

41. La clause de « *most-favored nation*¹³⁹ ». — En cas d'absence d'accord, le Royaume-Uni quitterait l'Union douanière. Dans cette hypothèse, ses tarifs douaniers pourront être établis librement.

Si le Royaume-Uni n'est plus soumis au droit de l'UE, il restera néanmoins sous la coupole de la réglementation de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). En outre, à travers ces règles il existe une clause de « *most-favored nation* » qui, en cas de tarif préférentiel accordé à un État, oblige l'État à l'origine de cette décision d'étendre ce droit préférentiel à tous les États membres de l'OMC.

Selon les accords de l'OMC, les pays adhérents ne peuvent pas créer une discrimination commerciale entre leurs partenaires. L'essence de la clause de la nation la plus favorisée consiste à interdire de favoriser une seule nation. A titre d'exemple, si un État décide d'accorder un traitement fiscal préférentiel à un autre État, alors, les membres de l'OMC seront en droit de bénéficier de cet avantage. Cette règle est issu de l'article premier de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).

Il convient de préciser que cette clause a vocation à s'appliquer dans un cadre multilatéral intégré où les états membres sont soumis aux mêmes règles. Les États membres de l'OMC sont donc soumis à cette règle.

Toutefois, un nombre d'exemptions existe. A titre d'exemple, les États ayant conclu des accords de libre-échange peuvent être exemptés de ce principe de

¹³⁸ N. HANNACHI, « Les conséquences d'un Brexit sans accord sur le secteur de la marine marchandise », Mémoire CDMT, Université d'Aix-Marseille, 2019

¹³⁹ clause de la nation la plus favorisée

clause de la nation la plus favorisée. Cette clause n'aura pas vocation à s'appliquer si les marchandises qui font l'objet d'un accord, circulant uniquement à l'intérieur d'un groupe d'États qui décident de conclure un tel accord. Néanmoins, l'interprétation de cette clause a suscité un nombre considérable de débats et ses exemptions sont accordées sous réserves de conditions strictes.

In fine, si aucun accord n'est trouvé entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, les règles de l'OMC auront vocation à s'appliquer. Néanmoins, il convient de relever que l'esprit des règles de l'Organisation Mondiale du Commerce ressemble fortement à celui des règles de l'UE. En effet, la clause de la nation la plus favorisée signifie que, lorsqu'un pays réduit un obstacle tarifaire, il doit le faire pour les mêmes biens ou services provenant de tous ses partenaires commerciaux, sans distinction¹⁴⁰. Au même titre que le principe de libre circulation au sein du droit de l'UE, l'objectif principal de l'OMC est de réussir à favoriser la liberté des échanges commerciaux¹⁴¹ grâce à une réglementation claire et prévisible. Ainsi, l'application des règles de l'OMC en l'absence d'accord entre le Royaume-Uni et l'UE devrait rassurer les différentes entreprises du fait de la volonté commune des deux institutions : assurer la liberté des échanges commerciaux.

¹⁴⁰ https://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/tif_f/fact2_f.htm

¹⁴¹ *Ibid* 138

Chapitre II : La réglementation future du transport de marchandises

« *En vue du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne, il convient de veiller à ce que le futur cadre juridique de l'Union post-Brexit reste pleinement opérationnel après le retrait. Les mesures proposées sont spécifiques et limitées et visent à remédier à l'impact négatif d'un retrait désordonné ou à permettre l'adaptation nécessaire de la législation*¹⁴². » Afin d'éviter ce retrait désordonné notamment concernant le transport des produits relevant d'un régime spécifique, il convient d'étudier l'hypothèse dans laquelle le cadre juridique resterait inchangé (**Section I**). En cas de sortie sans accord, les règles de l'Organisation Mondiale de Commerce régiraient les futurs échanges entre le Royaume-Uni et l'Union européenne (**Section II**).

Section I : Un cadre juridique légal inchangé pour les produits issus d'un régime spécifique ?

42. Les marchandises exigeant un contrôle phytosanitaire. — Pour les produits vitaux, pharmaceutiques et tous les équipements médicaux : il serait préférable de ne pas changer la réglementation actuelle. Les britanniques sont inquiets du futur statut juridique des produits médicaux. En effet, le trois quart des médicaments en Grande-Bretagne est importé de l'Union européenne.

Comme le relève Mme la professeure Béatrice Espesson Vergéat à travers son article¹⁴³, le Brexit pose de nombreuses questions juridiques non seulement sur le statut juridique du médicament mais également sur ses conditions de mise sur le marché et sur l'ensemble de son « *cycle de vie* ».

Le statut juridique du produit peut en effet changer mais c'est également le cas des différents acteurs qui participent tout au long de la chaîne du médicament. Le sort des contrats déjà passés pose autant de questions que les futurs qui seront

¹⁴² Commission européenne, *Initiatives législatives et autres actes juridiques*

¹⁴³ Béatrice **ESPESSON VERGEAT**, L'impact du Brexit sur l'activité des industries pharmaceutiques. *Revue Lamy Droit des Affaires*, Wolters Kluwer France - Les Éditions Lamy, 2020, Supplément (158), pp. 21-28

conclus avec le nouvel état tiers. C'est dès le début de la production du médicament que les problèmes naissent. Les fabricants des produits pharmaceutiques doivent répondre à une réglementation et des autorisations très spécifiques. Mme la professeure soutient dans son article que le transport de produits médicaux est fortement perturbé, ce qui inquiète sur le plan de « *la protection de la santé et de la sécurité sanitaire des populations.* »

Au delà du problème de transport et de conservation des médicaments, le Royaume-Uni est inquiet d'une rupture de stocks de médicaments en cas d'absence d'accord. La solution à ce problème des produits vitaux, serait peut-être d'établir un régime de dérogation comme le suggère Mme la professeure Béatrice Espesson Vergeat. De ce fait, le transport du médicament et autres équipements médicaux seraient soumis à un régime identique que celui relevant du droit de l'UE et applicable à ce jour jusqu'à la fin de la période de transition pour le Royaume-Uni. Il faut appuyer sur le fait qu'il s'agit de l'ensemble de la chaîne de transport qui doit être reconsidéré. Ce n'est donc pas simplement le statut juridique du médicament mais l'ensemble du futur régime contractuel qui doit être aménagé rapidement afin d'assurer le suivi médical de chaque personne et d'éviter une rupture des stocks dans les pharmacies britanniques.

Même en cas d'absence d'accord général entre le Royaume-Uni et l'UE, le scénario idéal à la fin de la période de transition serait de trouver un compromis douanier au moins pour la libre circulation des médicaments. Dans le cas contraire, les britanniques feraient face à des ruptures d'approvisionnements très rapidement du fait des réglementations strictes liées aux produits médicaux mais également des délais d'acheminement prolongés par les futurs contrôles douaniers. De plus, en pleine crise sanitaire, ce deuxième scénario pourrait avoir des conséquences catastrophiques.

L'auteur souligne à travers son article que l'ensemble des modifications dans la chaîne de vie et la circulation des produits a un impact sur l'évolution du prix et donc sur l'accès de celui-ci sur le consommateur final. Un problème économique s'ajoute à la longue liste d'inquiétudes relative au futur régime juridique des produits médicaux.

43. Restriction de certaines marchandises. — Certaines marchandises circulant entre l'UE et Royaume-Uni font l'objet de restrictions et d'interdictions conformément à la *P&R List*¹⁴⁴.

La liste des produits « prohibés et restreints » qui vise les institutions européennes et les administrations de douane nationales des États membres, est un moyen d'identifier rapidement les produits qui entrent dans ce champ d'application. Au regard des articles 134 et 267 du règlement européen n°952/2013 les marchandises importées, exportées ou en transit peuvent faire l'objet d'une prohibition ou restriction dans certains cas uniquement. La prohibition ou restriction devra être justifiée et fondée par exemple sur la protection de l'environnement ou la protection de la santé et de la vie humaine, animal ou végétal, ou encore sur la moralité publique, l'ordre public et la sécurité publique.

Section II : L'adaptation probable palliant aux l'absence d'accord conclu

44. Les règles issues de l'OMC. — Les négociations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne stagnent toujours, sept mois après la sortie officielle britannique. Il paraît difficile de s'attendre à un accord miracle qui serait conclu quelques semaines avant la fin de la période de transition. De plus, comme étudié à travers ce mémoire, les différents acteurs du secteur maritime s'attendent et se préparent déjà à un *hard Brexit* (Brexit dur, sans accord). Si cette hypothèse se confirme, le Royaume-Uni retrouverait la primauté de sa législation nationale. Néanmoins, sans accord spécial avec l'Union européenne, les échanges entre le Royaume-Uni et le reste des États membres seraient tout de même régis par les règles de l'Organisation Mondiale du Commerce. Ce régime entraînerait que tout bien arrivant au Royaume-Uni et en provenance de l'UE, serait taxé dès son entrée sur le territoire. Les contrôles douaniers aux frontières seraient également autorisés et mis en oeuvre.

¹⁴⁴ Liste de prohibition et de restriction : https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/prohibition_restriction_list_customs_en.pdf

In fine, l'application des règles de l'OMC entraînerait l'augmentation du coût des échanges commerciaux internationaux. En s'élevant, le coût du transport entraînerait avec lui une augmentation du prix des biens du fait des règles de liberté de fixation des prix.

Néanmoins, même si le Royaume-Uni décide d'augmenter ses tarifs douaniers ou d'autoriser une exception pour un État en particulier, il ne pourra pas entraver par un trop grand écart, les échanges commerciaux au sein de l'UE. En effet, comme étudié précédemment, si les règles de l'OMC tendent à s'appliquer, alors le Royaume-Uni sera contraint de se soumettre à la clause de la nation la plus favorisée qui interdit d'établir des régimes spéciaux préférentiels avec un seul État en particulier. Or, même si les règles de l'OMC limitent l'entrave à la concurrence que pourrait causer le Royaume-Uni, la conclusion d'un accord entre les deux parties prenantes reste le scénario le plus rassurant et bénéfique pour la garantie d'un commerce maritime fluide.

45. Un cas oublié : le traitement des palettes. — Le sort des marchandises transportées fait de l'ombre à ce qui est essentiel pour leur transport : les palettes en bois. Or, plus de trois millions de palettes se déplacent chaque mois entre le Royaume-Uni et l'Union européenne¹⁴⁵.

En Europe, la normalisation des palettes (120cmx80cm) permet la fluidité des échanges grâce à un transbordement efficace.

Au même titre que les marchandises, les palettes bénéficient du principe du libre circulation d'un État membre à un autre. Or, ce principe de nature juridique européenne tend à ne plus s'appliquer au jour où le droit de l'UE ne sera plus applicable au Royaume-Uni. Ainsi, les palettes exportées de l'Union Européenne vers l'Etat britannique pourraient ne plus pouvoir revenir vers l'UE pour cause de réglementation sanitaire envers les pays tiers.

La crainte naissante est l'infection d'insectes.

¹⁴⁵ <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/logistique-le-brexit-risque-aussi-de-gener-la-circulation-des-palettes-1167607>

La norme NIMP15¹⁴⁶ rend le traitement obligatoire des palettes. Or, dans la pratique et afin de faciliter les échanges, les États membres utilisent des palettes non traitées. En devenant un pays tiers, le Royaume-Uni devrait être soumis à cette norme si aucune discussion n'est envisagée à cet égard. Une solution éventuelle serait de créer une zone de sécurité sanitaire.

Le flou planant autour de la problématique des palettes a intérêt à disparaître rapidement au bénéfice des États. Le président de la commission « Brexit » de Transport et Logistique de France Overseas (TLF)¹⁴⁷ estime que *« traiter toutes ces palettes d'ici à un an, ce ne sera pas possible, étant donnés les volumes en jeu et les capacités des autoclaves ; et derrière, il y a aussi des coûts supplémentaires. »*

L'urgence de trouver une solution s'accroît d'autant plus que ces palettes réutilisables permettent d'éviter une surproduction de palettes à « usage unique ». Le caractère environnemental du problème devrait rendre sa résolution plus rapide.

¹⁴⁶ NIMP : Normes internationales pour les mesures phytosanitaires

¹⁴⁷ Organisation qui représente les chargeurs

TITRE II : L'application à titre transitoire du droit de l'Union européenne

*« L'un des premiers enjeux des négociations a été d'assurer une sécurité juridique aux citoyens et opérateurs économiques bénéficiant et usant de leurs libertés de circulation en évitant une sortie brutale du Royaume-Uni du marché unique. »*¹⁴⁸ Le Royaume-Uni est sorti de l'Union européenne le 31 janvier 2020. Or, les parties prenantes ont décidé que le droit de l'UE tendait à s'appliquer pendant la période de transition qui s'étend jusqu'au 31 décembre 2020¹⁴⁹. Cette période a vocation à laisser le temps aux parties de négocier l'encadrement des futures relations commerciales. Toutefois, depuis le début des débats et à ce jour, aucun accord n'a été conclu. L'UE et le Royaume-Uni, qui avaient au début l'ambition de conclure un accord sur « un partenariat économique ambitieux, vaste et équilibré », peinent à trouver des atomes crochus. D'un côté, l'Union européenne est défensive et craint une concurrence déloyale (**Chapitre I**), de l'autre, le Royaume-Uni entend adopter une position concurrentielle dure dès l'écoulement de la période de transition (**Chapitre II**).

¹⁴⁸ *Ibid* 24

¹⁴⁹ Art. 131 de l'accord de retrait du Royaume-Uni et de l'Irlande du Nord de l'Union européenne

Chapitre I : La crainte de l'Union Européenne d'une concurrence déloyale

— « *Une coopération d'un tout nouveau genre entre l'Union européenne et le Royaume-Uni est indispensable*¹⁵⁰. » —

L'Union européenne souhaite toujours trouver un accord avec le Royaume-Uni car elle craint une rupture totale avec le droit de l'UE. Cette volonté appuie le fait que le Parlement européen a encore espoir de conclure un accord avant la fin de la période de transition (**Section I**). Un Brexit avec accord, quoi que peu envisageable à quelques mois de la fin de la période de transition, répondrait à la coopération nécessaire pour une régulation de la concurrence au sein de l'Europe (**Section II**).

Section I : Les espoirs européens de la conclusion d'un accord

46. Un Brexit avec accord. — C'est la volonté de l'Union européenne. L'idéal pour les négociateurs européens serait de trouver un accord qui assure une continuité du principe de libre circulation et des droits attachés à celui-ci. Un Brexit avec un accord de libre-échange entre les deux parties prenantes permettrait un accès unique au marché européen sans entrave. Le 25 février 2020, la Commission européenne appuyait sa volonté d'établir un « *level playing field* » (des règles de jeu équitables) afin d'empêcher le Royaume-Uni d'adopter une concurrence déloyale¹⁵¹. Les Etats membres de l'UE espèrent qu'un accord de libre-échange puisse voir le jour entraînant une union « zéro tarif zéro quota ».

¹⁵⁰ *Ibid* 127

¹⁵¹ *Ibid* 10

Rachel Bellegry, chargée de mission du Brexit auprès du Directeur général des douanes, a déclaré¹⁵² qu'à la fin de la période transitoire, il serait « *désirable* » que les deux parties conviennent d'un accord de sécurité qui entraînerait notamment l'établissement d'un contrôle pour les « *produits sanitaires et phytosanitaires*. »

Ainsi, la volonté de l'UE de conclure un accord garantirait la fluidité des échanges grâce au maintien des libertés de circulation des marchandises et des personnes. Au delà des échanges commerciaux, le maintien de ce principe assure une sécurité pour les citoyens de l'Union européenne et les citoyens britanniques. Au final, réussir à trouver un accord relève d'un enjeu plus global et plus important encore que les échanges commerciaux : la sécurité des personnes.

47. Les lignes directrices européennes. — Les lignes directrices adoptées par les institutions européennes permettent une harmonisation de tous les Etats membres, relative à l'application du droit de l'UE. Ainsi, les différentes législations nationales s'assurent d'appliquer de façon similaires les différents lois issues du Parlement européen. Les lignes directrices permettent d'anticiper un conflit de loi qui pourrait survenir lors d'un conflit entre deux Etats membres. A la fin de la période de transition, le Royaume-Uni se libère de sa soumission aux lignes directrices de la Commission européenne. Le droit de l'UE n'aura plus vocation à s'appliquer donc l'harmonisation du droit n'atteindra pas les britanniques.

Cette rupture législative inquiète l'Union européenne dans la mesure où le Royaume-Uni fera prévaloir son droit interne et aussi bien les lois que les sanctions fondées sur le droit de l'UE ne pourront s'imposer à lui.

48. Vers une prolongation de la période transitoire ? — La Commission européenne avait laissé entendre fin 2019 qu'elle pourrait demander une prolongation de la période de transition en raison des négociations rudes entre les deux parties. En effet, la Commission avait exprimé son inquiétude concernant

¹⁵² lors de la XIV^e colloque de l'Association Collin de Sussy à Paris du 14 nov. 2018 sur « Les conséquences douanières du Brexit »,

les 11 mois donnés aux deux parties pour trouver un accord. La Présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen avait déclaré que : « *it's not only about negotiating a free trade deal but many other subjects. It seems to me that on both sides we must ask ourselves seriously if all these negotiations are feasible in such a short time*¹⁵³. » Or, en août 2020 les deux parties prenantes sont toujours en négociation et encore loin de conclure un accord. Les craintes de la Présidente de la Commission se révèlent être finalement fondées au vu de la situation actuelle.

Lors de sa déclaration fin 2019, Ursula von der Leyen avait même suggéré de faire un état de la situation en milieu d'année, afin d'estimer si une prolongation de la période transitoire serait nécessaire. Au regard des faits, une telle prolongation aurait vocation à s'appliquer dans la mesure où les négociations entre le Royaume-Uni et l'UE stagnent depuis le mois de février 2020. Or, seule la question des frontières douanières a fait l'objet d'une exception dans la politique de Boris Johnson et son refus de prolonger la période de transition. Comme étudié précédemment à travers ce mémoire, le Premier ministre britannique a décidé de se détacher par étapes du droit de l'UE jusqu'en juillet 2021. Néanmoins, cette décision ne naît pas dans un esprit de coopération avec l'UE mais plutôt de la volonté de rassurer les entreprises britanniques qui ont subi une vague de difficultés due à la crise sanitaire.

In fine, l'hypothèse d'une prolongation de cette période transitoire semble être à écarter en raison de la hâte du Premier ministre britannique d'arriver à bout de cette période. Le 15 juin 2020, le Royaume-Uni affirmait clairement, lors d'un énième « *round* » de négociations avec l'UE, qu'aucune extension de la période de transition ne serait demandée.

Section II : Une coopération nécessaire dans la régulation de la concurrence

49. Une bombe à retardement ? — L'application du droit de l'UE est imposée par l'UE pendant la période transitoire afin de « retarder » la rupture juridique

¹⁵³ ce n'est pas seulement la question de négocier un accord de libre-échange mais beaucoup d'autres sujets également. Il me semble que nous devons nous interroger chacun de notre côté si ces négociations sont faisables en si peu de temps

qui sera très néfaste pour elle. Le crainte de l'UE s'avère être la concurrence rude qui s'annonce après cette période.

La régulation de la concurrence entre le Royaume-Uni et l'Union européenne doit être repensée étant donné le nouveau statut de l'Etat britannique. Comme le relève Medhi Lahouazi¹⁵⁴, « *actuellement, la section 60 du Competition Act de 1998 prévoit que les dispositions relatives aux pratiques anticoncurrentielles doivent être appréciées, par les autorités nationales, à la lumière du droit de l'Union et de l'interprétation qui en est faite par les juridictions de l'Union ou la Commission.* » Or le principe même de cet article repose sur la primauté du droit de l'Union Européenne. En tant qu'État tiers à l'UE, le Royaume-Uni ne sera plus soumis à ces règles qui le lient aux juridictions de l'Union.

Néanmoins, le Royaume-Uni n'a pas intérêt à se délier complètement de ces règles qui, pour certaines, sont avantageuses en matière maritime. C'est le cas notamment des ententes et des exemptions qui sont régies par l'article 101 du TFUE. Le principe est celui de la prohibition des ententes qui ont un effet anticoncurrentiel sur le marché. L'article 101 précité dispose d'une liste d'hypothèses à travers lesquelles cette prohibition peut être levée.

Le droit britannique est actuellement conforme à cet article depuis l'adoption du *Competition Act* de 1998. « *De plus, la section 10 [de cette loi] prévoit le mécanisme des « parallel exemptions » permettant de déclarer conforme au droit interne de la concurrence, une entente qui bénéficie d'une exemption au niveau européen.*¹⁵⁵ » Il existe ainsi une articulation entre le droit britannique et le droit de l'Union Européenne en matière d'entente qui semble difficile de réviser. En effet, le régime européen et le régime britannique sont, pour l'instant, complémentaires et certains cas de figure obligent l'application des deux droits.

Certaines règles telles que les « *parallel exemptions* » devraient être modifiées notamment pour ancrer la rupture recherchée entre l'État britannique et l'Union européenne. Toutefois, le futur droit britannique devrait être influencé du

¹⁵⁴ *Ibid* 127

¹⁵⁵ *Ibid* 127

principe d'exemption énoncé à l'article 101 du TFUE qui est applicable aux entreprises britanniques.

50. Une crainte atténuée temporairement par le covid-19. — L'application du droit de l'UE est imposée pendant la période de transition. Le Premier ministre britannique Boris Johnson avait exprimé sa volonté d'écourter cette période de transition au mois de juin 2020. Toutefois, la crise sanitaire actuelle aura eu raison de ses préférences. La paralysie des échanges commerciaux a entraîné celle des accords politiques entre les États. Sans être mise de côté, l'organisation du Brexit (avec ou sans accord) a perdu sa priorité dans l'esprit des dirigeants.

En effet, dès le 12 mars dernier, la crise sanitaire qui touche tous les États a empêché la rencontre physique entre les négociateurs européens et le Royaume-Uni. Après avoir envisagé des négociations à distance par visioconférence, les deux parties ont décidé de les interrompre momentanément. Les débats n'ont pu reprendre que le 20 avril suivant. Durant ces semaines, l'actualité sanitaire mondiale a comme éclipsé le Brexit des actualités européennes. Les négociateurs européens ont d'abord espéré à une réelle opportunité de prolonger la période transitoire et donc, l'application du droit de l'UE. La prolongation de cette période aurait permis un gain de temps utile afin de conclure un accord.

Toutefois, cet arrêt éphémère des négociations n'aura pas eu l'effet escompté des négociateurs européens. En outre, dès le mois de juin, Boris Johnson espère une conclusion d'un accord avant la fin du mois de juillet. Or, il va sans dire que les semaines passent, la crise sanitaire touche le monde entier mais, aucun accord ne semble se conclure entre le Royaume-Uni et l'UE. Les dernières négociations du mois de juillet n'apportent aucune nouveauté et fait perdre espoir à l'Union européenne de la conclusion d'un accord de libre-échange. Michel Barnier affirmait que *"le Royaume-Uni n'a pas fait preuve du même niveau d'engagement et de volonté pour trouver des solutions respectant les principes"* de l'UE.

Chapitre II : Une concurrence britannique post-Brexit rude

Malgré une rupture politique historique, une crise sanitaire mondiale, des négociations infructueuses et une économie nationale qui subit une récession impressionnante, le Gouvernement britannique maintient ses positions relevant d'une concurrence rude à la fin de la période de transition. Depuis le vote du référendum de 2016, une volonté n'a pas changé : le rejet catégorique du droit de l'Union européenne. (**Section I**). A travers cette rupture et ce souhait affirmé d'avoir le même statut qu'un autre État tiers, le Royaume-Uni retrouve sa volonté historique d'indépendance (**Section II**).

Section I : Le rejet catégorique de l'application du droit de l'UE

51. L'application pénible du droit de l'Union européenne. — L'application du droit de l'UE pendant la période de transition est prévue à travers l'accord de retrait du Royaume-Uni et de l'Irlande de l'Union européenne¹⁵⁶. Or les dispositions de l'accord reflètent la pénibilité subie par les parlementaires britanniques. En effet à titre d'exemple, la Chambre des Lords, chambre Haute du Parlement britannique, a fait le choix de termes assez durs à travers l'accord de retrait notamment : « *The transition period [...] is intended to ensure stability,*

¹⁵⁶ https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/840655/Agreement_on_the_withdrawal_of_the_United_Kingdom_of_Great_Britain_and_Northern_Ireland_from_the_European_Union_and_the_European_Atomic_Energy_Community.pdf

avoiding an abrupt change in the terms of UK-EU trade at the point of exit, while allowing the two sides time to negotiate [...] the terms of their future relationship. The price the UK will pay for transition is that, save for a few minor exceptions, it will during the transition period carry all the responsibilities of EU membership without the institutional rights and privileges enjoyed by EU Member States.¹⁵⁷»

La Chambre des Lords décide d'évoquer l'application du droit de l'UE pendant la période de transition comme un « prix à payer ». Cette expression souligne à quel point l'application de ce droit est un poids pour l'État britannique et reflète la volonté de se délier rapidement des contraintes européennes. L'état d'esprit des britanniques est d'autant plus évoquant que ces mots sont le choix de la Chambre des Lords.

Aux yeux des anglais, l'application du droit de l'UE pendant la période de transition est presque imposée par l'Union européenne. Ils se sentent donc encore plus soumis à la législation européenne alors que la sortie officielle du 1er février 2020 semblait être le point final à toute l'épopée britannique qui avait débuté depuis le référendum britannique en 2016. La rupture rapide avec l'UE tant souhaitée par le Gouvernement britannique s'est peu à peu éloignée, au fil des négociations inefficaces.

52. Le rejet de tout alignement sur les règles européennes. — Dès le 17 février 2020, David Frost¹⁵⁸ a demandé que le Royaume-Uni soit traité comme les autres partenaires commerciaux de l'Union Européenne. Aucune soumission, même conditionnelle, aux règles européennes est envisageable pour le

¹⁵⁷ La période de transition [...] tente d'assurer une stabilité, en évitant un changement brusque des conditions commerciales entre le Royaume-Uni et l'UE au moment de la sortie, tout en permettant aux deux parties de négocier [...] les conditions de leur future relation. Le prix à payer par le Royaume-Uni pour cette transition est, sauf peu d'exceptions, d'endosser les responsabilités d'un État membre de l'UE sans les droits institutionnels et les privilèges dont bénéficient les États membres de l'UE.

¹⁵⁸ négociateur en chef britannique du Brexit

Gouvernement britannique. Le négociateur britannique souhaite accéder largement au marché européen au même titre que ce qu'autorise les accords passés entre le Royaume-Uni et le Canada ou encore le Royaume-Uni et la Corée du Sud.

Cette volonté d'être traité comme tout autre État tiers à l'Union européenne, en dépit des relations historiques éloigne progressivement les espoirs européens de conclure un accord de libre-échange. En effet, le Gouvernement britannique se positionne à l'opposé de la dynamique européenne actuelle. L'Union européenne souhaite le maintien d'un accès au marché unique sans entrave et surtout, obtenir du Royaume-Uni des engagements fermes en matière de subventions notamment ou de respect de normes environnementales.

53. La crise sanitaire : un retard qui agace le Royaume-Uni. — En plus des négociations qui n'aboutissent pas vers un accord commun, le Gouvernement britannique est dépendant de la crise sanitaire que connaît le monde depuis la fin de l'année 2019.

Les Etats ayant pris des restrictions de circulation afin de limiter la propagation, les négociations sont à l'arrêt. Pour autant, le transport maritime ne l'est pas. Il va sans dire que les échanges de marchandises par voie maritime restent effectifs contre vents et marées.

Néanmoins, en plus des négociations sans conclusion que le Gouvernement britannique entreprend avec l'UE depuis des mois, la pandémie du Covid-19 semble affaiblir le Royaume-Uni. En outre, le pays connaît, la pire récession de son histoire. L'Office national des statistiques a annoncé une perte de 20,4% du PIB du pays au deuxième trimestre de l'année 2020, conséquence directe de la pandémie et du confinement de la population.

Boris Johnson a déjà assoupli certaines règles en matière de frontières douanières. Ces derniers chiffres alarmant laissent à penser que le Premier Ministre britannique pourrait étendre son assouplissement du régime post-Brexit, même s'il a exprimé le contraire lors des derniers débats avec le Parlement européen. De plus, l'intérêt mutuel aux deux parties prenantes d'un accord

conclu avant la fin de l'année peut faire espérer à la réelle conclusion d'un accord de libre-échange. Dans le cas contraire, l'économie britannique risquerait de connaître une récession plus importante encore qu'aujourd'hui et l'absence d'accord avec l'UE rendrait l'amélioration économique du pays difficile.

Section II : Une volonté de retrouver l'indépendance britannique

54. Vers une approche plus libérale. M. le professeur Medhi Lahouzi¹⁵⁹ estime que le Royaume-Uni se profile vers une approche libérale de la législation en s'éloignant de celle de l'Union européenne. Selon l'auteur, le secteur maritime représente une illustration parfaite de son analyse. Le droit de l'UE autorise jusqu'en 2024 les consortiums maritimes. Or, les conférences maritimes, comme nous l'avons étudié à travers ce mémoire, sont prohibés sous le régime de l'UE. M. le professeur Medhi Lahouzi énonce hypothétiquement que les armateurs britanniques pourraient, à la suite du Brexit, rétablir les conférences maritimes à travers leur législation nationale grâce à un régime d'exemption nouveau.

« *Comme le rappelle la UK Chamber of Shipping, délié de toute obligation envers le droit de l'Union, le Royaume-Uni pourrait très bien adopter une approche libérale en autorisant ces ententes¹⁶⁰* ». Cet éventuel régime d'exemption profiterait aux armateurs britanniques et leur permettrait de conclure des accords avec des États faisant déjà l'objet de régime plus libéraux que celui de l'Union européenne. C'est le cas du droit américain qui accorde une exemption pour les conférences maritimes depuis le *Merchant Marine Act* de 1920, confirmé depuis par le *Shipping Act* de 1984.

¹⁵⁹ *Ibid* 127

¹⁶⁰ *Ibid* 127

55. La re-nationalisation du droit de la concurrence britannique. — Le Brexit entraîne des conséquences importantes en matière d'institutions. En permettant au Royaume-Uni de se délier des juridictions de l'UE, il entraîne un véritable renforcement des juridictions nationales. Pendant la période de transition, les entreprises britanniques restent soumises à la compétence de la Commission européenne qui peut se prononcer sur les violations des ententes notamment. M. le professeur Medhi Lahouazi met en avant qu'après la sortie effective du Royaume-Uni, les autorités nationales britanniques auront, seules, la compétence pour sanctionner des atteintes à la concurrence. Ces autorités pourront même décider d'un nouveau régime favorable au pays, dans le cas où aucun accord n'est conclu. Cette re-nationalisation du droit de la concurrence britannique risque de créer des conflits de juridiction en cas d'actions menées par un État membre de l'UE contre le Royaume-Uni ou inversement.

En matière maritime, la re-nationalisation du droit britannique permet au Royaume-Uni d'opter pour une position concurrentielle dure et agressive. Les autorités nationales ne seront plus tenues de suivre les règles de concurrence de l'UE et perdent ainsi le risque de voir leur législation interne être sanctionnée par la Commission européenne. C'est justement ce que l'Union européenne craint et tente d'anticiper depuis le référendum britannique de 2016.

Néanmoins, le Royaume-Uni n'a pas d'intérêt à rendre son droit national complètement incompatible à celui de l'UE. En effet, comme étudié à travers ce mémoire, l'île britannique est dépendante de ses importations européennes. Plus de la moitié de ses biens sont en provenance de l'Union européenne. Dans une approche de re-nationalisation du droit britannique, le législateur anglais doit envisager une réelle compatibilité et complémentarité avec le droit de l'UE. Il ne serait pas de leur avantage que de décider de leur complète indépendance économique. Or, le Royaume-Uni pourrait décider de se rapprocher d'autres puissances maritimes telles que les États-Unis. Un accord avec les autorités américaines était d'ailleurs prévu lors de l'élection du Premier ministre britannique. Toutefois, cette souveraineté retrouvée du législateur et des autorités britanniques est limitée par les réalités économiques et géographiques. En effet,

« le droit de l'Union européenne ne cessera pas de produire ses effets sur les opérateurs britanniques dès lors que ces derniers adopteront un comportement perturbant le marché intérieur européen¹⁶¹. »

56. Des négociations difficiles reflet de l'état d'esprit britannique. — Le Brexit a connu des difficultés pour voir le jour. Aujourd'hui, l'ultime volonté du Royaume-Uni est de rompre les liens qu'elle a avec l'Union européenne. Ces liens qui, aux yeux du Gouvernement, est un obstacle à leur développement économique.

La difficulté que font face les parties prenantes à trouver un accord était presque prévisible. En effet, dès le début des négociations officielles en février 2020, le Premier Ministre Boris Johnson et le négociateur en chef Michel Barnier¹⁶² avaient présenté des objectifs de compromis foncièrement opposés. L'Union européenne avait dès le début espéré du Royaume-Uni que celui-ci s'abstienne d'exercer une concurrence déloyale tandis que les britanniques avaient posé comme condition irréfragable, leur liberté législative et concurrentielle. En février 2020, quelques jours après les résultats du référendum, Le Premier Ministre britannique avait déclaré qu'il *« n'y a pas besoin d'un accord de libre-échange qui implique d'accepter les règles de l'Union européenne en termes de concurrence, de subventions, de protection sociale, d'environnement ou autre, pas plus que l'UE ne devrait être obligée d'accepter certaines règles britanniques.¹⁶³ »* Cet état d'esprit que les négociateurs européens font face jusqu'aujourd'hui reflète la volonté du Royaume-Uni de retrouver son statut d'Etat côtier souverain.

¹⁶¹ *Ibid* 127

¹⁶² *Ibid* 11

¹⁶³ <https://www.lesechos.fr/monde/europe/brexit-les-negociations-sur-laccord-de-libre-echange-san-noncent-feroces-1168570>

CONCLUSION

Le Brexit n'est pas un obstacle au trafic maritime, il s'apparente plus à une gêne. En effet, depuis le référendum britannique de 2016 sur la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, le trafic maritime ne s'est pas bloqué. Malgré les craintes qu'a suscité cette rupture politique, le secteur maritime a su s'adapter à la situation afin d'assurer l'acheminement des 80% de marchandises dans le monde. Les négociations entre le Parlement européen et les négociateurs britanniques depuis la sortie officielle du Royaume-Uni ont mis au cœur de leurs débats la liberté de circulation des marchandises. Le secteur maritime attend donc avec impatience la décision qui sera rendue avant la fin de la période transitoire. Quelle que soit la décision, les échanges maritimes entre l'UE et le Royaume-Uni se poursuivront. L'île britannique est et restera par nature indépendante au reste du continent de par sa géographie.

Tous ces moyens d'adaptation mis en œuvre mettent en avant la volonté globale des acteurs du domaine maritime de poursuivre ces échanges britanno-européens. En s'adaptant dans un esprit de *no deal* et donc, appréhendant le pire scénario, les Etats et les compagnies maritimes seront prêts à faire face à n'importe quel épilogue.

Selon M. le professeur Pierre Bonassies, « *les décisions rendues en droit maritime par les tribunaux britanniques demeureront d'un grand intérêt pour les maritimistes français*¹⁶⁴. » Selon le professeur, les relations historiques entre l'Union européenne et le Royaume-Uni expliquent en partie cet intérêt. C'est à travers son article que le professeur souligne que ces sources historiques communes que partagent le droit français et le *common law* justifient d'autant plus les questions concernant l'application d'une convention internationale commune aux deux droits. C'était notamment le cas en l'espèce à travers l'arrêt

¹⁶⁴ DMF n°822, p.71, La « baraterie de patron » n'interdit pas au transporteur maritime de marchandises d'invoquer le cas excepté d'incendie de l'article 4.2.b. de la Convention du 25 août 1924, Pierre Bonassies

étudié par le professeur¹⁶⁵, dans lequel la *Court of appeal* de Londres se prononce sur les rapports entre la *baraterie de patron* et la théorie des *cas exceptés* de la Convention de 1924 pour l'unification en matière de connaissance. Il faut retenir de cette analyse qu'il n'y aura sans doute pas de rupture définitive entre l'UE et le Royaume-Uni, en raison du passé commun qu'ils partagent et des futurs échanges qui perdureront.

Au jour du rendu de ce mémoire, aucun accord définitif n'a été conclu, les négociations restent stagnantes et le futur post-Brexit est toujours incertain. En rejetant tout alignement avec l'Union européenne, les acteurs du commerce maritime s'attendaient au moins à la conclusion d'autres accords entre le Royaume-Uni et le reste du monde. Or, jusqu'à présent, aucun grand accord de libre-échange n'a été conclu par les britanniques, malgré un accord avec les États-Unis qui était attendu. Plus la sortie définitive approche et moins l'avenir réglementaire des échanges maritimes se dessine clairement.

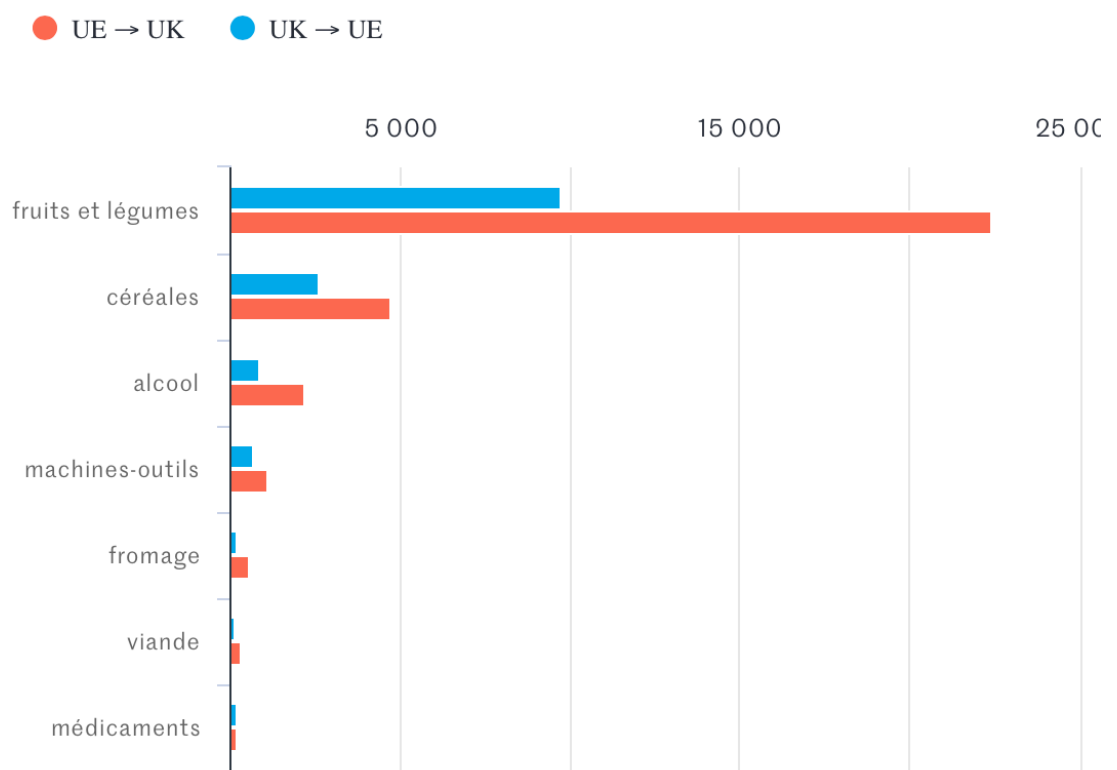
L'adaptation du secteur maritime s'est fait dans l'esprit d'un *no deal*. Il semblerait que cette anticipation fut la bonne à adopter dans la mesure où, à quelques mois de la fin de la période de transition, aucun accord entre les deux protagonistes n'a été conclu. Même s'ils sont voués à se rencontrer chaque semaine jusqu'à la fin de l'été, le Royaume-Uni pourrait quitter la table des négociations européennes pour entamer la préparation d'une sortie « *no deal* ». L'avenir nous dira si le secteur maritime a eu raison de s'adapter à un *hard Brexit* mais, face aux britanniques imprévisibles, tous les scénarios sont envisageables...

¹⁶⁵ London Court of Appeal, 14 mars 2019, navire The Lady

ANNEXES

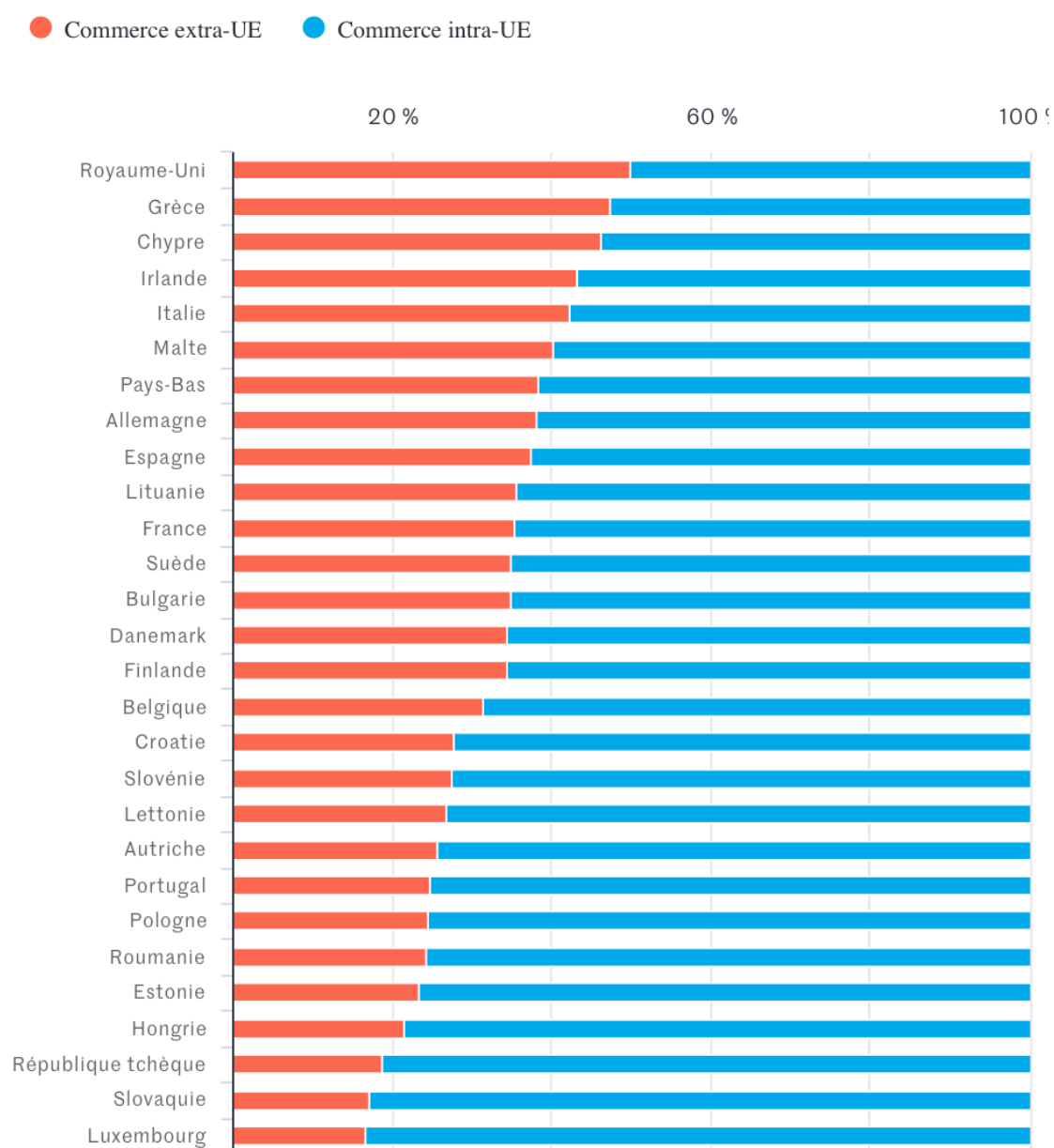
Annexe n°1

Échanges entre l'UE et le Royaume-Uni pour la période d'octobre 2017 à octobre 2018 en milliers de tonnes (source : *Eurostat*)



Annexe n°2

Provenance du commerce de biens des États membres de l'UE en 2017
(importations et exportations) (source : Eurostat)



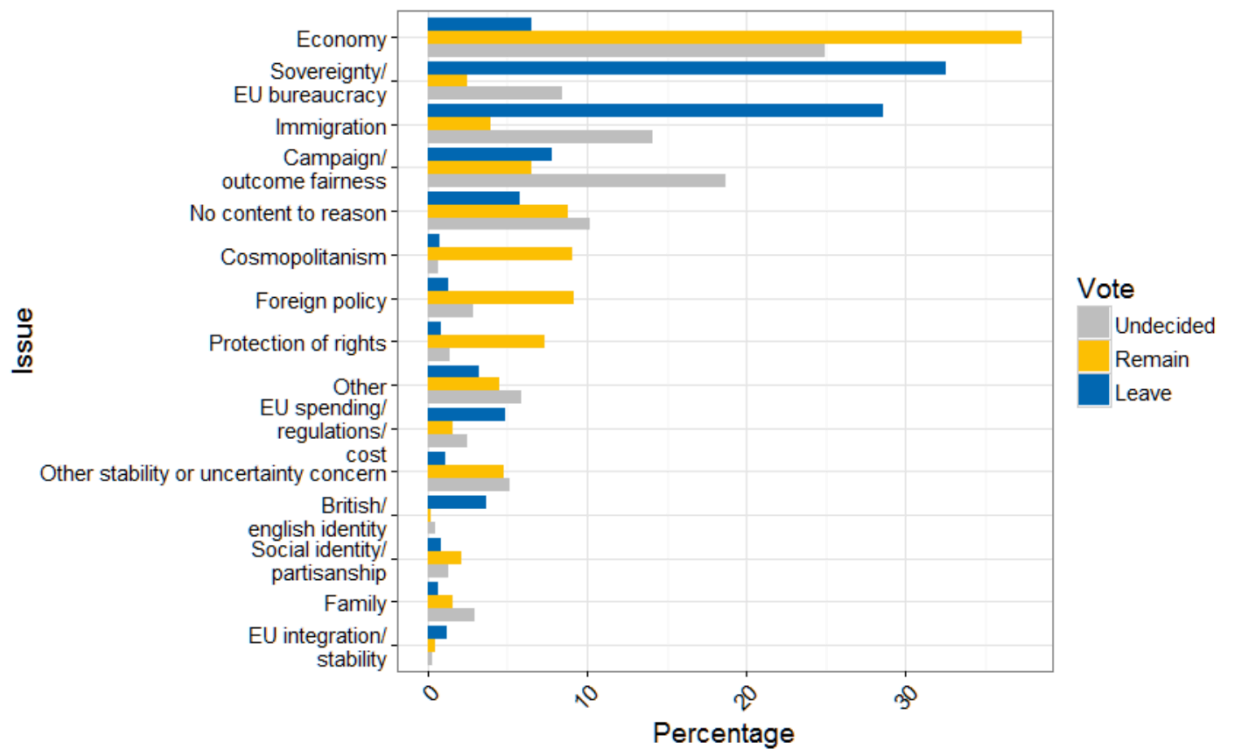
Annexe n°3

Nouvelles lignes régulières entre le Royaume-Uni et la France (source : douane.gouv.fr)



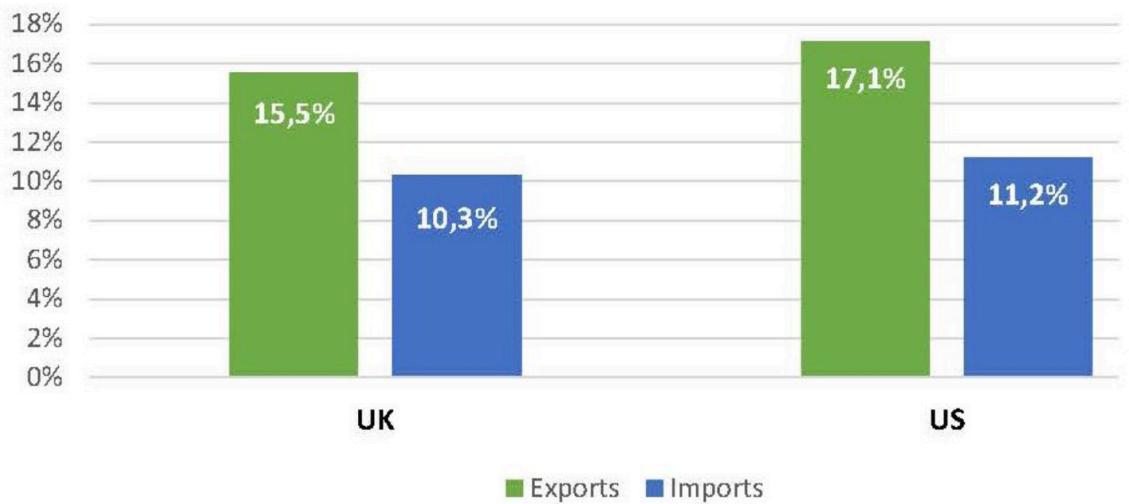
Annexe n°4

Les thèmes ayant influencés les votes des Brexiteurs, des Remainers et des indécis (source : Chris Prosser, Jon Mellon, and Jane Green (2016), “What mattered most to you when deciding how to vote in the EU referendum?”, *British Election Study*, 11/07/2016)



Annexe n°5

Comparaison des échanges de services et de biens entre l'UE et le RU d'une part et entre l'UE et les USA d'autre part en 2018 en % (source : *European Commission, DG Trade*)



Annexe n°6

Article 41 issu de l'accord de retrait du Royaume-Uni et de l'Irlande du Nord de l'Union européenne (source : <https://eur-lex.europa.eu>)

Article 41

Poursuite de la circulation des marchandises mises sur le marché

1. Toute marchandise qui a été légalement mise sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni avant la fin de la période de transition peut:
 - a) continuer à être mise à disposition sur le marché de l'Union ou du Royaume-Uni et circuler entre ces deux marchés jusqu'à ce qu'elle atteigne son utilisateur final;
 - b) lorsque les dispositions applicables du droit de l'Union le prévoient, être mise en service dans l'Union ou au Royaume-Uni.
2. Les exigences énoncées aux Articles 34 et 35 du TFUE et dans le droit pertinent de l'Union régissant la commercialisation des marchandises, y compris les conditions de commercialisation des marchandises, applicables aux marchandises concernées s'appliquent aux marchandises visées au paragraphe 1.
3. Le paragraphe 1 s'applique à toutes les marchandises existantes et individuellement identifiables au sens de la troisième partie, titre II, du TFUE, à l'exception de la circulation entre le marché de l'Union et le marché du Royaume-Uni, ou vice versa, des:
 - a) animaux vivants et produits germinaux;
 - b) produits animaux.
4. En ce qui concerne la circulation des animaux vivants ou des produits germinaux entre un État membre et le Royaume-Uni, ou vice versa, les dispositions du droit de l'Union énumérées à l'annexe II s'appliquent, à condition que la date de départ ait été antérieure à la fin de la période de transition.
5. Le présent Article est sans préjudice de la possibilité pour le Royaume-Uni, un État membre ou l'Union de prendre des mesures visant à interdire ou à restreindre la mise à disposition sur son marché d'une marchandise visée au paragraphe 1, ou d'une catégorie de telles marchandises, si et dans la mesure où le droit de l'Union l'autorise.
6. Les dispositions du présent titre sont sans préjudice des règles applicables en matière de modalités de vente, de propriété intellectuelle, de régimes douaniers, de tarifs et de taxes.

BIBLIOGRAPHIE

I. Traités et Manuels

- P. **BONASSIES** et C. **SCAPEL**, Traité de droit maritime, 3e édition
- A. **TRYFONIDOU**, The impact of Union Citizenship on the EU's Market Freedoms
- P. **ROSANVALLON**, Le libéralisme économique. *Histoire de l'idée de marché*, Seuil, 1989

II. Thèses et Mémoires

- N. **HANNACHI**, « Les conséquences d'un Brexit sans accord sur le secteur de la marine marchandise », Mémoire CDMT, Université d'Aix-Marseille, 2019
- M. **TOURNEUR**, « L'organisation internationale du transport maritime de lignes régulières », Mémoire CDMT, Université d'Aix-Marseille, 2014

III. Articles

- P. **BONASSIES**, *La « baraterie de patron » n'interdit pas au transporteur maritime de marchandises d'invoquer le cas excepté d'incendie de l'article 4.2.b. de la Convention du 25 août 1924*, DMF n°822, p.71
- B. **ESPESSON VERGEAT**, L'impact du Brexit sur l'activité des industries pharmaceutiques. *Revue Lamy Droit des Affaires*, Wolters Kluwer France - Les Éditions Lamy, 2020, Supplément (158), pp.21-28
- L. **FEDI**, *L'abrogation des conférences maritimes dans l'Union européenne : premiers bilans et perspectives d'évolution*, DMF n°750, 2013

- M. LAHOUAZI, *La régulation de la concurrence au Royaume-Uni après le Brexit : Quelles perspectives ?*, Revue Lamy Droit des Affaires 2019
- F. RIEM, *La concurrence dans le secteur des transports maritimes*, Le marché entre concentration et complaisance, 2012
- L. ZEVOUNOU. *Les libertés de circulation, des libertés fondamentales?*, Lionel Zevounou; Augustin Boujeka; Thomas Habu Groud. Les libertés européennes de circulation au-delà de l'économie, Mare et Martin, pp. 165-195, 2019, 978-2-84934-414-9. Hal-02148259

IV. Textes juridiques

- Article 2 du Code de conduite des conférences maritimes
- Article 4 du règlement (CE) n°906/2009 du 28 septembre 2009 portant sur l'application de l'article 81, §3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (« consortiums »).
- Article 3 du Traité sur l'Union Européenne
- Articles 28 à 37 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne
- Article 50 du Traité sur l'Union Européenne
- Article 101 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne
- Article 107 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne
- Règlement n°870/95 du 20 avril 1995 (*JOCE* 21 avril 1995)
- Règlement n°246/2009, *JOUE L.* 256 du 29 septembre 2009

V. Décisions de justice

- **CJCE, 17 mars 1993**, aff. C-72/91 et C-73/91, *Firma Sloman*
- **CJUE, 12 juin 2003**, Eugen Schmidberger, Internationale Transporte und Planzüge, aff. C-112/00, Rec. 2003 I-0565
- **CJUE, 8 avr. 2014**, Digital Rights Ireland Ltd contre Minister for Communications, Marine and Natural Resources e.a. et Kärntner Landesregierung e.a., aff. jtes, C-293/12 et 5
- **Cour de cassation, civile, Chambre commerciale, 13 juillet 2010**, n°09-67.439, affaire navire *L'Amporelle*

VI. Revues

- Le Droit Maritime Français n°822, mars 2020
- Le Lamy droit des affaires n°157, 2019
- Le Lamy droit des affaires n°158, avril 2020
- Le Lamy Guide des procédures douanières (105-78 Brexit : diverses conséquences douanières)
- La Revue Internationale de Droit économique de 2012/1
- La Revue Maritime n° 494, Septembre 2012

VII. Documents publics

- Communication aux parties prenantes — « *Retrait du Royaume-Uni et règles de l'UE applicables dans le domaine du transport maritime* », Commission Européenne — Direction générale de la mobilité et des transports, Bruxelles le 27 février 2018
- Communication aux parties prenantes — « *Retrait du Royaume-Uni et règles de l'UE applicables dans le domaine de la sûreté aérienne et de la sûreté maritime* », Commission Européenne — Direction générale de la mobilité et des transports, Bruxelles le 23 octobre 2018 Sites Internet
- Guide douanier de préparation au Brexit : <https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/uploads/files/Brexit/guide-douane-brexit-entreprises-janvier-2020.pdf>
- Rapport révisé du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne par la Chambre des Lords (en date du 10 janvier 2020)
- Réexamen des orientations communautaires sur les aides d'État, actualité maritime, septembre 2012, http://www.ifmer.org/assets/documents/files/revues_maritime/494/494-9.Reexamen-des-orientations-communautaires-sur-les-aides-detat.pdf

Sites internet :

- P. BRETEAU, « Brexit : la dépendance du Royaume-Uni aux importations européennes en trois graphiques », https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/02/05/brexit-la-dependance-du-royaume-uni-aux-importations-europeennes-en-trois-graphiques_5419541_4355770.html
- « EU shipping wants to see the current seamless European shipping centre maintained after Brexit », <https://www.ecsa.eu/news/eu-shipping-wants-see-current-seamless-european-shipping-centre-maintained-after-brexit>

- T. **CHOPIN**, « Succès des Brexiteurs, échec du Brexit », 17 octobre 2019 institutdelors.eu/publications/succes-des-brexiteurs-echechs-du-brexit
- legifrance.gouv.fr
- lejournaldelamarinemarchande.com
- D. **FAINSILBER**, « Brexit : l'étonnant casse-tête de la circulation des palettes », 30 janvier 2020, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/logistique-le-brexit-risque-aussi-de-gener-la-circulation-des-palettes-1167607>
- « De 1946 à 2020 : 74 ans de relations tumultueuses entre le Royaume-Uni et l'Union européenne », 1er février 2020, <https://www.touteurope.eu/actualite/de-1946-a-2020-74-ans-de-relations-tumultueuses-entre-le-royaume-uni-et-l-union-europeenne.html>
- A. **POUCHARD** « Quarante de scepticisme britannique à l'égard de l'Europe », 23 janvier 2013 https://www.lemonde.fr/europe/article/2013/01/23/quarante-ans-de-scepticisme-britannique-a-l-egard-de-l-europe_1821290_3214.html
- « Consortiums, alliances et conférences », https://www.lantenne.com/Consortiums-alliances-et-conferences_a14362.html
- « Brexit : tous les événements depuis le référendum », 27 juillet 2020, <https://www.touteurope.eu/actualite/brexit-tous-les-evenements-depuis-le-referendum.html>
- « La libre circulation des marchandises », 20 mai 2020, <https://www.touteurope.eu/actualite/la-libre-circulation-des-marchandises.html>

- « Le commerce international de biens », dernier extrait de mars 2020, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods/fr#Source_des_donn.C3.A9es_pour_les_tableaux_et_graphiques_.28MS_Excel.29
- E. **ALBERT**, « Six mois après le Brexit, les espoirs britanniques de signer des accords de libre-échange s'envolent », 4 août 2020, https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/08/04/six-mois-apres-le-brexit-les-espoirs-britanniques-de-signer-des-accords-de-libre-echange-s-envolent_6048136_3234.html
- D. **GAYLE**, « *Government cancels Brexit ferry contract with no-ship firm* » 9 février 2019, <https://www.theguardian.com/politics/2019/feb/09/government-cancels-brexit-ferry-contract-with-no-ship-firm>
- S. **FARRELL**, « *Government signs up ferry firms for £87m in case of no-deal Brexit* » <https://www.theguardian.com/politics/2019/oct/11/government-signs-up-ferry-firms-for-87m-in-case-of-no-deal-brexit>
- P. **BULEON**, Brexit, Espace Manche et Normandie, <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-519.html>
- « P&O lance une ligne Calais-Tilbury », 12 septembre 2019, https://www.lantenne.com/P-O-lance-une-ligne-Calais-Tilbury_a49309.html
- « Brittany ferries dans le projet de ferroutage Cherbourg - Bayonne », 27 janvier 2020, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/35856-brittany-ferries-dans-le-projet-de-ferroutage-cherbourg-bayonne>
- D. **BURG**, « Brexit : les Ecosais veulent une liaison maritime avec l'Europe pour exporter leur whisky », 22 août 2019, <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/brexit-les-ecossais-veulent-une-liaison-maritime-avec-leurope-pour-exporter-leur-whisky-1125835>

- A. **DESCAMPS**, « Brittany Ferries construit progressivement son arc Atlantique », 31 janvier 2020, <http://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/brittany-ferries-construit-progressivement-son-arc-atlantique>
- « Les fonds européens structurels et d'investissement (FESI) », <https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr/fonds-europeens>
- « L'UE approuve cinq régimes d'aides au transport maritime », 12 juin 2020, <http://www.journalmarinemarchande.eu/filinfo/lue-approuve-cinq-regimes-daides-au-transport-maritime>
- E. **BERRETTA**, « Brexit : le manque à gagner de l'Union européenne, c'est maintenant ! », 17 février 2020, https://www.lepoint.fr/politique/emmanuel-berretta/brexit-le-manque-a-gagner-de-l-union-europeenne-c-est-maintenant-17-02-2020-2363050_1897.php#
- https://ec.europa.eu/trade/policy/in-focus/eu-japan-economic-partnership-agreement/index_fr.htm
- A. **MARTIN**, « Brexit : la mer d'Irlande, nouvelle frontière », 12 novembre 2019, <https://www.alternatives-economiques.fr/mer-dirlande-nouvelle-frontiere/00090891>
- « Brexit : quelles conséquences pour les deux Irlande ? », 4 juin 2020, <https://www.touteurope.eu/actualite/brexit-quelles-consequences-pour-les-deux-irlande.html>
- « Le marché unique », 1er février 2020, <https://www.touteurope.eu/actualite/le-marche-unique.html>
- « Union douanière de l'UE - unique au monde », https://ec.europa.eu/taxation_customs/facts-figures/eu-customs-union-unique-world_fr

- « Brexit: Londres opte pour des contrôles douaniers par étapes avec l'UE à partir de janvier », 12 juin 2020, https://www.challenges.fr/monde/europe/brexit-londres-opte-pour-des-contrôles-douaniers-par-etapes-avec-l-ue-a-partir-de-janvier_714515
- « Les principes qui inspirent le système commercialLes principes qui inspirent le système commercial » https://www.wto.org/french/thewto_f/whatis_f/tif_f/fact2_f.htm
- **G. GRÉSILLON**, « Brexit : Londres rejette tout alignement sur les règles européennes », 17 février 2020, <https://www.lesechos.fr/monde/europe/brexit-londres-rejette-tout-alignement-sur-les-regles-europeennes-1172580>
- **C. CHATIGNOUX** et **A. COUNIS**, "Brexit : les négociations sur l'accord de libre-échange s'annoncent féroces », 3 février 2020, <https://www.lesechos.fr/monde/europe/brexit-les-negociations-sur-laccord-de-libre-echange-sannoncent-feroces-1168570>

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	2
LISTE DES ABRÉVIATIONS	3
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION	5
PARTIE I : L'ANTICIPATION DES ÉTATS ET DES COMPAGNIES MARITIMES AFIN D'ASSURER LA FLUIDITÉ DU TRAFIC MARITIME ..	17
TITRE I : La réactivité des armateurs provoquée par le Brexit	17
Chapitre I : Les alliances et consortiums maritimes comme garantie du trafic	18
Section I : La concurrence en matière maritime	18
Section II : L'autorégulation du secteur maritime.....	21
Chapitre II : Une diversification stratégique des activités par les armateurs	26
Section I : L'adaptation à une nouvelle carte maritime.....	26
Section II : Une opportunité d'élargir ses offres.....	28
TITRE II : L'action des Etats face au Brexit	33
Chapitre I : Les aides financières des Etats aux ports	33
Section I : Les aides traditionnelles renforcées.....	33
Section II : De nouveaux investissements soutenus par l'UE.....	37
Chapitre II : Les négociations futures entre puissances étatiques	40
Section I : Les nouveaux accords en négociation.....	40
Section II : Une adaptation maritime face à un problème politique	44
PARTIE II : L'ADAPTATION DES ACTEURS MARITIMES À UN CADRE JURIDIQUE INCERTAIN	48
TITRE I : Une régulation nécessaire du transport maritime de marchandises	49
Chapitre I : L'adaptation douanière entre l'Union européenne et un nouvel État tiers	49
Section I : Le sort du principe de libre circulation des marchandises.....	50
Section II : L'hypothèse douanière no deal anticipée	54
Chapitre II : La réglementation future du transport de marchandises	59

Section I : Un cadre juridique légal inchangé pour les produits issus d'un régime spécifique ?	59
Section II : L'adaptation probable palliant aux l'absence d'accord conclu	61
TITRE II : L'application à titre transitoire du droit de l'Union européenne	64
Chapitre I : La crainte de l'Union Européenne d'une concurrence déloyale	65
Section I : Les espoirs européens de la conclusion d'un accord.....	65
Section II : Une coopération nécessaire dans la régulation de la concurrence	67
Chapitre II : Une concurrence britannique post-Brexit rude.....	70
Section I : Le rejet catégorique de l'application du droit de l'UE	70
Section II : Une volonté de retrouver l'indépendance britannique	73
CONCLUSION	76
ANNEXES	78
Annexe n°1	78
Annexe n°2	79
Annexe n°3	80
Annexe n°4	81
Annexe n°5	82
Annexe n°6	83
BIBLIOGRAPHIE	84
TABLE DES MATIÈRES	92

RÉSUMÉ — Le 31 janvier 2020, le Royaume-Uni est définitivement sorti de l'Union européenne suite au référendum britannique voté en 2016. Durant une période de transition qui court jusque décembre 2020, les parties prenantes à cette rupture sont toutes deux soumises au droit de l'UE. Or, le futur encadrement des échanges maritimes entre l'île britannique et le continent européen reste à ce jour incertain. Néanmoins, les armateurs, aussi bien que les États, font preuve d'une adaptation depuis ce référendum de sortie. Cette anticipation réelle et rapide est le fruit d'un secteur commercial qui ne peut interrompre son activité. En effet, étant donné que 80% des marchandises dans le monde sont transportées par voie maritime, perturber le trafic maritime aurait pour conséquence de perturber la quasi-totalité des échanges commerciaux mondiaux. Toutefois, même si les différents acteurs du secteur maritime s'adaptent, ceux-ci s'élancent dans un cadre juridique qui reste pour l'instant, incertain et instable. En effet, les négociations non fructueuses entre l'Union européenne et le Royaume-Uni jusqu'à présent pourraient entraîner l'absence d'accord de libre-échange tant espéré par l'Union européenne.

***SUMMARY** — On January 31st of 2020, the United-Kingdom finally left the European Union after voting in favor of Brexit in 2016. During a transition period set until December 2020, both sides are under the European Union law. But the post-Brexit legal framework of the maritime exchanges between the UK and the European continent remains unclear. Nevertheless, the shipowners as well as the States, try to adapt these exchanges since the referendum. The fact that the maritime industry cannot stop its activities explains this prompt anticipation. In fact, as 80% of the goods are carried thanks to shipping, if the maritime trafic is disturbed, then almost all the commercial exchanges in the world are disturbed. However, even if all the maritime entities are adapting to Brexit, the legal framework is still instable due to the hard negotiations between the UK and the European Commission, still current.*

MOTS CLÉS — Brexit ; Union européenne ; Royaume-Uni ; adaptation ; incertitude ; secteur maritime ; compagnies maritimes ; commerce international ; cadre juridique ; investissements ; concurrence

***KEYWORDS** — Brexit ; European Union ; United Kingdom ; adaptation ; uncertainty ; maritime sector ; shipowner companies ; international trade ; legal framework ; investment ; competition*