

Université Aix-Marseille III
Faculté de droit et des sciences politiques

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

L'organisation internationale du transport
maritime de lignes régulières



Mémoire pour l'obtention du Master II -Transport maritime

par

Margaux Tourneur

Sous la direction de Monsieur Christian Scapel

Année universitaire 2013-2014

Remerciements

Je remercie Messieurs Christian Scapel, Pierre Bonnassies et Cyril Bloch pour leurs enseignements tout au long de cette année ainsi que l'ensemble des intervenants.

Mes remerciements vont, plus particulièrement, à Monsieur Laurent Fedi pour son soutien et sa disponibilité lors de la rédaction de ce mémoire.

Je remercie, également, Madame Anne Gallais-Bouchet qui a accepté de me rencontrer au sein des locaux d'ISEMAR, à Saint-Nazaire ainsi que Monsieur Frank Tetrel, directeur adjoint MSC Le Havre, Monsieur Thierry Goument, directeur juridique MSC France et Madame Sarah Cartier, juriste MSC France pour avoir accepté de répondre à mes questions.

Tables des abréviations et sigles utilisés

Aff.	Affaire
Al.	Alinéa
Ccass	Cour de cassation
CNUCED	Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement
CJCE- CJUE	Cour de justice des communautés européennes ; désormais Cour de justice de l'Union européenne
<i>DMF</i>	Revue de Droit Maritime Français
EVP	Equivalent vingt pieds
FMC	<i>Federal maritime commission</i>
<i>LGDJ</i>	Librairie générale de droit et de jurisprudence
<i>Loc. cit.</i>	<i>Loco citato</i> (« précédemment cité »)
<i>Neptunus</i>	Revue en ligne du CDMO
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PED	Pays en développement
Rec.	Recueil
TCE ; TFUE	Traité instituant la Communauté européenne ; devenu Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
TUE	Traité sur l'Union européenne
UE	Union européenne

Sommaire

Remerciements	page 2
Tables des abréviations et sigles utilisés	page 3
Sommaire	page 4
Introduction	page 6
Partie 1 : L'organisation des transports maritimes autour des conférences maritimes : entre maintien et interrogations.....	page 14
<u>Titre 1</u> : L'harmonisation des dispositions communautaires avec la réglementation internationale en difficulté.....	page 14
Chapitre 1 : Un régime dérogatoire aux règles du droit de la concurrence : le Règlement (CE) n°4056/86 et les Lignes directrices de 2008.....	page 15
Chapitre 2 : La fin des conférences maritimes : entre abrogation de l'exemption et ouverture à la libre concurrence.....	page 24
<u>Titre 2</u> : Le faible impact de la fin des conférences maritimes en Europe sur l'organisation internationale du transport maritime de lignes régulières.....	page 34
Chapitre 1 : Le maintien d'un système conférentiel hors Union européenne....	page 35
Chapitre 2 : La non affectation du commerce maritime mondial : une possible remise en cause de l'utilité des conférences maritimes.....	page 43

Partie 2 : L'adaptation de la pratique à l'évolution du transport maritime et au droit de la concurrence.....page 57

Titre 1 : L'évolution de l'organisation du transport maritime de lignes régulières : le développement d'accords techniques.....page 57

Chapitre 1 : Le regroupement des armateurs face aux coûts d'exploitation du transport maritime de lignes régulières.....page 58

Chapitre 2 : Une réglementation européenne des consortiums maritimes.....page 63

Titre 2 : Le contournement des règles sanctionnatrices du droit de l'Union européenne.....page 68

Chapitre 1 : L'échappatoire des armateurs : la création d'« alliances » ?.....page 68

Chapitre 2 : Cas particulier : l'alliance P3.....page 75

Conclusion.....page 81

Bibliographie.....page 83

Index alphabétique.....page 87

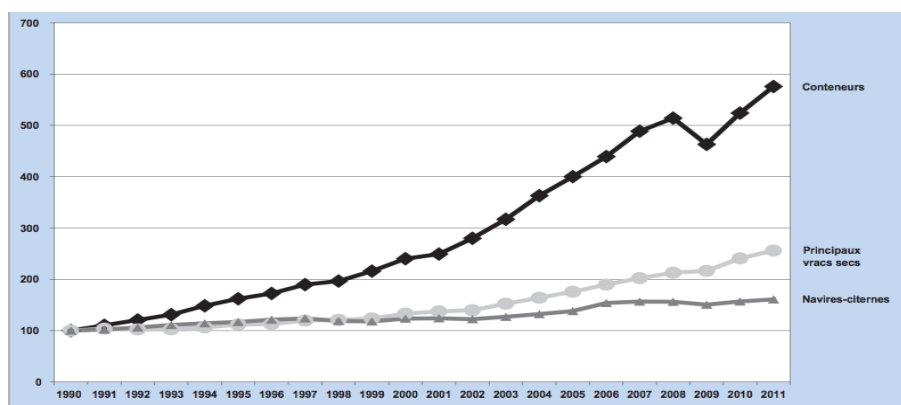
Table des matières.....page 88

Introduction

« La conteneurisation a insufflé une dynamique telle que presque tout ce qu'elle a touché s'est trouvé transformé, d'une manière souvent imprévisible »¹.

Le transport maritime est l'activité indispensable pour le développement des échanges mondiaux. Il en est même le premier vecteur, seul capable de dépasser l'obstacle des mers. Il est l'un des signes forts de la mondialisation. Le phénomène de conteneurisation est indissociable de l'essor du transport maritime et plus largement des flux commerciaux entre les différents continents. « *Le conteneur a révolutionné l'économie mondiale* »². Il permet d'assurer une rationalisation des coûts d'exploitation par une manipulation plus facile et donc plus rapide des marchandises. Ce type de transport maritime est de plus en plus privilégié par les chargeurs. « *Le conteneur transporte tout, ou presque* »³. Le trafic de conteneurs a représenté près de 15% du tonnage global transporté en 2012 mais il représente 52% des richesses transportées⁴. On constate même que le conteneur commence à être utilisé par les chargeurs de vrac liquides et secs.

Graphique 1 : Indices des volumes mondiaux du commerce en porte-conteneurs, en navires-citernes et en vracquiers pour les principaux vrac secs, 1990-2011 (1990=100)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de diverses éditions de l'Étude sur les transports maritimes, et de Shipping Review and Outlook de Clarkson Research Services, printemps 2011.

- 1 LEVINSON M., « *The box, comment le conteneur a changé le monde* », Max Milo Editions, Paris, 2011.
- 2 J-P ROBIN, « *Le conteneur a révolutionné l'économie mondiale* », Le Figaro, publié le 13 novembre 2011.
- 3 C. BUET, « *Le champion de la mondialisation rapporte toujours* », L'atlas 2014 des enjeux maritimes, Le marin, page 32.
- 4 C. BUET, « *Le champion de la mondialisation rapporte toujours* », L'atlas 2014 des enjeux maritimes, Le marin, page 32.

Il faut nécessairement distinguer le transport maritime de lignes régulières de l'affrètement. L'affrètement concerne le transport de marchandises d'un point à l'autre de façon spécifique. Il s'agit, en quelque sorte, d'un service à la demande pour tout type de marchandises. De leur côté, les lignes régulières représentent un transport conteneurisé, à des dates fixes vers des ports déterminés. Ainsi, même si le navire n'a pas atteint sa capacité totale de chargement, il partira obligatoirement vers son port de destination. Ce mécanisme est un réel avantage pour les chargeurs lorsque les rotations sont nombreuses. *A contrario*, ce type de transport peut être une réelle contrainte pour les compagnies maritimes. En sortie de crise, les porte-conteneurs sont en surcapacité par rapport aux demandes des chargeurs.

Pour autant, les armateurs investissent davantage dans des équipements plus performants et plus adaptés. En janvier 2011, la flotte marchande mondiale avait presque atteint 1,4 milliard de tonnes de port en lourd, ce qui représente une augmentation de 120 millions de tonnes de port en lourd par rapport à 2010⁵. La construction de porte-conteneurs a permis le transport de nombreuses marchandises et à moindre coût avec des rotations à flux tendus. Aujourd'hui, la taille des navires marque nettement l'évolution technique des transports maritimes. Par exemple, les navires « *Triple E* » de l'armateur MAERSK sont des « Malaccamax », pouvant franchir le détroit de Malacca, à la capacité de 18 340 EVP. Cette évolution technique impressionnante prend tout son sens dans la signification même de ces « Triple E » : « *économie d'échelle, efficacité énergétique et progrès environnement* ». Il est certain que les armateurs entendent améliorer leurs services afin de répondre aux attentes des chargeurs tout en réalisant des économies d'échelle. Cette course au gigantisme a posé nécessairement des problèmes quant à l'aménagement des ports. Notre étude sera davantage centrée sur l'exploitation par les armateurs.

Les investissements imposent aux armateurs de mettre en place des stratégies commerciales pour réduire les coûts d'exploitation. Face à ces coûts, on constate de nombreuses fusions et acquisitions dans le secteur. Certains armateurs ne suivent pas face aux investissements des armateurs tels que MAERSK ou encore MSC. Ces opérations entraînent une importante concentration sur le marché. De nombreux armateurs se regroupent dans des structures qui leur permettent de rationaliser les coûts d'exploitation. Très tôt, on constate le phénomène de

⁵ Rapport du Secrétariat de la CNUCED, « *Etude sur les transports maritimes* », Publication des Nations-Unies, 2011.

conférences et de consortiums maritimes. Les armateurs limitent leur liberté pour se mettre d'accord sur l'établissement de taux de fret ou pour mettre en commun leurs services. Il faut, tout de suite, préciser que les transports maritimes de lignes régulières ne s'organisent pas seulement autour d'accords entre armateurs tels que ceux précités. Ces formes ne représentent qu'une partie de l'activité des armateurs. Les armateurs ne sont pas intégrés totalement dans une conférence ou un consortium. Ils ont une activité indépendante de tout accord. On retrouve donc des conférences et consortiums, voire de plus en plus des alliances, mais aussi des armateurs indépendants.

Dès la fin du XIXe siècle, la libéralisation des transports maritimes a permis l'apparition d'accords entre armateurs pour faire face à l'évolution du secteur et, étonnement, à la concurrence. Une concurrence excessive serait destructrice⁶. L'objectif est donc d'y faire face en la limitant. Les conférences maritimes sont la première forme d'accord développée dans le transport maritime de lignes régulières. Elles permettent la mise en place de taux de fret en commun et d'organiser les services offerts aux chargeurs notamment par la mise en place d'accords de fidélité.

En 1875, la première conférence se forme entre le Royaume-Uni et Calcutta. En 1909, la *Royal Commission on Shipping Rings* a rendu un rapport sur les ententes tarifaires entre armateurs. Elle a légitimé le rôle essentiel des conférences maritimes en affirmant que « *les conférences maritimes trouvent leur légitimité dans le cadre élargi du développement du commerce colonial anglais ... et sont un corollaire indésirable et inévitable au développement de lignes régulières* ». Les investissements concernant le passage à l'utilisation des navires à vapeur étaient tels que le meilleur moyen de rationaliser les coûts était de se regrouper. En fonction de l'intégration des armateurs dans une conférence maritime, celle-ci peut se voir qualifier d'association de fait sans pour autant accorder à la conférence, une personnalité morale⁷. Elles ont une importante influence sur le transport maritime de lignes régulières permettant aux armateurs d'organiser les transports comme bon leur semble. Face à cette liberté des armateurs, il devenait indispensable d'élaborer une réglementation. La puissance de telles structures sur l'organisation des lignes régulières pouvait entraîner certains abus de leur part. Aussi, au début des années 70, les pays en voie de développement ont interpellé la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) concernant les pratiques tarifaires excessives imposées par les

6 C. SCAPEL et P. BONNASIES, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2010.

7 C. SCAPEL et P. BONNASIES, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2010.

conférences maritimes ; en dénonçant la domination de ces conférences sur le commerce mondial. Ces conférences étaient principalement composées de pays ayant développé une flotte maritime.

En 1974, soit pratiquement un siècle après la mise en place de la première conférence⁸, un texte international viendra réglementer leurs activités. Le Code de conduite des conférences maritimes donne une définition précise d'une conférence maritime qui se caractérise principalement par des pratiques tarifaires concertées. Ainsi, une conférence maritime est « *un groupe d'au moins deux transporteurs-exploitants de navires qui assure des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent en appliquant des taux de fret uniformes communs et toutes autres conditions de transport concertées pour fourniture de services réguliers* ». Les dispositions du Code ne permettront plus aux armateurs d'établir de taux de fret en toute impunité. Ils seront fixés au plus bas à un seuil permettant la réalisation d'un « profit raisonnable »⁹. Il s'agira de limiter les pratiques des transporteurs dans un souci d'équilibre avec les intérêts cargaisons. Le Code prévoit notamment la consultation des chargeurs de toute modification des taux de fret. Ils devront être établis sans aucune discrimination entre les chargeurs et en toute transparence. Les chargeurs seront consultés dans un souci d'équilibre et de coopération. Il ne s'agit alors plus d'une zone de « *non droit* ».

Le Code de conduite des conférences maritimes, signé à Genève, « *fait partie de ces Traités dont la naissance fut difficile et dont l'avenir est incertain* »¹⁰. L'élaboration d'une telle convention internationale devait être un compromis entre, d'une part, les chargeurs et transporteurs et, d'autre part, les attentes des pays développés et celles des pays en voie de développement (PED). Face à la toute puissance des pays développés, les PED ont souhaité l'encadrement de telles pratiques. Un compromis était compliqué au regard des déséquilibres entre les pays développés et ceux en voie de développement. Les PED ne parvenaient pas à jouer un rôle sur le trafic maritime mondial. Le Code de conduite des conférences maritimes a mis en place le système 40/40/20 qui impose que les compagnies maritimes nationales des deux pays concernés par une conférence aient un droit égal de

8 F. ODIER, « *Le Code de conduite des conférences maritimes* », Annuaire français de droit international, vol.25, 1979, p. 686-692.

9 Article 12 du Code de conduite des conférences maritimes.

10 F. ODIER, « *Le Code de conduite des conférences maritimes* », Annuaire français de droit international, vol.25, 1979, p. 686-692.

participation. Ce droit représente 40% du fret et du volume des échanges. Des pays tiers peuvent intervenir à hauteur de 20%. Il est clairement établi, dans les objectifs et principes du Code que la mise en œuvre d'une réglementation internationale pour encadrer les conférences maritimes doit être « *universellement acceptable* »¹¹. Il s'agit alors pour la communauté internationale de prendre en compte les attentes des pays développés tout en prenant en compte les difficultés que peuvent rencontrer les PED. Mais en pratique, les PED n'avaient pas les ressources nécessaires pour développer leur propre flotte. Ils ont donc transmis leur part à des navires étrangers contre une compensation financière. Avec la mise en place de ce texte, « *il s'agissait d'établir un nouvel ordre économique mondial* »¹². Le Code de conduite des conférences maritimes n'a pas eu l'effet escompté. Il a très rapidement, été mis sur la touche par les puissances maritimes. Cette légitimité perd d'autant plus son sens lorsque l'on sait que les Etats-Unis ont refusé de participer aux travaux ou encore que la Communauté européenne n'était pas présente au moment de son élaboration. Pour autant, elle a reconnu l'importance de ces dispositions.

Ce n'est qu'après la signature du Code de conduite des conférences maritimes que la Communauté européenne a reconnu la nécessité d'encadrer ces pratiques. Pour autant, la ratification du traité international par les Etats membres ne s'imposait pas. Par un arrêt du 30 mai 1989, la CJCE a affirmé que le règlement de 1979 « *ne rend pas obligatoire la participation des Etats membres à la convention* »¹³. En cas de ratification, il impose seulement aux Etats membres de l'Union européenne de ratifier le Code sous certaines conditions. Le Conseil européen reconnaît, largement, le « *rôle stabilisateur* »¹⁴ des conférences maritimes sur les taux de fret et les services offerts aux chargeurs. Pour autant, la Communauté européenne entend réglementer ces pratiques. Dans un arrêt « *Ministère public c. Asjes* » du 30 avril 1986¹⁵, la Cour de justice des Communautés européennes applique les articles 85 et 86 du Traité de Rome de 1957 au secteur des transports. Afin d'autoriser les conférences maritimes tout en encadrant ces pratiques quelque peu anti-concurrentielles, l'Union européenne les a soumises aux dispositions du droit de la concurrence.

11 « Objectifs et principes » du Code de conduite des conférences maritimes de 1974.

12 J-P BEURIER, *Droits maritimes*, Dalloz, 2e éd., 2008.

13 CJCE 30 mai 1989, « *Commission c. Conseil* », Rec. CJCE 1517.

14 Considérant n°5 du règlement (CE) n°954/79 du 15 mai 1979.

15 CJCE 30 avril 1986, « *Ministère public contre Lucas Asjes et autres* », aff. jointes 209 à 213/84.

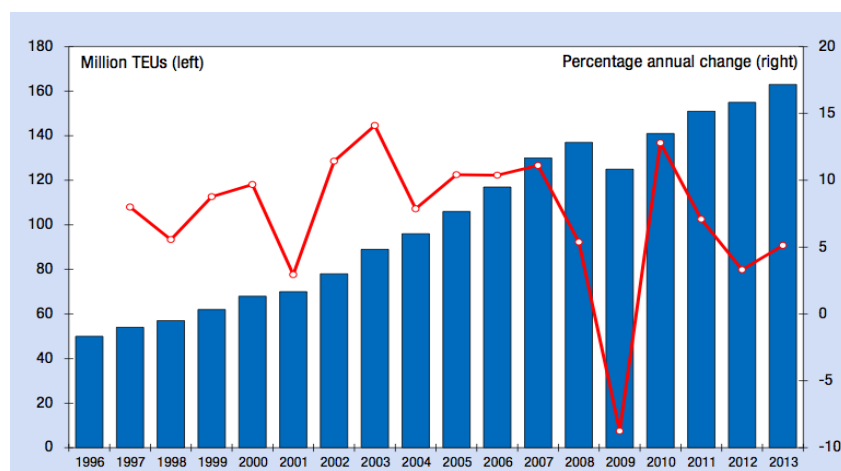
Certaines exemptions aux dispositions strictes du droit de la concurrence sont autorisées sous conditions. Les accords entre armateurs peuvent faire l'objet d'exemptions de deux types. L'exemption individuelle est accordée au cas par cas s'il est démontré que les effets positifs d'une telle restriction à la concurrence l'emportent sur les effets négatifs. Sa procédure de mise en œuvre est très contraignante. L'exemption par catégories peut concerner des accords verticaux ou horizontaux ou concerner un secteur économique dans son ensemble. Les conférences maritimes font l'objet de cette deuxième catégorie d'exemption. En 1986, la Commission européenne accepte de reconnaître un régime d'exemption aux règles de la concurrence pour les conférences maritimes.

Le règlement 4056/86 du 22 décembre 1986 détermine les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité (actuels articles 101 et 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne - TFUE) aux transports maritimes. Il s'agit de favoriser la politique maritime sur la politique de concurrence. Mais, en 2008 et en pleine crise économique, la Commission européenne décide d'abroger ce règlement en soumettant désormais, les conférences maritimes aux règles du droit de la concurrence. Pour la Commission européenne, les données économiques du secteur ne justifiaient plus cette exemption. De ce fait, toute atteinte portée aux règles générales de concurrence sera sanctionnée. Autant dire, que le phénomène des conférences maritimes a pris fin à cette date pour tout transport de ligne régulière au départ et à l'arrivée des ports européens. En pleine crise économique, une telle annonce pouvait porter préjudice aux armateurs européens. Pour autant, il semble que le commerce maritime mondial n'a pas été affecté par la fin des conférences maritimes en Europe. Il sera alors nécessaire de s'interroger sur l'utilité des conférences maritimes. Cette décision est propre au trafic concernant les ports d'Europe. Les conférences maritimes restent en vigueur dans une majorité d'Etats. Les données économiques concernant l'impact de la fin des conférences maritimes en Europe doivent être rapprochées de la crise économique qu'a connue le monde entier en 2008. « *L'évolution du trafic maritime international est le reflet de la conjoncture de l'économie tout entière* »¹⁶. L'impact de la crise économique mondiale sur le commerce conteneurisé a été considérable avec une chute importante des marchandises transportées entre 2007 et 2009. En 2010, on constate une remontée du transport par conteneurs à un niveau d'avant crise. Mais l'année 2012 a été marquée par une baisse avec le transport d'un peu moins de 80 millions d'EVP soit presque 50 millions d'EVP en moins qu'en 2010. Les modifications dans l'organisation

16 Rapport du Secrétariat de la CNUCED, « *Etude sur les transports maritimes* », Publication des Nations-Unies, 2011.

d'après crise peuvent justifier l'instabilité des volumes transportés¹⁷.

Graphique 2 : Commerce conteneurisé mondial, 1996-2013 (en EVP et évolution annuelle en %)¹⁸



Source: Drewry Shipping Consultants, *Container Market Review and Forecast 2008/2009*, and Clarkson Research Services, *Container Intelligence Monthly*, various issues.

La fin des conférences maritimes en Europe a obligé les armateurs à s'adapter aux nouvelles dispositions réglementaires. Afin de faire face à la position stricte de la Commission européenne, la mise en place de consortiums prend tout son sens. Ils peuvent même être considérés comme l'un des facteurs permettant le maintien du commerce maritime international face à la fin des conférences maritimes en Europe. Ces accords font toujours l'objet d'une exemption en Europe et sont davantage tournés vers des considérations techniques. La conteneurisation a, rappelons-le, poussé les armateurs à se regrouper afin de rationaliser les coûts d'exploitation. Il s'agit d'« *établir une coopération pour l'exploitation en commun d'un service de transport maritime* »¹⁹. Il ne s'agit en aucun cas de s'entendre sur des taux de fret. En 1965, le premier consortium est formé sous le nom d'*Atlantic Container Lines*. Il est le regroupement de la Compagnie Générale Transatlantique, de la Cunard, de deux sociétés suédoises et de la *Holland America Lines*. Les armateurs ont mis en commun leurs équipements et navires afin de mutualiser les risques et de partager les coûts des services proposés. Tout comme les conférences maritimes, les consortiums ont fait l'objet d'une réglementation. Pour autant, la réglementation des consortiums n'est pas internationale. En effet, aucun Code de conduite des « consortiums maritimes » a été élaboré. En Europe, c'est le règlement

17 CNUCED, « *Review of maritime transport* », 2013.

18 CNUCED, « *Review of maritime transport* », 2013.

19 Règlement (CE) n°906/2009 du 28 septembre 2009 concernant l'application de l'article 81 §3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de lignes (consortiums).

(CE) n°870/1995 qui encadre les pratiques des consortiums maritimes. Ce règlement a fait l'objet de modifications en 2000 et en 2009 avec un renouvellement récent de l'exemption jusqu'en 2020.

Avec l'évolution rapide des techniques, les accords entre armateurs prennent de nouvelles formes. Les « alliances stratégiques » et autres « méga-alliances » semblent être le nouvel outil des armateurs afin de s'organiser dans les services offerts aux chargeurs. Il faudra nécessairement envisager la place de ces nouveaux accords techniques face aux consortiums maritimes. Il sera intéressant de déterminer s'il ne s'agit pas là, d'un moyen pour contourner la réglementation en place ou s'il s'agit d'une réelle nouvelle forme d'accord, indépendante. Ces ententes techniques ne sont en aucun cas des fusions ou acquisitions mais simplement un outil de facilitation dans l'exploitation. Comme nous le verrons lors de l'étude de l'alliance P3, les trois armateurs européens conservent plus de la moitié de leur flotte à l'exploitation personnelle²⁰. Mais l'organisation des *liners* par les accords entre armateurs est ancrée dans la pratique. Il s'agira alors d'envisager l'impact de la fin des conférences maritimes en Europe sur l'organisation internationale des *liners*.

Cette décision européenne de mettre fin aux conférences maritimes en Europe bouleverse t-elle l'organisation internationale du transport maritime de lignes régulières ? En d'autres termes, l'organisation du transport maritime de lignes régulières autour des conférences maritimes est-elle une donnée indispensable pour stabiliser le commerce maritime ?

L'abrogation communautaire de mettre fin à l'exemption des conférences maritimes oblige à s'interroger sur l'utilité réelle des conférences maritimes. Cette décision communautaire a nécessairement obligé les autres Etats à peser le pour et le contre du maintien de tels accords. Il semble que, pour le moment, la majorité des Etats concernés ne remette pas en cause ces pratiques. Pour autant, face à la non affectation du commerce maritime international, il est indispensable d'étudier l'utilité de ces pratiques pouvant justifier leur maintien (**Partie 1**). Si l'utilité des conférences maritimes peut être remise en cause face à l'état actuel du commerce maritime, il ne faut pas oublier que la pratique s'est adaptée à ces données économiques et juridiques. Il semble aujourd'hui que le transport maritime de lignes régulières soit davantage organisé autour de consortiums maritimes voire d'alliances sans oublier les armateurs indépendants (**Partie 2**).

²⁰ Voir tableau page 76.

Partie 1 : L'organisation des transports maritimes autour des conférences maritimes : entre maintien et interrogations

Dans un objectif d'harmonisation des règles communautaires avec les dispositions internationales, il était indispensable de reconnaître, au niveau communautaire, la validité des conférences maritimes. Afin d'éviter tout conflit de lois entre les dispositions communautaires et le Code de conduite des conférences maritimes, le règlement communautaire n°954/79 a imposé certaines réserves à la ratification du Code par les Etats membres de l'Union européenne (UE). L'établissement de ce règlement donnait une légitimité plus forte au Code de conduite des conférences maritimes dans l'UE. Quelques années plus tard, la Communauté européenne a pris l'initiative d'établir des règles propres aux conférences maritimes. Le règlement n°4056/86 déterminait les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité CE (actuels articles 101 et 102 TFUE). Dans une volonté de concurrence effective, la Commission a remis en cause l'exemption accordée aux conférences maritimes, allant jusqu'à abroger le règlement de 1986 et celui de 1979. La Commission européenne prend alors le contre-pied des dispositions internationales pour mettre un terme aux conférences maritimes (Titre 1). Cette décision aurait pu avoir un impact important sur le commerce maritime international. La part des échanges maritimes mondiaux avec l'Europe est importante. Mais il n'en est rien. Avec le peu de recul que l'on a aujourd'hui, il semble que la fin des conférences maritimes en Europe n'ait eu qu'un très faible impact (Titre 2).

Titre 1 : L'harmonisation des dispositions communautaires avec la réglementation internationale en difficulté

La reconnaissance de la légitimité des conférences maritimes sur le plan international a très vite amené l'Union européenne à en faire de même dans un souci d'harmonisation. Après avoir imposé la ratification du Code de conduite des conférences maritimes à ses Etats membres, elle a élaboré des règles encadrant les pratiques des conférences maritimes. Dans un objectif de favoriser le transport maritime de lignes régulières, un régime d'exemption aux règles du droit de la concurrence est entré en vigueur en 1986 (**Chapitre 1**). Mais face à l'évolution des relations

commerciales entre armateurs et chargeurs, il ne paraissait plus utile pour la Commission européenne d'accorder une telle dérogation. En abrogeant le règlement de 1986, il s'agit de soumettre les conférences maritimes aux règles générales de concurrence. Même si en théorie, les conférences maritimes ne sont pas interdites dans l'UE, il semble, en pratique, que cette soumission aux règles générales met un terme définitif à leurs pratiques en Europe (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : Un régime dérogatoire aux règles du droit de la concurrence : le Règlement (CE) n°4056/86 et les Lignes directrices de 2008

L'exemption accordée aux conférences maritimes permet à la Commission européenne de les autoriser tout en les contrôlant (Section 1). Mais la volonté de la Commission européenne de mettre en place un marché libre a entraîné la mise en place de lignes directrices en vue d'une concurrence effective dans les transports maritimes (Section 2).

Section 1 : L'exemption des conférences maritimes sous le contrôle de la Commission

Malgré l'opinion défavorable de la Commission européenne dans la mise en place d'un régime d'exemption, le règlement n°4056/86 du 22 décembre 1986 est entré en vigueur. Il met en place un régime propre aux conférences maritimes. Ce règlement entend légitimer les conférences maritimes dans l'Union européenne (**I**) tout en encadrant leurs pratiques (**II**).

I- La légitimisation des conférences maritimes : un régime adapté aux transports maritimes

L'évolution des transports maritimes a amené les armateurs à se regrouper dans des structures permettant de stabiliser le secteur. L'accord le plus intégré, économiquement, est celui des conférences maritimes. Il existe deux types de conférences maritimes : ouvertes et fermées. Elles sont dites « ouvertes » lorsque tout transporteur peut y adhérer. C'est ce système qui est retenu aux Etats-Unis. À l'inverse, le Code de conduite des conférences maritimes met en place un système de conférences « fermées » en imposant certaines conditions. L'avantage des conférences maritimes sur l'organisation du transport maritime de lignes régulières est incontestable. Elles favorisent « *la*

stabilité et la pérennité des mouvements de marchandises »²¹. Il était indispensable de les exempter des règles strictes du droit de la concurrence. Mais pour légaliser ces pratiques, il fallait nécessairement les soumettre à une réglementation adaptée.

Le règlement (CE) n°4056/86 du 22 décembre 1986 est l'un des quatre piliers de la politique maritime. En effet, le même jour, trois autres textes ont été adoptés afin d'encadrer les pratiques du secteur maritime. Les quatre règlements n°4055/86, 4056/86, 4057/86 et 4058/86 ont pour but d'introduire les principes de libre prestation des services, de concurrence, de pratiques tarifaires déloyales et de libre accès au trafic transocéanique. Ils consacrent « *l'intégration des transports maritimes à l'ordre communautaire* »²². Le règlement n°4056/86, qui nous intéresse plus particulièrement, détermine les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité CE aux transports maritimes avec souplesse. Il envisage la mise en place d'un régime dérogatoire aux règles générales de concurrence pour les conférences maritimes. « *Le droit de la concurrence doit être constamment équilibré entre le principe de la plus pure concurrence entre entreprises et celui d'une concurrence plus relative accordant les ententes entre entreprises lorsqu'elles bénéficient à l'économie* »²³. Cette exemption semble se justifier par leur « *rôle stabilisateur* »²⁴. Une conférence maritime sera alors autorisée si elle a un effet positif sur le marché. Cette exemption permet de stabiliser les taux de fret tout en assurant un service efficace, c'est-à-dire régulier et stable. En adoptant ce règlement, le Conseil entend accepter, de manière encadrée, les pratiques tarifaires et les services offerts aux chargeurs.

Le règlement de 1986 donne une définition assez précise d'une conférence maritime. L'article premier, alinéa 3 b) la définit comme « *un groupe d'au moins deux transporteurs exploitants de navires qui assurent des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent en appliquant des taux de fret uniformes ou communs ou toutes autres*

21 Rapport OCDE, « *Questions relatives à la réglementation du transport maritime international* », 1997.

22 R. RODIERE et E. du PONTAVICE, *Droit maritime*, Dalloz, 12e éd., 1997.

23 Préface de P. BONNASSIES, Livre R. CONFRAVEUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

24 M. BESANCON et L. FEDI, « *La fin du régime des conférences maritimes : vers une concurrence pure et parfaite du transport par mer au départ ou à destination de l'Union européenne ?* », DMF n°696, 2008.

conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers ». Le règlement impose des « *taux de fret uniformes ou communs* ». On entend par taux de fret, le montant qu'un transporteur perçoit pour acheminer des marchandises. Le taux de fret est lié à de nombreux facteurs, comme le coût d'exploitation du navire (salaires de l'équipage, carburant, maintenance,...), les dépenses d'équipement liées à l'achat du navire et les opérations à quai (personnel de bureau, loyers,...). Cette qualification des taux de fret par le règlement a fait l'objet de nombreuses discussions quant à la subtilité entre les termes « *uniformes* » et « *communs* ». Le Conseil européen entend imposer des taux de fret soit uniformes soit communs. L'uniformisation des taux de fret doit permettre à un chargeur d'avoir le même taux de fret par tous les membres de la conférence maritime. C'est notamment ce qui est exigé par l'article 4 du règlement qui dispose que « *le bénéfice de l'exemption prévue aux articles 3 et 6 est subordonné à la condition que l'accord, la décision ou la pratique concertée ne peut, à l'intérieur du marché commun, porter préjudice à certains ports, usagers ou transporteurs en appliquant pour le transport de marchandises identiques, dans la zone couverte par l'accord, la décision ou la pratique concertée, des prix et des conditions qui diffèrent selon le pays d'origine ou de destination ou selon le port de chargement ou de déchargement, à moins que ces prix ou conditions ne puissent être justifiés économiquement* ». La difficulté se retrouve davantage quant à l'appréciation de la Commission. Elle a une interprétation plus stricte en imposant l'uniformisation des taux de fret au-delà de la seule détermination commune.

Il est intéressant de souligner que le règlement reste silencieux sur la possibilité pour les membres d'une conférence maritime d'avoir un taux de fret ou des services différents de ceux de la conférence. Cette action indépendante est pourtant soulignée dans plusieurs législations et notamment celle américaine. Pour la Commission, il est possible de déterminer des taux de fret différents tant que cela ne marque pas définitivement des seconds taux. Ainsi, il faut que l'action soit ponctuelle et pour un produit donné²⁵. L'accord dit « *Trans Atlantic Agreement* » a fait l'objet d'un examen par la Commission européenne. Elle a considéré que ce n'était pas une réelle conférence maritime car elle n'imposait pas de taux de fret uniformes, condition préalable pour être qualifiée comme telle. De plus, cet accord prévoyait la mise en place de tarifs multimodaux non prévus par le règlement. La Commission avait sanctionné cet accord comme ne pouvant bénéficier d'une exemption. Cela montre, une nouvelle fois, la rigidité de la Commission dans l'interprétation

²⁵ Décision n°94/980, Commission, 19 octobre 1994, « *Trans Atlantic Agreement* », aff. IV-34.446. Voir dans le même sens décision concernant le « *Far Eastern Freight Conference* », décision n°94/985, Commission, 21 décembre 1994, aff. IV-33.218.

du règlement de 1986, prônant la prohibition de tout accord restrictif de concurrence. L'encadrement des pratiques des conférences maritimes est indispensable pour éviter une distorsion entre les conférences et les indépendants. Cela a aussi limité les comportements des armateurs qui cherchaient à s'implanter sur les segments les plus rentables au détriment des attentes des chargeurs.

L'article 3 du règlement de 1986 précise strictement les pratiques exemptées. Cet article dispose que *« sont exemptés de l'interdiction édictée par l'article 85 paragraphe 1 du traité, sous la condition prévue à l'article 4 du présent règlement, les accords, décisions et pratiques concertées de tout ou partie des membres d'une ou de plusieurs conférences maritimes, ayant comme objectif la fixation des prix et des conditions du transport, et selon le cas, un ou plusieurs des objectifs suivants: a) coordination des horaires des navires ou de leurs dates de voyage ou d'escale; b) détermination de la fréquence des voyages ou des escales; c) coordination ou répartition des voyages ou des escales entre membres de la conférence; d) régulation de la capacité de transport offerte par chacun des membres; e) répartition entre ces membres du tonnage transporté ou de la recette »*. Ainsi, en établissant un régime d'exemption et plus largement, en reconnaissant la validité des conférences maritimes, les armateurs ont l'avantage de fixer, en commun, les tarifs et les capacités de transport. Ces avantages ont un retour certain pour les chargeurs qui bénéficient de meilleurs services. Mais il faut bien comprendre que cet avantage accordé aux conférences maritimes n'est qu'une histoire lointaine ; les conférences maritimes ayant pris fin en 2008. Pour autant, il est possible de faire un rapide état de la réglementation communautaire anciennement applicable aux conférences maritimes (II).

II- L'encadrement obsolète des pratiques des conférences maritimes

Afin d'éviter tout abus des membres de conférences maritimes, le règlement n°4056/86 organisait les rapports entre armateurs membres d'une conférence maritime et les chargeurs. Ce règlement était un compromis entre les intérêts cargaisons et les transporteurs. Il s'agira, ici, de reprendre quelques points développés par le règlement pour mettre en exergue le fonctionnement de l'exemption accordée.

La consultation. Il s'agit là d'une obligation essentielle pour la validité des conférences maritimes, afin d'assurer l'harmonie dans les relations contractuelles avec les chargeurs. Les chargeurs doivent être consultés « *concernant les prix, les conditions et la qualité des services réguliers de transport maritime* » (article 5). Ils sont l'une des parties dans un contrat de transport. Ils doivent donc avoir la possibilité de participer au fonctionnement d'une conférence maritime. Il s'agit de trouver un équilibre. Cette consultation des chargeurs et des organisations de chargeurs est un moyen de répondre à leurs attentes. L'importance de cette notion de « *consultation des chargeurs* » était déjà affirmée par le Code de conduite des conférences maritimes dans son article 11. Ainsi, « *des consultations doivent avoir lieu sur les questions d'intérêt commun entre la conférence, les organisations de chargeurs [...]* ». Avant l'élaboration du Code de conduite, les chargeurs étaient contraints aux pratiques unilatérales des transporteurs, membres d'une conférence. Il y avait donc un déséquilibre dans les relations entre transporteurs et chargeurs. Les transporteurs pouvaient décider d'intervenir sur les lignes les plus rentables au détriment des demandes des chargeurs. L'un des objectifs fondamentaux de l'élaboration d'un Code de conduite des conférences maritimes, repris par le règlement communautaire, est de trouver un équilibre entre les intérêts marchandises et les transporteurs maritimes. Il s'agit donc de régulariser les activités en ne favorisant aucune partie et en évitant toute discrimination. Les chargeurs ne doivent pas subir les pratiques discriminatoires des armateurs.

Les accords de fidélité. Le règlement de 1986 autorise la conclusion d'accords dits « *de fidélité* » entre les conférences maritimes et les chargeurs. C'est un moyen de favoriser l'organisation du trafic maritime de lignes régulières. Il s'agit d'un « *accord par lequel un chargeur, sur une base individuelle, obtient d'un armateur ou d'une conférence des taux plus bas que ceux du tarif conférentiel en échange d'un engagement de charger tout ou partie de sa marchandise sur les lignes contractantes* »²⁶. Il existe trois types d'accords de fidélité pouvant être conclus. On retrouve le système des ristournes différées, les ristournes immédiates et enfin, le double barème. La ristourne différée est calculée en fonction de la durée de la fidélité sachant qu'elle ne peut excéder 6 mois ou 3 mois en cas de litige. Dans le cadre de la ristourne immédiate, l'arrêt de l'accord de fidélité peut se faire à tout moment, moyennant un préavis de moins de 6 mois et de 3 mois en cas de litige sur le tarif. L'article 5 dispose que « *ces accords doivent contenir des garanties stipulant*

²⁶ R. CONFAVREUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

explicitement les droits des usagers et ceux des membres de la conférence ». Ainsi, après chaque consultation, la conférence maritime devra établir clairement ce qui a été convenu avec les chargeurs quant au transport de marchandises. Avec cette fidélisation, les conférences maritimes tentent d'évincer la concurrence grandissante des *outsiders*, hors conférence. Les *outsiders* proposent des taux de fret plus bas ce qui laissait peu de place au maintien des conférences maritimes²⁷.

Les services non couverts par le fret. Le règlement ne s'applique qu'au transport maritime. Tous les services non assurés par la conférence maritime pourront être effectués par les entreprises extérieures à la convenance des chargeurs. Ainsi, le pré et post acheminement par voie terrestre ou encore tous les services sur le quai n'ayant pas fait l'objet d'un accord entre le transporteur maritime et le chargeur n'entreront pas dans le champ d'application du règlement.

La publication des tarifs. L'article 5 précise que « *les tarifs, conditions connexes, règlements et toutes modifications les concernant seront, sur demande, mis à la disposition des usagers à un prix raisonnable ou pourront être consultés dans les bureaux des compagnies maritimes et de leurs agents* ». Il y a donc une volonté de transparence concernant les informations sur les pratiques des conférences maritimes. Cette transparence permet d'éviter toute discrimination entre les chargeurs.

La notification des sentences arbitrales et recommandation. Lorsque les pratiques des conférences maritimes font l'objet de litiges portés devant les tribunaux arbitraux, toutes les décisions devront être connues de la Commission européenne. C'est là, une exigence personnelle de la Commission qui entend poursuivre l'encadrement des pratiques.

Malgré l'encadrement des pratiques unilatérales des transporteurs maritimes, l'équilibre avec les intérêts marchandises reste fragile. Les membres d'une conférence maritime seraient encore en position de force face aux chargeurs qui resteraient soumis aux décisions de la conférence. L'exemption accordée aux conférences maritimes est alors remise en cause par les chargeurs mais aussi par la Commission, partisane d'une application stricte de l'article 101 TFUE. Selon la

²⁷ Entretien avec M. Frank Tetrel, directeur adjoint, M. Thierry Goument, directeur juridique et Mme Sarah Cartier, juriste, MSC France.

Commission, les armateurs n'auraient plus besoin d'une telle dérogation au régime général du droit de la concurrence. Les données économiques du secteur ne seraient plus aussi favorables à une telle exemption. La contre-partie, ce que qualifie le TFUE de « *partie équitable du profit* », ne permettrait plus d'assurer un équilibre dans les relations entre les membres d'une conférence et les chargeurs. De ce fait, les représentants des chargeurs ainsi que la Commission européenne entendent mettre un terme aux pratiques des conférences maritimes. La volonté de la Commission européenne de laisser libre à la concurrence dans le secteur des transports maritimes a abouti, dans un premier temps, à la mise en place de lignes directrices (Section 2).

Section 2 : Vers une libre concurrence : l'établissement de lignes directrices

Ces lignes directrices ont pour objet d'assurer une transition « en douceur » vers une libre concurrence. Elles vont, tout de même, très largement modifier l'organisation des accords entre armateurs. Les conférences maritimes ne sont plus les bienvenues au sein de l'Union européenne (I). Les lignes directrices vont surtout s'attacher à encadrer les échanges d'informations entre les armateurs ; échanges qui ont un impact direct sur la concurrence (II).

I- La nouvelle organisation des accords entre armateurs autour des lignes directrices

Dans un souci de régulation du marché et de limitation d'une concurrence trop importante, les armateurs se sont réunis pour former des conférences maritimes. La mise en place d'accords entre armateurs a, très tôt, permis de régler de tels problèmes. Face aux exigences du transport maritime, les institutions communautaires souhaitaient favoriser la politique maritime sur la politique de concurrence. L'exemption accordée a facilité le développement du transport maritime de lignes régulières même si, rappelons le, les *liners* ne sont pas exclusivement organisés autour des conférences maritimes. On retrouve des armateurs indépendants.

L'évolution des relations commerciales entre les chargeur et les armateurs, notamment avec le développement d'accords de gré à gré, d'accords de fidélité, a amené la Commission à s'interroger sur l'unilatéralisme des conférences. La conclusion d'accords de services plus individualisés au

détriment du système conférentiel a entraîné un recul de ce dernier. La Commission a donc été amenée à se prononcer sur le sort du système conférentiel. Il ne permettrait pas d'assurer la stabilité des taux de fret et encore moins d'améliorer la qualité des services proposés. La Commission européenne a toujours été contre le privilège accordé à ces accords. Elle a donc profité de ces interrogations pour revoir le régime dérogatoire accordé. En 2004, elle a décidé de publier un Livre blanc sur la nécessité de réviser le règlement de 1986. Face à la pression de la Commission et des organisations de chargeurs, toujours défavorables à l'autorisation des conférences maritimes en Europe, le règlement de 1986 a été abrogé en 2006. L'abrogation totale de l'exemption a pris effet en 2008. Les conférences maritimes ne répondaient plus aux exigences pour bénéficier d'une exemption. Dans le considérant 3 du règlement de 2006, le législateur européen affirme qu'il n'existe « *aucun élément prouvant que ce secteur doit être protégé par la concurrence* ». Il s'agit alors de faire abstraction des particularismes du transport maritime pour lui imposer des règles générales de concurrence.

Comprenant que le passage d'un régime dérogatoire à un régime de libre concurrence pouvait être difficile, la Commission européenne a publié des lignes directrices en 2008. Elles ont permis de faciliter la transition en aidant les entreprises à évaluer la compatibilité de leurs accords avec le droit de la concurrence. Même si la Commission avait déjà montré son intention de mettre fin à l'exemption accordée aux conférences maritimes, « *cette abrogation est une petite révolution* »²⁸. Les conférences maritimes permettaient de structurer l'organisation du transport maritime de lignes régulières. Comme l'énonçaient les professeurs Pierre Bonnassies et Christian Scapel, « *dans la situation de crise que connaît depuis longtemps le transport maritime, il permet d'éviter une concurrence excessive, laquelle serait mortelle à de nombreux armateurs et entraînerait finalement une concentration extrême, destructrice de toute concurrence* ». Il semble donc que l'organisation à travers les conférences maritimes permettait une certaine stabilité favorable à un secteur soumis aux fluctuations économiques. En abrogeant le règlement de 1986, il s'agit de faire entrer le secteur du transport maritime dans le jeu de la libre concurrence. Les lignes directrices élaborées par la Commission ont pour fonction d'amener le transport maritime au droit de la concurrence de façon progressive. Comme l'affirme David Bosco, il s'agit en quelque sorte

28 D. BOSCO « *Transport maritime : quand le droit de la concurrence s'invite à bord...* », contrats concurrence consommation n°8, août 2008.

« *d'initier* »²⁹ ce secteur aux règles de droit de la concurrence. Les lignes directrices donnent les informations nécessaires aux entreprises concernant les exigences en matière de concurrence. La valeur juridique de ces lignes directrices est assez faible puisqu'elles ne lient pas directement les acteurs économiques. En revanche, elle sera opposable à la Commission. Il s'agissait notamment pour la Commission de faire une synthèse des décisions juridiques. Ainsi, les lignes directrices traitent principalement de la question délicate des échanges d'informations (II).

II- Les échanges d'informations

Les échanges d'informations peuvent faire l'objet de sanctions lourdes pour violation du droit de la concurrence. Déjà dans un arrêt « *John Deere c. Commission* » du 28 mai 1998, la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) avait précisé les contours de l'interdiction des échanges d'informations. Elle considère que l'échange d'informations pose problème « *lorsqu'il atténue ou supprime le degré d'incertitude sur le fonctionnement du marché en cause* »³⁰. Le caractère anti-concurrentiel de ces échanges sera soumis à l'appréciation souveraine des juges même si un faisceau d'indices les guidera. La transparence sur un marché permet de promouvoir une concurrence effective. L'échange d'informations peut restreindre le jeu de la concurrence. Les lignes directrices définissent les échanges d'informations qui seront sanctionnés. Pour se conformer au droit de la concurrence, il faut examiner si cet échange a pour objet de restreindre la concurrence ou s'il a un effet positif sur le marché qui permet de l'autoriser malgré son caractère anti-concurrentiel. Certains échanges d'informations peuvent générer des « *gains d'efficacité* »³¹. La Commission européenne, comme dans toute situation mettant en cause le droit de la concurrence, doit contrebalancer les effets positifs et négatifs de la nature de l'échange. Il s'agit donc d'examiner la structure du marché sur lequel l'échange a lieu et ses caractéristiques afin de l'évaluer. Plus le marché est concentré, plus l'échange d'informations fera l'objet d'une intention particulière de la Commission et sera sanctionné. Il faut rechercher la fréquence de ces échanges entre les entreprises. En effet, plus les échanges sont fréquents plus on peut considérer que les entreprises coordonnent leurs activités sur le marché. Cela se constate d'autant plus lorsque les informations concernent les tarifs et

29 D. BOSCO, *loc. cit.*

30 CJCE 28 mai 1998, « *John Deere c/ Commission* », aff. C-7/95 P : Rec. CJCE 1998, I, p.311.

31 Point 37 des Lignes directrices du 1er juillet 2008 relatives à l'application de l'article 81 du traité CE aux services de transport maritime.

capacités de transport convenus. Mais la publicité des informations échangées peut permettre de contrer les exigences du droit de la concurrence.

Ces lignes directrices ont fait l'objet de nombreuses critiques quant à l'absence de prise en compte du particularisme de ce secteur. Le secteur du transport maritime se voit appliquer les règles de droit de la concurrence comme tout autre domaine. Il y a une réelle volonté de la Commission européenne de supprimer les « régimes spéciaux »³² accordés à certains secteurs. Avec le règlement (CE) n°411/2004 du 26 février 2004, le transport aérien intracommunautaire au départ ou à destination de l'Union européenne ne fait plus l'objet d'un régime spécial. Il y a une volonté de soumettre tous les secteurs aux dispositions générales du droit de la concurrence. La mise en œuvre des lignes directrices concernant les transports maritimes avait cet objectif tout en facilitant leur transition. Ces lignes directrices prenaient effet pendant cinq ans avec possible renouvellement. Mais le 19 février 2013, la Commission en a décidé autrement en n'accordant pas leur renouvellement³³. L'abrogation du régime d'exemption entraîne l'application du règlement (CE) n°1/2003 portant sur les modalités d'application des dispositions du TFUE sur les accords, décisions d'association d'entreprises et pratiques concertées susceptibles de restreindre la concurrence et les abus de position dominante. Il a pour but de sanctionner les entreprises qui ne respecteraient pas les dispositions des articles 101 et 102 du TFUE. Depuis le 26 septembre 2013, les conférences maritimes sont totalement soumises aux règles générales favorisant la concurrence au détriment des particularismes de ce secteur (**Chapitre 2**).

Chapitre 2 : La fin des conférences maritimes : entre abrogation de l'exemption et ouverture à la libre concurrence

La décision de la Commission européenne de mettre un terme au régime dérogatoire des conférences maritimes ouvre le secteur à la libre concurrence ; tout du moins en ce qui concerne les conférences maritimes. Nous le verrons, plus tard, il existe d'autres formes d'accords entre armateurs encore autorisés en Europe. L'abrogation de l'exemption accordée aux conférences

32 P. CORRUBLE, « *Transport maritime international et droit européen de la concurrence : la fin des « régimes spéciaux » est confirmée par la Commission européenne* », DMF n°750, 2013.

33 Journal de la Marine Marchande du 22 février 2013, « *Les lignes directrices sur les ententes dans le transport maritime supprimées* ».

maritimes impose l'application directe des règles de droit commun de la concurrence (Section 1). Autant dire que les conférences maritimes ont pris fin en septembre 2013 avec le non renouvellement des lignes directrices³⁴. Les accords sur les taux de fret sont désormais prohibés. L'abrogation du régime d'exemption des conférences maritimes montre clairement la volonté de la Commission européenne d'établir une concurrence effective dans le transport maritime de lignes régulières. Cette concurrence devra être pure et parfaite (Section 2).

Section 1 : La soumission des conférences maritimes aux règles générales de la concurrence

L'abrogation du régime dérogatoire des conférences maritimes entraîne l'application directe des règles générales du droit de la concurrence. Ainsi, les conférences maritimes se voient soumises aux conditions de l'article 101 et suivants du TFUE (I). Ces conditions seront difficilement réunies pour de tels accords. Il est donc possible d'affirmer que les conférences maritimes n'existent plus en Europe (II).

I- Une validité des conférences maritimes sous conditions

En 1974, la Commission européenne décidait d'intervenir dans le secteur des transports maritimes. Dans son célèbre arrêt des « marins français », la Cour de justice des communautés européennes entendait appliquer les dispositions du traité de Rome au secteur des transports maritimes³⁵. Il s'agissait alors pour l'UE de prendre part au fonctionnement du secteur. Les Etats membres de l'UE devront désormais transiger avec les dispositions communautaires.

Le règlement n°1419/2006 du 25 septembre 2006 a, rappelons-le, abrogé le règlement de 1986 favorable à un régime d'exemption pour les conférences maritimes, avec effet en 2008. Désormais, tout transport maritime au départ ou à destination de l'Union européenne devra respecter les dispositions générales en matière de concurrence (actuel article 101-1 et 102 du TFUE). L'article 101, paragraphe 1 du TFUE (ex-article 81-1 du TCE), dispose que « *sont incompatibles*

34 Le règlement abrogeant l'exemption accordée aux conférences maritimes est de 2006 mais la mise en place de lignes directrices pour accompagner les armateurs vers l'application des règles générales de la concurrence a pris fin en septembre 2013.

35 CJCE 4 avril 1974 « *Commission c. France* », affaire n°167/73.

avec le marché intérieur et interdits tous accords entre entreprises, toutes décisions d'associations d'entreprises et toutes pratiques concertées, qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché commun ». Pour être appliqué, il faut qu'il s'agisse d'associations d'entreprises, d'accords ou de pratiques concertées ayant un impact restrictif sur la concurrence et affectant le marché. Les conditions seront alors remplies pour considérer l'entente comme prohibée. Ici, il s'agira principalement d'accords ou de pratiques concertées. Les entreprises doivent exprimer une volonté commune de se regrouper et de se comporter sur le marché d'une manière déterminée pour qualifier « l'accord »³⁶. Concernant la pratiques concertée, un simple contact entre entreprises dévoilant le comportement de l'une d'elle sur le marché sera considéré comme tel si ce comportement « ne correspond pas aux conditions normales du marché »³⁷.

La restriction à la concurrence peut être différente selon le type d'accords. L'article 101-1 du TFUE s'applique à un accord de coopération horizontale ou verticale. L'accord horizontal est un accord entre concurrents réels et potentiels opérant sur le même marché. Cette coopération horizontale a des bienfaits économiques. Elle permet de mutualiser les risques, de faire des économies d'échelle, d'améliorer la qualité des produits ou des services, d'augmenter les investissements,... On retrouve, le plus souvent, des accords verticaux dans les réseaux de distribution. Ces accords posent indéniablement le problème de l'atteinte à la concurrence. Dans les deux cas, la concurrence est faussée. Si cette restriction à la concurrence affecte le marché intérieur, l'accord ne sera pas autorisé. Le traité donne des exemples concernant les accords totalement prohibés. Il s'agit, par exemple, des accords qui ont pour but de fixer des prix, de limiter la production, le développement technique, les investissements ou encore d'appliquer des conditions inégales aux partenaires commerciaux. Les conférences maritimes sont restrictives de concurrence et affectent le marché. Il semble qu'en application de l'alinéa 1 de l'article 101 TFUE, ces accords sont interdits. Pour autant, un accord restreignant la concurrence, pourra être autorisé grâce au paragraphe 3 de l'article 101 du TFUE.

Cet article prévoit que « les dispositions du paragraphe 1 peuvent être déclarées inapplicables à tout accord,... qui contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique... ». Il s'agira de demander une

36 CJCE 15 juillet 1970, « ACF Chemiefarma », aff. C-41/69, Rec. CJCE 1970.

37 TPICE 15 mars 2000, « Cimenteries CBR e.a », aff. T-25/95, Rec. CJCE 2000.

exemption individuelle pour échapper aux dispositions strictes du paragraphe 1 ; l'exemption par « catégorie » ayant été abrogée en 2006 pour les conférences maritimes. Depuis le règlement n°1/2003 entré en vigueur le 1er mai 2004, les autorités nationales ont également compétence pour délivrer des exemptions individuelles en coopération avec la Commission. Grâce à l'exemption individuelle, certains accords pourront être autorisés à condition de démontrer des effets positifs sur le marché. Il s'agira alors de constater les gains d'efficacité (« améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique »), l'apport équitable du profit aux usagers/chargeurs, le caractère indispensable des restrictions et le maintien de la concurrence. Dans une communication du 27 avril 2004, la Commission européenne a apporté des précisions concernant les gains d'efficacité. Ils pourront se constater à travers des économies d'échelle, des accords permettant une meilleure planification de la production pour réduire les stocks,... Ces quatre conditions sont cumulatives. Dans le cas où l'une seulement des conditions n'est pas remplie, l'entente ne pourra être autorisée. Les opposants aux conférences maritimes ont mis l'accent sur une certaine forme de cartellisation du secteur maritime. Pour eux, les pratiques des armateurs restreignent le jeu de la concurrence ce qui a un effet néfaste pour le marché. Une trop grande concentration du marché ne laisse plus libre cours au jeu de l'offre et de la demande. La position dominante de certaines entreprises mais surtout de certains groupes d'armateurs « gèle » la concurrence dans les transports maritimes de lignes régulières. Les accords entre armateurs se voient soumis aux dispositions de l'article 101 du TFUE mais aussi à son articles 102 qui interdit les abus de position dominante.

L'article 102 TFUE dispose qu'*« est incompatible avec le marché intérieur et interdit, dans la mesure où le commerce entre États membres est susceptible d'en être affecté, le fait 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 »*. Cet article reprend les mêmes exemples d'accords qui seront sanctionnés que l'article 101-1 TFUE (fixation des prix, limitation de la production, développement des techniques ou des investissements, application des conditions inégales aux partenaires commerciaux,...). L'abus de position dominante sera sanctionné si trois conditions cumulatives sont réunies : l'affectation du commerce entre Etats membres, une position dominante d'une ou plusieurs entreprises et un usage abusif de cette position dominante.

La position dominante est une situation de puissance économique d'une entreprise qui lui permet de faire obstacle à l'existence d'une concurrence effective. Dans un arrêt du 15 juin 1976 « *EMI Records* »³⁸, la CJCE a affirmé que la position dominante n'est pas illicite en soi. C'est son exploitation abusive qui sera sanctionnée³⁹. Il s'agit notamment des cas où une entreprise s'affranchit de la situation économique sur un marché donné. Une situation de monopole ne sera pas nécessairement sanctionnée pour abus de position dominante. Le traité ne donne pas de définition précise de la notion d'« *exploitation abusive* ». Seuls les exemples précités permettent d'en donner un aperçu. Dans le célèbre arrêt « *Hoffman-La Roche* » du 13 février 1979, la CJCE considère que « *la notion d'exploitation abusive est une notion objective qui vise les comportements d'une entreprise en position dominante qui sont de nature à influencer la structure d'un marché ... et qui ont pour effet de faire obstacle, par le recours à des moyens différents de ceux qui gouvernent une compétition normale des produits ou services ..., au maintien du degré de concurrence existant encore le marché ou au développement de cette concurrence* ». L'abus de position dominante peut se caractériser par la mise en place de prix prédateurs ou encore de pratiques discriminatoires. Aucune exemption ni politique de clémence n'est prévue dans le cas de l'abus de position dominante. Face aux exigences des dispositions générales du droit de la concurrence, il est indéniable que l'abrogation du régime d'exemption des conférences maritimes a conduit à la fin des conférences maritimes (II).

II- Une fin indiscutable des conférences maritimes en Europe

La fin du régime d'exemption des conférences maritimes dans l'Union européenne a eu pour conséquence de les faire entrer dans le champ d'application du droit commun de la concurrence. Il ne s'agissait pas d'une interdiction totale des conférences maritimes. En effet, aucun texte ne prohibe directement les conférences maritimes. Ce sont les conséquences de l'abrogation de l'exemption qui conduisent à y mettre un terme. En entrant dans le champ du droit commun de la concurrence, il semble difficile de considérer une conférence maritime comme conforme à ces exigences. Il n'est même pas nécessaire d'interpréter les textes communautaires pour comprendre cela, une simple lecture suffit. L'article 101-1 du TFUE considère comme incompatibles avec le

38 CJCE 15 juin 1976, « *EMI Records Limited contre CBS United Kingdom Limited* », aff. n°51-75.

39 J-P BEURIER, *Droits maritimes*, Dalloz, 2e éd., 2008.

marché commun et interdits tous accords qui consistent à « *fixer de façon directe ou indirecte les prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transaction* ». Si l'on rapproche cela de la définition même d'une « *conférence maritime* », il est évident qu'aucune conférence maritime ne sera autorisée. L'article 1 alinéa 3 b) du règlement de 1986 la définit comme « *un groupe d'au moins deux transporteurs exploitants de navires qui assurent des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent en appliquant des taux de fret uniformes ou communs ou toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers* ». La Commission n'a même pas entendu reconnaître les effets positifs d'une telle pratique qui auraient pu maintenir son existence grâce à l'alinéa 3 de l'article 101 TFUE. La mise en place commune de taux de fret n'est plus d'actualité pour la Commission. La situation du transport maritime est telle que les taux de fret doivent désormais s'établir par le seul jeu de la concurrence. Les conférences maritimes n'existeront donc plus en provenance ou à destination de l'Europe. Afin d'assurer le respect du droit commun de la concurrence, la Commission européenne met en place des mécanismes de surveillance et de contrôle.

La Commission a un pouvoir très étendu d'enquête et d'investigation dans les entreprises susceptibles de porter atteinte à une concurrence effective⁴⁰. Elle met en place des inspections surprises chez les armateurs. En cas de non-respect des dispositions du droit de la concurrence, les armateurs pourront se voir infliger des amendes. Ces amendes seront calculées sur le chiffre d'affaires des entreprises concernées. Elles pourront donc être lourdes de conséquences pour les armateurs « pris la main dans le sac ». Elles pourront atteindre jusqu'à 10% du chiffre d'affaires. En 2010, onze transporteurs aériens ont été condamnés pour non-respect des dispositions des articles 101 et 102 du TFUE à payer une amende de 799 445 000 euros⁴¹. En 2012, ce sont quatre alliances sur les prix et les conditions de transaction entre transitaires du secteur aérien qui ont fait l'objet d'une amende de 169 millions d'euros⁴². Il y a une réelle préoccupation de la Commission européenne de faire respecter les dispositions générales du droit de la concurrence. Elle a la volonté

40 Règlement n°1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité

41 P. CORRUBLE, « *Transport maritime international et droit européen en de la concurrence : La fin des « régimes spéciaux* » est confirmée par la Commission européenne », DMF n°750, septembre 2013.

42 Communiqué de la Commission n°IP/12/314 du 28 mars 2012.

de supprimer toutes les pratiques pouvant avoir une influence sur le marché pour laisser place à une libre concurrence, guidée par le seul jeu de l'offre et de la demande. Il y a donc une volonté de mettre en place une concurrence « pure et parfaite » sur le marché européen (Section 2).

Section 2 : Une volonté de concurrence pure et parfaite dans l'Union européenne

L'application des règles générales du droit de la concurrence au transport maritime impose une nouvelle organisation dans ce secteur. Jusqu'ici exempté de toute contrainte concurrentielle, le transport maritime de lignes régulières doit, désormais, se soumettre aux exigences du droit de la concurrence. Une politique de concurrence a pour objectif de surveiller les comportements des acteurs économiques sur un marché donné. Les conséquences de leurs comportements sur le marché doivent être encadrées pour ne pas nuire au marché. En d'autres termes, « *le droit de la concurrence est destiné à protéger le consommateur en empêchant les entreprises privées ou publiques d'adopter un comportement susceptible de restreindre la concurrence, privant ainsi le consommateur des avantages du jeu de rivalité entre entreprises* »⁴³. Il s'agit donc de laisser libre cours au jeu de la concurrence sur un marché donné. Les fluctuations économiques dépendront simplement du jeu de l'offre et de la demande.

En introduisant les dispositions générales du droit de la concurrence dans le secteur du transport maritime, l'Union européenne a entendu soumettre ce secteur à la libre concurrence. L'application des dispositions générales montre la volonté de la Commission européenne de retourner aux fondamentaux de base et notamment aux objectifs de l'Union européenne en matière de concurrence. Pourtant, les transports maritimes sont très largement soumis aux évolutions économiques. Les particularismes de ce transport ont imposé pendant très longtemps des pratiques propres à cette activité afin d'assurer une certaine stabilité. Aujourd'hui, la Commission européenne fait le choix de privilégier la politique de concurrence au détriment des spécificités du transport maritime de lignes régulières. Cela va à l'inverse de ce que la Commission européenne entendait accepter lors de l'élaboration du régime d'exemption des conférences maritimes. Maintenant, elle considère que les données économiques ne justifient plus le privilège accordé aux conférences maritimes. Selon elle, les taux de fret devenaient trop élevés. Aussi, toute information sensible sera

43 R. CONFAVREUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

interdite. Mais le bon fonctionnement d'un tel secteur impose nécessairement l'échange d'informations entre les compagnies maritimes. Des informations pourront être échangées à condition qu'elles respectent certaines caractéristiques vues précédemment⁴⁴. Dans l'affaire *Woodpulp*⁴⁵, la CJCE affirme qu'il faut « *tenir compte du fait que, si l'article 85 du traité (101 TFUE) interdit toute forme de collusion de nature à fausser le jeu de la concurrence, il n'exclut pas le droit des opérateurs économiques de s'adapter intelligemment au comportement constaté ou à escompter de leurs concurrents* ». Pour autant, il y a un certain « flou » quant aux types d'échanges d'informations tolérés et ceux qui ne le sont pas, par manque de précision de la Commission dans ses lignes directrices.

La Commission européenne semble vouloir imposer une concurrence « *pure et parfaite* »⁴⁶ dans le transport maritime de lignes régulières. Cette concurrence renvoie à un schéma idéal pour les économistes. Elle se caractérise par le regroupement de cinq conditions. La concurrence est « pure » lorsque l'on retrouve les critères d'atomicité, d'homogénéité des produits et de libre entrée et sortie du marché. Tout d'abord, il s'agit d'avoir un grand nombre de demandeurs et d'offreurs sur un marché. Cela renvoie à la question de la concentration d'un marché. Plus le marché sera concentré, moins il y aura d'offreurs. Aucun d'entre eux ne doit exercer une influence plus importante sur le marché. En d'autres termes, cela suppose l'absence de monopole ou de position dominante de la part d'une ou de plusieurs entreprises. Les prix devront être déterminés par les seules données du marché. Les conférences maritimes permettaient de se concerter sur des taux de fret communs. Elles favorisaient aussi la concentration du marché par le regroupement des armateurs. Sur ce point, la validité des conférences maritimes contrevenait à cette concurrence « pure ». Cette concurrence entend assurer une libre entrée et sortie sur le marché. Aucune condition ne doit être imposée pour pouvoir intervenir dans un secteur. Elle se caractérise aussi par une certaine homogénéité dans les produits proposés. Seul le prix doit pouvoir les distinguer.

La concurrence est dite « parfaite » lorsque l'on retrouve une certaine transparence dans la circulation des informations et une parfaite mobilité des facteurs de production. La transparence fait l'objet de la plus grande attention de la Commission européenne. C'est notamment ce point que la

44 cf. Section II : Vers une libre concurrence : l'établissement de lignes directrices.

45 CJCE 31 mars 1993 « *A. Ahlström Osakeyhtiö et autres c. Commission* » affaire C-89/85.

46 M. BESANCON et L. FEDI, « *La fin du régime des conférences maritimes : vers une concurrence pure et parfaite du transport par mer au départ ou à destination de l'Union européenne ?* », DMF n°696, 2008.

Commission européenne a voulu éclaircir lors de l'établissement des lignes directrices. La transparence concernant les informations doit être totale. La libre circulation des facteurs de production permet une adaptation de l'offre face à la demande.

Cette recherche d'une concurrence « *pure et parfaite* » dans le transport maritime de lignes régulières s'avère difficile à mettre en place et difficile à légitimer. Les particularismes de ce secteur ne conçoivent pas une telle démarche.

Pour Régis Confraveux, la recherche d'une concurrence absolue n'est pas une fin en soi. L'objectif recherché est d'aboutir à un effet positif. Il faut donc comprendre qu'un comportement anti-concurrentiel peut avoir un impact positif en favorisant l'économie d'un secteur. Ainsi, il semble qu'une politique de concurrence stricte en matière de transport maritime de lignes régulières peut être un frein au progrès économique. Ces particularismes sont tels qu'un régime adapté semble nécessaire. De plus, une libre concurrence absolue dans les transports maritimes pourrait avoir un effet inverse. Les investissements des armateurs sont colossaux. De ce fait, une libre concurrence dissuaderait les acteurs économiques. Une importante concurrence dans ce secteur ne permettrait pas de rentabiliser les investissements lourds. Or, le droit de la concurrence doit être un moyen pour un secteur de se développer. Comme le rappelle le professeur Pierre Bonassies, « *le droit communautaire de la concurrence ne constitue en principe qu'un instrument en vue d'assurer le progrès économique et social, l'unification du marché communautaire* ». Il s'agit de la théorie de la « *concurrence-moyen* »⁴⁷. La politique de concurrence ne doit être qu'un moyen de favoriser une politique industrielle. Cette théorie se distingue de la célèbre « *concurrence-fin* » d'Adam Smith. Pour lui, c'est grâce à la libre concurrence que l'on peut répondre positivement aux données du marché. La concurrence ne doit pas être secondaire. Elle serait la seule à permettre le maintien d'un secteur. Si on assure le respect d'une libre concurrence, le marché sera normalement régulé. Cette théorie semble difficilement concevable, eu égard aux particularismes des *liners*. Les données économiques du transport maritime de lignes régulières sont telles qu'une libre concurrence favoriserait davantage la concentration des armateurs. De petites structures armatoriales ne pourraient pas survivre face aux « géants » du secteur comme MAERSK ou CMA-CGM.

47 P. BONASSIES, « *Les fondements du droit de la concurrence communautaire : la théorie de la concurrence-moyen* », Etudes dédiées à Alex Weill, Dalloz, 1983, 51. P. BONASSIES, « *Le droit de la concurrence maritime dans la perspective communautaire* », Annuaire de droit maritime et océanique, Tome XVI-1998, p.53.

Tableau 2 : Fusions et acquisitions d'armements par CMA-CGM, MAERSK avant 2008

CMA-CGM	MAERSK
Delmas (Afrique)	Sealand (USA)
CNC (Asie)	Safmarine (Afrique du Sud)
US Lines (USA, Nouvelle Zélande, Australie)	Torm A/S (Europe)
ANL (Océanie)	Smit Wijnmuller (Europe)
Comanav (Afrique du Nord)	Royal P&O Nedlloyd (Europe)
Mc Andrews (Europe)	

La nouvelle organisation de ce secteur autour d'une libre concurrence va renforcer cette concentration du marché. La conséquence inévitable d'une telle concentration est le manque de compétitivité entre les entreprises. Il semble donc que l'avantage de la fin des conférences maritimes recherchée et obtenue par les chargeurs sera de courte durée. Pour le moment, l'Association des utilisateurs de transport et de fret (AUTF) se dit satisfaite de la décision européenne. Dans un communiqué de presse, l'AUTF a repris la réponse d'un de ses membres à la suite d'un questionnaire de la Commission : *« il faut souhaiter que la future organisation qui représentera l'industrie maritime de ligne poussera ses membres à prendre une part active afin de favoriser une concurrence saine basée sur la performance et la qualité de service. Probablement, ceci assurera une meilleure conservation des revenus que la continuation d'un substitut du système conférenciel »*⁴⁸. Il semble difficilement concevable qu'une concurrence totale privilégierait la qualité des services offerts aux chargeurs. Il semble que cette décision de la Commission va à l'encontre de l'objectif de protection de la partie faible.

Contrairement à l'affrètement, le transport maritime de lignes régulières est davantage tourné vers le navire que vers les services aux chargeurs. L'objectif n'est pas d'offrir un service à la carte pour chaque chargeur mais bien d'assurer une rotation régulière des navires qui peut être, tout

⁴⁸ Communiqué de presse de l'AUTF, www.autf.fr, « Fin des conférences maritimes : une étape décisive », 25 septembre 2006.

autant, recherchée par les chargeurs. Il semble donc, et c'est ce qu'affirme Pierre Cariou dans sa thèse, qu'une concurrence « *pure et parfaite* » serait « *incompatible* » avec un service stable et régulier⁴⁹. Dans un tel contexte, la recherche d'économies d'échelle est impossible. L'absence de rationalisation des coûts du transport aura inévitablement un impact sur les taux de fret. Ainsi, et comme le souligne Laurent Fedi, « *cette plus forte concurrence provoque une volatilité des prix, empêchant les armateurs de développer des stratégies commerciales et d'investissements sur le moyen ou long terme* »⁵⁰. Une politique de concurrence, qui serait le moyen de développer la politique maritime, deviendrait un frein à l'épanouissement de cette politique. La recherche d'une libre concurrence serait un frein à l'économie maritime. Pour autant, nous le verrons, le commerce maritime ne semble pas avoir été affecté par la fin des conférences maritimes en Europe ce qui pourrait remettre en cause son utilité. Mais le maintien des conférences maritimes comme structure du transport maritime de lignes régulières paraît être bien ancré (Titre 2).

Titre 2 : Le faible impact de la fin des conférences maritimes en Europe sur l'organisation internationale du transport maritime de lignes régulières

La décision du législateur européenne de mettre fin aux conférences maritimes en Europe aurait pu avoir l'effet d'une « bombe » sur le commerce maritime mondial. Mais il n'en est rien. A l'heure actuelle, aucun grand changement n'a pu être constaté. La fin des conférences maritimes en Europe n'a pas eu d'impact ou peu d'impacts sur le commerce international maritime. Il est certain que la décision communautaire est intervenue en pleine crise économique et doit y être associée. Mais la plupart des Etats continuent de légitimer les conférences maritimes. Les trafics maritimes, à l'exception de ceux avec l'Europe, se poursuivent sous un système conférentiel. Le faible impact peut se justifier par le fait que ce système ne fait pas l'objet de remise en cause des législations locales (**Chapitre 1**). Mais l'absence de réel impact sur le commerce maritime mondiale amène à s'interroger sur la réelle utilité des conférences maritimes. Une interrogation sur l'utilité qui manquera de fondement puisqu'elle se limite à l'Europe. L'organisation de transport maritime de lignes régulières par les conférences maritimes semble être privilégiée (**Chapitre 2**).

49 P. CARIU, « *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ?* », thèse, 2000.

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

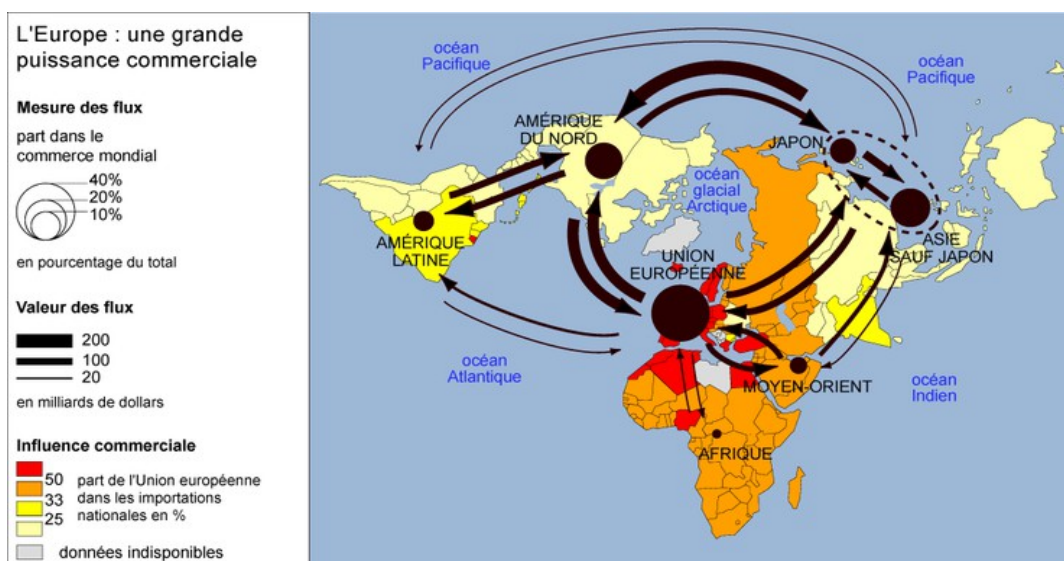
Chapitre 1 : Le maintien d'un système conférentiel hors Union européenne

L'organisation du transport maritime de lignes régulières semble être dominée par les pratiques des conférences maritimes (Section 1). La remise en cause du système conférentiel ne fait pas l'unanimité. En étudiant le cas particulier de l'organisation du commerce maritime américain, il s'agira de conforter l'immunité accordée aux conférences maritimes (Section 2).

Section 1 : Un système conférentiel privilégié par les législations locales

La décision de mettre fin aux conférences maritimes ne concerne que l'Union européenne. Même si le trafic avec les Etats membres de l'Union européenne est important, il ne représente qu'une partie du commerce mondial. Lorsque l'on qualifie l'Union européenne de première puissance mondiale, c'est surtout grâce à son trafic intra-communautaire très important. Ici, les trafics concernés sont ceux entre régions du monde. Les flux trans-pacifiques prennent de plus en plus d'ampleur. On retrouve également des échanges entre les pays du Nord et ceux du Sud avec l'émergence de nouveaux pays comme le Brésil, l'Inde. Aussi, les échanges avec l'Afrique tendent à se développer. L'Afrique peut être considérée comme le nouvel Eldorado pour les armateurs.

Carte 1 : Représentation des différents flux commerciaux entre les régions du monde



Source : site internet www.assistancescolaire.com

Le législateur européen limite le bouleversement de l'organisation du transport maritime de lignes régulières en provenance ou à destination d'un port de l'Union européenne. De ce fait, l'immunité accordée aux conférences maritimes est maintenue dans la plupart des Etats. Le souhait de la Commission européenne d'être le « chef d'orchestre » d'une ré-organisation du transport maritime de lignes régulières ne s'est pas exaucé. La remise en cause des conférences maritimes s'est arrêtée aux ports européens. La plupart des grandes puissances mondiales conservent l'exemption accordée aux conférences maritimes. Avant l'abrogation de l'exemption des conférences maritimes en Europe, on retrouvait 150 conférences maritimes dans le monde dont 28 conférences en provenance ou à destination de l'Union européenne⁵¹. On trouve souvent un lobbying important en faveur de l'organisation du transport maritime par ces accords⁵². Dans certains pays comme la Chine, des associations d'armateurs se forment pour légitimer le rôle bénéfique de telles pratiques. Les autorités chinoises sont intervenues pour contrôler les méfaits d'une concurrence excessive dans le secteur. Le législateur chinois intervient sur la fixation des taux de fret ; allant jusqu'à imposer certains taux⁵³. Les autorités chinoises légitiment ces accords sur les taux de fret.

En Australie, il y a une volonté de promouvoir les intérêts des exportateurs⁵⁴. Contrairement à l'Union européenne, la politique de concurrence devient donc un moyen de permettre l'essor de la politique industrielle. Les autorités australiennes entendent assurer la contre-partie nécessaire à l'autorisation d'une conférence maritime en accordant plus de pouvoirs aux chargeurs. Ainsi, ils pourront se regrouper mais aussi négocier⁵⁵. Le titre X du *Trade Practices Act* de 1974 met en place un régime d'exemption pour les conférences maritimes. Pour autant, et toujours dans l'esprit d'une contre-partie équitable pour les chargeurs, les armateurs d'une conférence maritime devront s'accorder sur des conditions minimales de services offerts aux chargeurs.

Au Canada, les conférences maritimes restent aussi maintenues. Le législateur a reconnu leur rôle bénéfique mais a cherché à trouver un équilibre avec les intérêts cargaisons. Il a alors

51 Avis du Comité économique et social européen sur le thème « *Conférences maritimes — Convention des Nations-Unies* ».

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

53 R. CONFAYREUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

54 R. CONFAYREUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

55 R. CONFAYREUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

restreint les activités autorisées par les conférences maritimes. Cela permet d'assurer un champ d'application plus important des règles générales de concurrence tout en assurant le maintien de l'exemption. De ce fait, cette exemption n'est pas absolue. Mais l'abrogation de l'exemption accordée aux conférences maritimes aurait un impact négatif sur le marché canadien. En effet, les armateurs transfèreraient leurs activités aux Etats-Unis pour se regrouper et bénéficier d'une immunité. L'article 4 de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes permet de déroger aux dispositions générales du droit de la concurrence canadien. La loi canadienne autorise les conférences fermées ce que son homologue américain interdit. Dans l'ensemble, de nombreuses dispositions de la loi canadienne sont proches du *Shipping Act* de 1984, régime dérogatoire américain. Les accords devront être déposés à l'Office et pourront faire l'objet d'enquêtes. On retrouve une disposition proche de celle que l'on retrouve aux Etats-Unis. En effet, l'article 13 de la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes prévoit que, peut déposer une plainte auprès de l'Office, « *quiconque [...] est fondé à croire que, par suite d'une diminution de la concurrence, une réduction déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport* ». Ce caractère « *déraisonnable* » a été utilisé par la FMC lors de son examen de l'alliance P3 que nous verrons par la suite. En effet, la FMC a conclu que l'accord entre CMA-CGM, MSC et MAERSK n'était pas « *déraisonnable* »⁵⁶ dans l'augmentation des prix ni dans la réduction l'offre de services.

A travers ces exemples, on constate que le système conférentiel est légitimé par les Etats. Mais, il semble que des Etats ont pris l'initiative d'encadrer plus strictement ces pratiques, restrictives de concurrence. A Singapour, le *Competition Act* prévoit des dispositions favorables aux armateurs tout en les contrôlant. Alors que la Commission européenne a abrogé l'exemption des conférences maritimes en 2006, l'article 36 du *Competition Act* reconnaît une exemption aux conférences maritimes et aux consortiums. Pour autant, l'autorité de la concurrence impose aux armateurs plus de transparence quant aux informations concernant les accords⁵⁷. Aux Etats-Unis, une proposition de modification du *Shipping Act* avait été faite au Congrès. Elle prévoyait notamment l'interdiction des ententes tarifaires de groupe. Mais cette proposition n'a pas fait l'unanimité. Il y a donc une volonté de maintenir l'immunité *anti-trust* des conférences maritimes

56 www.fmc.gov, « *P3 Agreement Clears FMC Regulatory Review* », communiqué du 20 mars 2014.

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

sous contrôle strict. En contre-exemple du maintien majoritaire des conférences maritimes, on peut noter que la Nouvelle Zélande entend suivre la décision de la Commission européenne. En effet, la Commission néo-zélandaise de la productivité s'est dite favorable à la suppression de l'exemption concernant les accords tarifaires et de capacité de transport. Aussi, l'agence japonaise de la concurrence a demandé, récemment, au ministre chargé des transports d'annuler toutes les exemptions des transporteurs de voiture⁵⁸. Pour autant, une majorité des Etats reste favorable à ces accords. Afin d'avoir une vision plus précise d'une réglementation étrangère, l'exemple du commerce maritime américain sera étudié (Section 2).

Section 2 : Le cas particulier du commerce maritime américain

Le commerce maritime américain est assez particulier puisque la plupart des dispositions applicables lui sont propres. Pour autant, il reste soumis aux fluctuations de l'économie mondiale.

Un commerce maritime américain entre libéralisme et protectionnisme⁵⁹.

L'indépendance américaine face à la recherche d'une certaine uniformisation internationale des règles a toujours marqué les relations entre les Etats-Unis et « le reste du monde ». En matière de transports maritimes, cela ne fait guère exception. De la convention de Bruxelles de 1924 sur l'unification des règles en matière de connaissement à la Convention CLC/FIPOL en passant par le Code de conduite des conférences maritimes, les Etats-Unis ont toujours pris le parti d'intervenir seuls sur ces problématiques, se refusant de ratifier les conventions internationales. Comme l'affirme Patrick Van Cauwenberghe, « *le transport maritime a une incidence directe sur l'économie et le développement d'une nation* ». Les politiques américaines ont toujours été contre-balançées entre un protectionnisme et un libéralisme selon la conjoncture économique et selon les décisions du Sénat, organe institutionnel puissant. Les transports maritimes comme les transports aériens ont toujours bénéficié d'une certaine protection. On retrouve notamment cette protection dans l'immunité accordée aux conférences maritimes. Malgré l'autorisation des accords entre armateurs, la politique américaine entend encadrer strictement leurs pratiques. Du contrôle spécifique de la FMC au contrôle plus général des lois anti-trust par le département de la Justice, la marge de

58 Journal de la Marine marchande du 21 mars 2014, « *Entente entre carriers : un coup de bambou de 223,5 M\$* ».
59 P. VAN CAUWENBERGHE, « *Libéralisme ou protectionnisme maritime : le dilemme américain* », DMF n°507, 1991.

manœuvre de ces conférences maritimes est restreinte malgré l'immunité accordée.

Les Etats-Unis ont envisagé très tôt la possibilité pour les conférences maritimes de déroger aux règles de concurrence. Pour autant, les autorités américaines ont mis en place un régime drastique. Dès le début du XXème siècle, les Etats-Unis ont compris l'intérêt d'encadrer ces pratiques. De tels avantages pour les armateurs contraignent les chargeurs à se soumettre aux décisions des conférences maritimes. Le *Sherman Act* de 1914 est l'acte fondateur essentiel en matière de concurrence américaine. Il encadre toutes les opérations des entreprises américaines pouvant avoir un impact sur la concurrence. Pour autant, ces dispositions ne prennent pas en compte les particularismes du transport maritime. Afin de pouvoir encadrer ce secteur, le *Shipping Act* de 1916 a été adopté. Il n'autorise d'accords que s'ils ne sont pas discriminatoires et s'ils ne portent pas préjudice au commerce américain. Il y a, en quelque sorte, une volonté du législateur américain de protéger l'économie américaine. En autorisant les conférences maritimes, il entend, tout de même, les encadrer strictement en limitant la discrimination entre chargeurs et en maintenant une concurrence entre les membres d'une conférence maritime. Il s'agira alors de différencier les prix selon la marchandise et non selon les chargeurs. Cependant, la réglementation autorise la distinction entre les chargeurs habituels et ceux occasionnels. Il s'agira alors de mettre en place des critères non discriminatoires dans la détermination du prix. La réglementation américaine oblige une certaine transparence concernant les pratiques des conférences maritimes. Ainsi, toute modification des taux de fret devra être approuvée par la *Federal maritime commission* (FMC) puis publiée. L'application des lois anti-trust en la matière oblige les conférences maritimes à démontrer qu'elles agissent dans l'intérêt public⁶⁰. Pour autant, la charge de la preuve pèsera sur la partie contestant la conférence maritime. La FMC joue un rôle primordial dans le contrôle de ces pratiques et dans le respect des exigences du *Shipping Act*. Il semble pour autant que l'acte de 1919 ait oublié une chose essentielle ; celle de la définition même d'une conférence maritime. Jusqu'à l'acte de 1984, aucune définition législative n'était donnée aux conférences maritimes. C'est dans le considérant 7 que l'on retrouve cette définition avec le renvoi à des notions clés comme « *association* », « *accord* » ou encore « *tarif commun* ». Cette définition fait notamment la distinction avec les consortiums et les *pools*. L'évolution du *Shipping Act* était donc essentielle.

60 Section 15 du *Shipping Act* 1919 amendé en 1961.

Le Shipping Act 1984.

Dans un pays de chargeurs, un tel encadrement des pratiques des armateurs était indispensable. Le *Shipping Act* sera réformé en 1984 et deviendra le texte majeur en matière d'ententes commerciales dans les transports maritimes. Ce nouveau texte renforce les pouvoirs de négociation des armateurs mais aussi et surtout, des chargeurs⁶¹. Les associations de chargeurs deviennent un « *contre-pouvoir* »⁶² face aux conférences maritimes. On retrouve d'ailleurs cette volonté dans l'élaboration même du projet avec une participation importante des chargeurs. Pour autant, la preuve que la conférence maritime est établie dans l'« *intérêt général* »⁶³ pèse seulement sur la FMC. Seule la FMC pourra contester l'établissement de la conférence maritime.

L'objectif du *Shipping Act* est le même que pour l'Union européenne. Il faut nécessairement encadrer les pratiques des armateurs qui sont tentés de se regrouper pour faire face à une concurrence importante ou pour faire face à un ralentissement économique. Le *Shipping Act* s'appliquera à tout échange d'informations sur les taux de fret, à tout échange d'espaces, aux répartitions des marchandises,... Il entend sanctionner les accords commerciaux pouvant entraver la concurrence en restreignant l'offre proposée ou en entraînant une hausse des taux de fret⁶⁴. Le *Shipping Act* met également l'accent sur une certaine liberté indispensable des armateurs face aux décisions des conférences. Il s'agit alors de ne laisser place qu'aux conférences « *ouvertes* ». Les armateurs doivent être libres d'entrer ou de se retirer d'une conférence. Le Code de conduite des conférences maritimes permet à une compagnie maritime de se libérer des obligations de l'accord après un préavis de trois mois sauf stipulation contraire de l'accord de conférence (article 4). Dans le *Shipping Act*, on retrouve aussi l'*independent action*. Les armateurs pourront prévoir des prix différents de ceux de l'accord avec un préavis de moins de 10 jours (5 jours avec l'*Ocean Shipping Reform Act* de 1998). Le *Shipping Act* permet la publication de tarifs de transports terrestres communs. Cela permet d'assurer le transport de bout en bout d'une marchandise pour répondre au développement du transport multimodal. Le prix du transport terrestre peut être négocié collectivement par les armateurs depuis la réforme de 1998. Pour autant, ces pratiques ne pourront bénéficier de l'immunité. Elles se verront soumises aux dispositions de droit de la concurrence.

61 R. CONFAVREUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

62 P. VAN CAUWENBERGHE, « *Libéralisme ou protectionnisme maritime : le dilemme américain* », DMF n°507, 1991.

63 Avec le *Shipping Act* 1984, le terme « *intérêt public* » a été remplacé par le terme d'« *intérêt général* ».

64 R. CONFAVREUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

Les relations entre les chargeurs et les membres d'une conférence sont matérialisées par un contrat de service. Il s'agit d'un contrat entre les armateurs d'une conférence maritime et un chargeur par lequel ce dernier s'engage à remettre aux premiers, un volume convenu de marchandises et par lequel le ou les armateurs s'engagent sur un niveau convenu de services et de taux⁶⁵. La réforme de 1998 permet aux conférences mais aussi aux armateurs, individuellement, de négocier les contrats de service. Ces contrats pourront porter sur un pourcentage de leurs chargements sur une période donnée. Contrairement aux dispositions communautaires, les accords de fidélité seront autorisés au cas par cas par la FMC. Les accords de fidélité non conformes aux lois anti-trust seront interdits. Afin d'assurer un certain équilibre dans les relations avec les chargeurs, il est prévu la constitution d'associations de chargeurs pouvant négocier les contrats de service. En pratique, et il semble que cela soit regrettable, les chargeurs s'associent peu. Pour autant, il semble qu'une meilleure organisation des chargeurs leur assurerait une marge de négociation plus importante. Ainsi, une organisation par secteur d'activités leur permettrait d'imposer certaines conditions. Un chargeur transportant peu de marchandises ne peut attendre d'un armateur ou d'une conférence maritime des avantages comme ceux de chargeurs regroupés⁶⁶.

L'examen de la Federal maritime commission.

Le système d'examen des ententes commerciales est à peu près le même devant la *Federal maritime commission* que devant l'autorité européenne. La FMC devra contrôler le respect des dispositions du *Shipping Act*. Tous les accords armatoriaux, commerciaux mais aussi les ententes tarifaires et de surcharges ainsi que les contrats sur les opérations portuaires devront être enregistrés auprès de la FMC⁶⁷. Elle est très stricte concernant cette notification préalable. Certains accords seront exemptés de notification si la concurrence n'est pas atteinte considérablement et si cette exemption ne porte pas atteinte au commerce. Il s'agit par exemple, de marchandises en vrac, du transport de courrier ou encore des déchets de papier⁶⁸. Mais la plupart des accords y sera soumis. Les participants à l'accord devront respecter les conditions mises en place (on parle de « tarifs »). La réforme de 1998 supprime l'enregistrement des tarifs (« *tariff filing* »). Pour autant, le *tarrif enforcement* (*accords et tarifs publiés*) est maintenu. Cela signifie que la FMC continuera de

65 R. CONFAVREUX, « *Le droit de la concurrence dans les transports maritimes* », éd. Moreux, 2000.

66 Entretien avec M. Laurent FEDI, Professeur à Euromed.

67 P-E Eouzan, thèse sur « *La Federal Maritime Commission* », KEDGE, 2011-2013.

68 P-E Eouzan, *loc. cit.*

contrôler les tarifs publiés par les armateurs. L'accord deviendra effectif quarante-cinq jours après la date de son dépôt. Mais ce délai pourra être interrompu ou prolongé lorsque la FMC le jugera utile. Elle pourra alors demander des informations complémentaires sur les caractéristiques de l'accord afin de contrôler sa conformité au *Shipping Act*. La FMC pourra faire des visites d'investigation au sein des entreprises concernées. A la suite de l'enquête, il pourra être demandé la modification ou l'annulation de l'accord. Pour autoriser des pratiques à la frontière de l'illégalité, la FMC met en place des conditions et restrictions strictes qui entraînent une lourdeur administrative importante. Les Etats-Unis continuent d'autoriser ces pratiques mais sous contrôle étroit de la FMC. La FMC exerce un contrôle continu sur l'accord en cause même après son entrée en vigueur. L'idée d'une contre-partie bénéficiant aux chargeurs permettra à la FMC d'autoriser l'accord. Face à de telles exigences, les coûts pour y répondre sont très (trop ?) importants. Il semble que l'avantage de telles pratiques pour les compagnies maritimes les incitent à se soumettre aux exigences de la FMC.

En cas de non-respect des exigences de la FMC, des amendes très lourdes seront infligées. Le début d'année 2014 a été mouvementé pour les *carriers*. En effet, la FMC est venue sanctionner les compagnies K Line et NYK concernant leur non-respect de la section X (a) du *Shipping Act*. Selon le communiqué américain, ces compagnies auraient « *agi de concert [...] avec d'autres opérateurs pour le transport de voitures et autres véhicules roulants* »⁶⁹. Pour faire face à cette action de la FMC, les deux compagnies ont accepté de payer respectivement une amende de 1,1 millions de dollars et de 1,225 millions de dollars pour mettre fin aux poursuites de l'autorité de la concurrence américaine. Cela montre donc un intérêt économique pour les compagnies maritimes de s'entendre sur certaines pratiques. Il existe aussi des sanctions autres que financières telles que les suspensions de taux de fret. Dans ce cas, le transporteur doit suspendre son activité pendant la période déterminée. Malgré les exigences, le système conférentiel aux Etats-Unis est maintenu.

Le commerce maritime mondial ne semble donc pas avoir été affecté par la fin des conférences maritimes en Europe. La plupart des Etats sont favorables à leur maintien. Pour autant, cette absence d'impact pourrait s'expliquer par le manque d'utilité des conférences maritimes dans l'organisation des transports maritimes de lignes régulières (**Chapitre 2**).

69 Journal de la Marine marchande du 17 janvier 2014 n° 4910, « *Mauvais début d'année pour les car carriers* ».

Chapitre 2 : La non affectation du commerce maritime mondial : une possible remise en cause de l'utilité des conférences maritimes

L'absence de réel impact sur le commerce maritime mondial peut être la conséquence de l'absence d'effets réels des pratiques des conférences maritimes. Les conférences maritimes ne permettraient pas d'assurer des avantages considérables sur l'organisation du transport maritime de lignes régulières (Section 1). Pour autant, l'idée d'une telle remise en cause, à l'heure actuelle, semble quelque peu démesurée. La prohibition des conférences maritimes reste limitée géographiquement à l'Union européenne (Section 2).

Section 1 : Un rôle non déterminant : une utilité limitée des conférences maritimes ?

La fin des conférences maritimes a permis de faire un bilan de leur utilité sur l'organisation des *liners*. Même si les conférences maritimes représentent une part très importante dans leur organisation, il semble que le contraste entre les effets positifs et négatifs ne soit pas évident (I). Face à ce bilan, les conférences maritimes n'auraient pas de rôle déterminant dans l'organisation des transports maritimes de lignes régulières (II).

I- Un bilan contrasté des effets positifs et négatifs de la fin des conférences maritimes

Il semble que la fin des conférences maritimes en Europe n'ait pas entraîné un bouleversement du commerce maritime autour de ces *liners*. L'ouverture à la libre concurrence communautaire n'a eu que, peu, voire pas d'impact sur les données du marché. Il s'agira, ici, de faire un exposé des conséquences de la fin des conférences maritimes en Europe sur le commerce mondial. Entre avantages et inconvénients, l'utilité des conférences maritimes est partagée selon les points de vue.

La stabilité des taux de fret.

La mise en place des conférences maritimes se justifie notamment par la mise en commun de taux de fret. Elles assurent une certaine stabilité de ces taux de fret. Un marché soumis aux libres

fluctuations économiques n'est pas nécessairement un avantage pour les chargeurs. Laisser libre cours au jeu de l'offre et de la demande dans un tel secteur peut entraîner une volatilité des taux de fret⁷⁰. Cette volatilité des taux de fret a un impact direct sur les investissements des armateurs autant que sur les chargeurs. En effet, le manque de stabilité sur un marché ne permet pas aux armateurs de mettre en place des projets à long terme. Un marché instable ne favorise pas le développement commercial d'une entreprise. Cela ne permet pas aux chargeurs de bénéficier du meilleur service. Pour autant, les défenseurs d'une libre concurrence sur le marché se féliciteront de cette suppression du régime d'exemption des conférences maritimes. La suppression de l'exemption permet aux armateurs de se différencier davantage sur le prix proposé ou sur le service offert. La concurrence entre les armateurs peut les pousser vers une amélioration des services proposés ou des taux de fret. Le juste milieu peut être difficile à trouver.

A la suite de la décision européenne de mettre fin aux conférences maritimes, les chargeurs américains ont demandé à la *Federal Maritime Commission* d'établir un rapport des conséquences d'une telle décision sur le trafic maritime mondial⁷¹. La FMC a alors enquêté sur l'évolution des tarifs entre 2006, année de l'abrogation du régime d'exemption des conférences maritimes en Europe et 2010. Cette enquête a concerné principalement le trafic entre l'Asie et l'Europe et celui entre l'Asie et les Etats-Unis. Cette interdiction européenne aurait pu avoir d'importantes conséquences sur les tarifs proposés. L'objectif premier des conférences maritimes étant la mise en place de taux de fret communs. En supprimant ces conférences maritimes, les tarifs proposés auraient pu être bouleversés. Mais selon la FMC, il n'en est rien. Pour la FMC, l'impact de la fin des conférences maritimes est très minime. Elle a constaté que les tarifs sur la ligne Asie/Etats-Unis avaient baissé de 150 dollars par 20 pieds. Sur la route Asie-Europe, ils ont baissé de 141 dollars pendant la même période⁷². On constate donc qu'avec une exemption des conférences maritimes ou non, la baisse des tarifs était pratiquement similaire. Pour la FMC, il semble que le coût de leur fonctionnement serait inutile puisque la fin des conférences maritimes en Europe n'a pas bouleversé

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

71 Federal Maritime Commission, « *Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law* », Janvier 2012.

72 V. CALABRESE, « *Les conférences maritimes sans grand rôle sur la politique tarifaire* », L'antenne du 23 février 2012.

l'économie mondiale⁷³. La FMC remet en cause l'utilité des conférences maritimes au regard des données du marché. Ces données doivent être rapprochées de la crise économique qu'ont subi les transports maritimes pendant la même période.

L'équilibre contractuel entre armateurs et chargeurs.

L'encadrement législatif permettait d'autoriser sous contrôle les pratiques des conférences maritimes. Avant, les conférences maritimes imposaient leurs conditions aux chargeurs. Les chargeurs étaient contraints de se soumettre à l'unilatéralisme des conférences maritimes s'ils voulaient bénéficier de leurs services. La mise en place de réglementations internationales et nationales a permis de limiter leur rôle pour plus d'équilibre contractuel. Pour autant, les chargeurs restaient le plus souvent soumis aux conditions des armateurs membres d'une conférence. Il leur était notamment difficile de faire appel à un armateur *outsider* lorsqu'ils signaient un accord de fidélité avec un membre d'une conférence maritime. La fin des conférences maritimes a permis aux chargeurs de retrouver une place plus importante dans la négociation. La marge de négociation serait d'autant plus forte si les chargeurs s'organisaient entre eux pour faire transporter des volumes importants. En effet, un chargeur expédiant seulement quelques colis par an ne peut s'attendre à bénéficier de la même marge de négociation que le chargeur expédiant plusieurs conteneurs par an.

La qualité des services offerts.

Les conférences maritimes permettent d'offrir un certain service aux chargeurs. Les armateurs mettent en commun les conditions de transport et notamment les fréquences, les dates et heures des navires, les répartitions de tonnages transportés pour une meilleure efficacité. Cela permet d'offrir des services organisés et efficaces aux chargeurs. Désormais, les armateurs en provenance ou à destination de l'Union européenne prendront en charge, individuellement, les coûts directs et indirects liés à l'exploitation d'une ligne régulière. Sur ce point, il faut rappeler que les *vessel sharing agreements* permettent d'y faire face par une exploitation en commun des navires ; exploitation beaucoup moins intégrée que les conférences maritimes ou encore les consortiums. Face à la crise de 2008 et au ralentissement économique, les armateurs mettent en place des mesures individuelles afin de limiter les frais. Il s'agit par exemple, de réduire la vitesse des navires pour limiter la consommation des soutes, limiter le temps d'escales.

⁷³ V. CALABRESE, *loc. cit.*

Un problème majeur n'est pour le moment pas réglé par les armateurs, qu'ils soient ou non membres d'une conférence maritime. L'armateur indépendant tout comme l'armateur membre d'une conférence maritime reste sujet au manque de rigueur dans les délais d'acheminement des marchandises transportées. Il s'agit du problème des *transit-times*. Le retard est un problème récurrent voire caractéristique du transport maritime. En effet, il est rare qu'un navire arrive à l'heure prévue. Dans ce sens, les conférences maritimes n'ont en aucun cas amélioré ces retards. Aujourd'hui, les compagnies maritimes doivent améliorer leurs services sur ce point. Ni le transport aérien ni même le ferroviaire n'ont de difficultés à maintenir des transports à l'heure. Pourquoi pas le transport maritime ? Il s'agit d'une réelle préoccupation pour les compagnies maritimes. L'arrivée de conteneurs à plus de 10 jours de l'ETA (*estimate time of arrival*) a des conséquences importantes pour leurs clients. Il semble que l'arrivée de marchandises *on-time* influencerait les chargeurs à faire transporter, par la mer, davantage de volumes⁷⁴. Le retard dans la livraison au destinataire l'oblige à ré-organiser intégralement le post acheminement des marchandises.

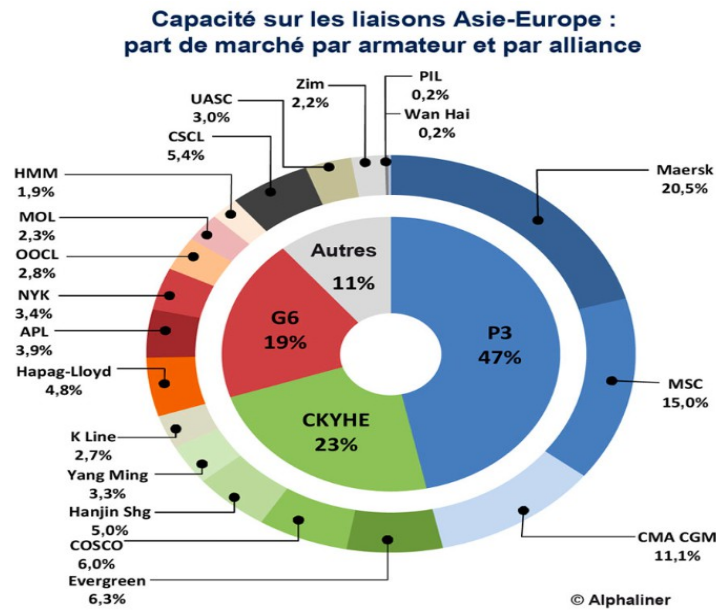
La concentration du marché.

Le marché a toujours été concentré voire même oligopolistique. L'organisation des transports maritimes de lignes régulières par les accords entre armateurs ne favorise pas la déconcentration du marché. Aujourd'hui, on peut constater cette forte concentration du marché par le nombre important d'accords entre armateurs sur le marché Asie-Europe. Bien entendu, il s'agit ici d'alliances ou de consortiums puisque les conférences maritimes ont pris fin en Europe. L'alliance G6, l'alliance P3, la CKYH auraient représenté 79% du marché Asie-Europe⁷⁵. Cela laisse peu de place à l'activité des armateurs indépendants. Mais, remettre en cause ces pratiques entraînerait inévitablement l'absorption de petites structures par de grands armateurs.

74 Maersk Manifesto

75 F. ANDRE, « L'entrée d'Evergreen dans CKYH confirme le règne des alliances sur le trade Asie-Europe », L'antenne du 18 mars 2014.

Graphique 3 : Organisation des liaisons Asie-Europe



Source : F. ANDRE, « L'entrée d'Evergreen dans CKYH confirme le règne des alliances sur le trade Asie-Europe », L'antenne du 25 février 2014.

Entre avantages et inconvénients, il est difficile de répondre clairement sur la question de l'utilité des conférences maritimes. La plupart des Etats concernés maintiennent le système conférentiel ce qui limite le bilan que l'on peut tirer de la fin des conférences maritimes en Europe sur le commerce mondial. Il semble, pour autant, que le rôle des conférences maritimes ne soit pas déterminant (II).

II- Un rôle non déterminant des conférences maritimes sur l'organisation du transport maritime de lignes régulières

La *Federal maritime commission* a rendu un rapport en 2012 sur les conséquences de l'abrogation du régime d'exemption en Europe⁷⁶. Elle a soulevé le rôle non-déterminant des conférences maritimes. Mais il faut nécessairement rapprocher cette donnée de la structure même de l'organisation du transport maritime de lignes régulières. Des armateurs indépendants mettent en place leurs propres lignes. Même si cette part des armateurs individuels est faible, il ne faut pas l'oublier. Le transport maritime de lignes régulières ne fonctionne pas à 100% à travers le

⁷⁶ Federal Maritime Commission, « *Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law* », Janvier 2012.

regroupement d'armateurs. Même si on l'a vu précédemment, ces accords représentent près de 80% sur l'axe Asie-Europe. Il faut aussi comprendre que le marché se structure différemment depuis les années 1990. En effet, on retrouve davantage de regroupements d'armateurs sous le nom de « consortiums » ou « alliances » sur l'axe Est-Ouest. Les conférences maritimes semblent être privilégiées sur les marchés Nord-Sud, axe moins développé. Si la fin des conférences maritimes en Europe n'a pas de réel impact sur le commerce maritime mondial, l'organisation interne des armateurs a dû être modifiée.

L'activité indépendante des armateurs.

Le regroupement des armateurs dans une recherche de rentabilité face à la conjoncture économique ne concerne qu'une partie de l'organisation de l'activité des armateurs. En effet, lorsqu'un armateur devient membre d'une conférence maritime ou d'un consortium, il ne met pas en commun toute sa flotte ou tous ses services. Par exemple, la CMA-CGM ne contribuait qu'à hauteur de 600 000 EVP pour l'alliance P3. Sa flotte totale est composée de 424 navires soit 1500000 EVP. La CMA-CGM mettait à disposition environ 40% de sa flotte pour l'alliance. Le reste était utilisé pour ses services personnels indépendants de tout accord. Les activités indépendantes des armateurs ne sont donc pas mises à l'écart. Elles représentent souvent la plus grande partie de leur activité.

De plus, face aux attentes des chargeurs, les armateurs mettent en place de nouvelles activités. Ils sont amenés à intervenir fréquemment sur toute la chaîne logistique. Ils prennent parfois la casquette de « commissionnaire » pour l'organisation de transports de bout en bout. Aujourd'hui, ces pratiques sont, la plupart du temps, propres à chaque stratégie commerciale. Les chargeurs recherchent de plus en plus de services adaptés à leurs demandes. L'indépendance commerciale des armateurs est d'ailleurs souvent appréciée par eux qui ne sont pas soumis aux contraintes des conférences maritimes et autres alliances⁷⁷. Le rapport OCDE évoque aussi les marchés de « niches ». Ces marchés sont « *desservis par des exploitants à faibles coûts qui assurent des services de qualité inférieure pour des marchandises de faible valeur et/ou pour lesquelles la durée d'acheminement n'est pas très importante* »⁷⁸. Ces services peuvent être privilégiés par les chargeurs selon le type de marchandises.

⁷⁷ N. TERRASSIER et R. LACOSTE, « *La concurrence entre armateurs de lignes régulières de conteneurs se gagne à terre...* », synthèse n°35, ISEMAR, Mai 2001.

⁷⁸ Rapport OCDE, « *Questions relatives à la réglementation du transport maritime international* »

Les consortiums.

Les consortiums sont les accords techniques des armateurs afin de faire face aux investissements importants que le phénomène de conteneurisation a entraîné. Cette question de la place des consortiums sur l'organisation internationale du transport maritime de lignes régulières fera l'objet d'une étude plus approfondie en seconde partie. Mais il semble nécessaire de l'évoquer très rapidement ici. En effet, il semble que l'obsolescence des conférences maritimes soit la conséquence de la formation de nouvelles attentes entre les armateurs. Le développement d'accords techniques est privilégié pour mutualiser les risques et rationaliser les coûts d'exploitation. Les armateurs sont désormais dans cette démarche plus que dans la stabilité des taux de fret. Il reste que le maintien des conférences maritimes continuent de régir les relations Nord-Sud.

Des pratiques conférienciels fréquentes sur le marché Nord-Sud.

L'organisation du transport maritime de lignes régulières à travers les conférences maritimes semble concerner principalement les lignes Nord-Sud⁷⁹. Cela pourrait donc expliquer l'absence de réelle remise en cause de telles pratiques sur le plan international. Face à la configuration des transports maritimes de lignes régulières, la grande majorité des lignes régulières concernent l'axe Est-Ouest. Cet axe est, comme nous l'avons évoqué, organisé principalement autour de consortiums. Aujourd'hui, le commerce maritime avec l'Afrique se développe beaucoup. Il fait d'ailleurs toute l'attention des armateurs qui ont compris l'intérêt d'ouvrir des lignes avec l'Afrique. Pour faire face aux alliances, les chargeurs et opérateurs africains souhaitent la remise en place du système 40/40/20 que l'on retrouve dans le Code de conduite des conférences maritimes⁸⁰. Ainsi, 40% des marchandises vers l'Afrique seront transportées par des armateurs africains, 40% par des membres de conférences maritimes et 20% par les armateurs hors conférences maritimes. Dans ce schéma, les alliances devront se partager seulement 40% du trafic. Cela faciliterait le développement d'armateurs africains.

L'organisation interne des compagnies maritimes.

Il faut bien comprendre que la fin des conférences maritimes n'est pas une réelle « révolution » pour le marché⁸¹. On l'a constaté ci-dessus, le transport maritime de lignes régulières

79 Entretien avec Mme Anne Gallais-Bouchet, chargée d'études à ISEMAR – Nantes - Saint-Nazaire. Décembre 2013.

80 Journal de la Marine marchande du 28 mars 2014, « P3 + G6 = 40/40/20 ».

81 Entretien avec M. Laurent FEDI, professeur à Euromed.

ne s'organise pas essentiellement par les conférences maritimes. Les armateurs s'étaient déjà adaptés à l'évolution des transports maritimes et notamment au phénomène de conteneurisation avec la mise en place d'accords techniques. L'organisation « externe », entre armateurs, n'a pas fait l'objet d'un réel bouleversement. Cela se constate d'autant plus que le commerce maritime mondial n'a pas été affecté par cette décision communautaire. La plus touchée a certainement été l'organisation interne de chaque armateur. Même si tous les armateurs se trouvent soumis à cette décision ; ce qui a facilité l'adaptation des services internes. La formation du personnel au droit de la concurrence restait indispensable⁸². La mise en place de taux de fret communs permettait une collaboration étroite entre les armateurs. Aujourd'hui, l'interdiction des conférences maritimes entraîne une rupture totale avec les anciennes pratiques des armateurs. Ces derniers ne peuvent plus être en contact. La Commission européenne a entendu mettre en place un marché totalement transparent. Les échanges d'informations sont strictement contrôlés. C'est notamment sur ce point que la Commission européenne entendait prendre toutes les précautions nécessaires dans l'autorisation de l'alliance P3. Les échanges d'informations, pouvant affecter la concurrence sur le marché, seront strictement sanctionnés.

Le commerce maritime ne semble donc pas avoir été affecté par la décision communautaire. D'un côté, cette donnée peut se justifier par le rôle non déterminant des conférences maritimes puisqu'aucun grand changement n'a été constaté au niveau économique. D'un autre côté, il est légitime de penser que cette non affectation du commerce maritime mondial est due par la limitation géographique des effets de cette décision (section 2).

Section 2 : Une interrogation sur l'utilité limitée géographiquement

Il est évident que cette décision du législateur européen a un impact limité géographiquement. Le commerce maritime avec l'Europe ne représente qu'une partie du commerce maritime mondial (I). De plus, il semble que le Code de conduite des conférences maritimes reprenne un peu plus de poids sur le plan international avec notamment le maintien de la ratification de la plupart des Etats membres de l'Union européenne et la ratification de nouveaux Etats (II).

⁸² Entretien avec M. Frank Tetrel, directeur adjoint, M. Thierry Goument, directeur juridique et Mme Sarah Cartier, juriste, MSC France.

I- Une décision propre aux pratiques des Etats membres de l'Union européenne

En abrogeant le règlement de 1986 accordant un régime d'exemption aux conférences maritimes, le législateur européen a entendu mettre un terme à l'organisation du transport maritime par les conférences maritimes en provenance ou à destination d'un port d'un Etat membre de l'Union européenne. Afin d'être en parfait accord avec son objectif, il fallait nécessairement remettre en cause le règlement n°954/79 du 15 mai 1979 concernant la ratification par les Etats membres du Code de conduite des conférences maritimes. Ce règlement, rappelons-le, invitait ces Etats à ratifier le Code de conduite des conférences maritimes sous certaines réserves. Les dispositions du Code ne pouvaient s'appliquer aux trafics intracommunautaires et les Etats devaient se réserver le droit de mettre en commun les parts de trafic attribuées aux pavillons de la communauté. N'ayant pas la possibilité d'adhérer en son nom, la Communauté européenne avait imposé à ses Etats membres de le ratifier en vue d'établir une position commune en la matière. Pour assurer une certaine cohérence entre les dispositions communautaires, le règlement 1490/2007 du 11 décembre 2007 vient, d'une part, abroger le règlement de 1979 et d'autre part, interdire toute adhésion au Code de conduite. Cela a pour conséquence de priver tout Etat membre de sa ratification s'il ne l'avait pas déjà fait. Cette décision n'a pas de réelle incidence pour eux. Ces Etats membres concernés seront soumis intégralement aux dispositions communautaires. Mais la question devient plus délicate concernant le sort des Etats membres ayant préalablement ratifié ce texte international.

En effet, ce règlement laisse un flou juridique important en ce qui concerne les Etats membres ayant déjà ratifié le Code de conduite des conférences maritimes. Le règlement du 11 décembre 2007 n'impose en aucun cas la dénonciation du Code de conduite par les Etats membres l'ayant ratifié. Il semble qu'un conflit de lois pourrait se poser même si à l'heure actuelle, aucun litige n'a été soulevé. Mais, la simple affirmation exposant que « *le règlement (CEE) n° 954/79 deviendra donc inapplicable et devrait être abrogé avec effet au terme de la période transitoire prévue par le règlement (CE) n°1419/2006, à savoir au 18 octobre 2008* »⁸³ laisse les Etats signataires du Code de conduite dans l'incertitude. Le droit communautaire, auquel ils ont accepté d'adhérer en entrant dans l'Union européenne, interdit désormais toute adhésion au Code de

⁸³ Considérant (5) du Règlement du 11 décembre 2007 abrogeant le règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil concernant la ratification par les États membres de la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces États à la convention.

conduite. Mais ces Etats ont aussi ratifié un texte à valeur internationale qui légitimise le rôle des conférences maritimes. La France, par exemple, fait application de deux textes contradictoires puisque le Code de conduite n'a pas été dénoncé, pour le moment. Il est alors décevant que les institutions européennes n'aient pas pris les devants sur ce point essentiel. La position européenne manque de cohérence. Il est difficile de comprendre l'absence de dispositions obligeant les Etats signataires à le dénoncer. Cela aurait permis de clarifier plus rapidement la situation afin d'éviter des interprétations divergentes. Les Etats membres de l'UE ayant ratifié le Code de conduite pourront prendre eux-mêmes l'initiative de retirer leur engagement international. En l'absence d'éclaircissements de la part du législateur européen, une dénonciation volontaire du Code de conduite permettrait de mettre un terme au conflit de lois. Tout en sachant que la dénonciation du Code de conduite ne prendra effet que 12 mois après... Actuellement, seuls l'Allemagne, la Bulgarie, le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni ont dénoncé le Code de conduite. Les Etats membres ne semblent donc pas unanimement convaincus du bienfait de l'arrêt des conférences maritimes.

Pour les Etats membres refusant de dénoncer volontairement le texte international, il semble qu'il serait possible de leur imposer la décision européenne par le seul fait qu'ils aient adhéré aux décisions des institutions européennes en entrant dans l'Union européenne. En effet, il est possible d'envisager l'absence d'obligation de dénonciation du règlement de 2007 en renvoyant aux obligations générales des Etats membres. Il y a une consécration de la primauté du droit communautaire depuis l'arrêt célèbre de la CJCE du 15 juillet 1964 « *Costa c. Enel* ». Les Etats membres doivent mettre tout en œuvre pour réaliser les objectifs et buts communautaires. En entrant dans l'Union européenne, ces Etats ont accepté de soustraire une partie de leur souveraineté à la Communauté européenne. Ils ont donc accepté de se soumettre à ses décisions. Selon l'article 291 du TFUE, « *les États membres prennent toutes les mesures de droit interne nécessaires pour la mise en œuvre des actes juridiquement contraignants de l'Union* ». Dans ce cas, l'Etat devra prendre toute mesure pour faire cesser la pratique des conférences maritimes en provenance ou à destination de l'un de ses ports. A défaut, il pourra être sanctionné sévèrement. Le non-respect du principe de primauté du droit communautaire pourra entraîner l'engagement de la responsabilité de l'Etat⁸⁴. L'Etat membre qui manquerait à ses obligations communautaires pourra être soumis à une procédure en manquement. Les dispositions nationales doivent donc être en conformité avec celles

84 CJCE 5 mars 1996 « *Brasserie du pêcheur* » aff. n°C-46/93.

de l'Union européenne. De ce fait, le Conseil n'a certainement pas jugé utile d'établir clairement l'obligation de dénoncer le règlement de 1979 et donc d'abroger toutes les dispositions contraires. L'oubli du Conseil pourrait être considéré comme volontaire. L'instauration de l'obligation de dénonciation du Code de conduite ne semblait donc pas nécessaire pour le législateur européen puisque le règlement de 2007 avait une valeur supérieure au droit interne et d'application directe. Les actes communautaires tels que les règlements sont directement applicables au sein des Etats membres. L'application du règlement communautaire est obligatoire dans tous ses éléments pour une uniformisation du droit communautaire. Il a une valeur supérieure aux dispositions nationales. Ces dernières, si elles sont incompatibles avec le règlement communautaire, devront être reconnues comme inapplicables. Il semble donc qu'en adhérant à l'Union européenne et à ses principes, les Etats membres concernés ont entendu dénoncer implicitement le Code de conduite des conférences maritimes. Les dispositions nationales reconnaissant la ratification du Code de conduite semblent implicitement abrogées par la valeur supérieure du règlement européen. En droit français, le décret du 1er septembre 1987 portant publication du code de conduite semble déjà sans effet. La publication a pour objet de rendre public le contenu de l'accord mais aussi d'introduire le texte dans l'ordre juridique national. Il devient alors opposable et invocable. En le reconnaissant sans effet par l'application directe du règlement européen, le texte perd de sa légitimité. Pour autant, le Code de conduite non dénoncé par la France reste ratifié.

Les Etats concernés se trouvent confrontés à deux textes internationaux de valeur supérieure mais contraires. S'il est ratifié par un Etat membre de l'Union européenne, il continuerait de prendre effet dans les relations avec des Etats tiers. L'absence d'obligation de dénonciation laisse donc planer le doute quant à l'avenir du Code de conduite ratifié par certains Etats membres. Certains plaideront pour la valeur supérieure du texte international. D'autres rappelleront les principes communautaires imposant le règlement de 2007 et donc la dénonciation implicite. Il ne s'agit, ici, que de simples suppositions afin de dénouer un éventuel conflit de lois entre le règlement de 2007 et le Code de conduite des conférences maritimes. Mais l'absence de dénonciation volontaire par la majorité des Etats membres concernés montre leur réticence à remettre en cause le Code de conduite. Mais il semble nécessaire pour tenter de répondre à ce conflit de lois de distinguer les transports maritimes en provenance et à l'arrivée de l'UE et les transports maritimes hors UE.

En effet, par quel mécanisme juridique l'Union européenne pourrait-elle imposer une telle décision concernant des trafics hors UE ? Il est donc possible de considérer que l'Union européenne n'irait pas sanctionner les Etats membres de l'UE ayant ratifié le Code de conduite en ce qui concerne leurs trafics hors UE. Il serait d'ailleurs regrettable que l'Union empêche ses propres armateurs d'intervenir sur d'autres trafics en se regroupant. L'article 1 du Code de conduite des conférences maritimes dispose que « *toute compagnie nationale a le droit d'être membre à part entière d'une conférence qui assure le trafic extérieur de son pays [...]* ». Les armateurs européens doivent garder la possibilité d'être membre d'une conférence maritime hors de l'Europe. Une sanction de la Commission européenne dans une telle situation mettrait en difficulté le développement économique de ses propres armateurs. Elle n'a donc aucun intérêt de mettre une quelconque pression à ce sujet et irait certainement au-delà de ses compétences. Il ne faudrait donc pas parler de « dénonciation » mais plutôt d'une « non-application » du Code de conduite pour les trafics avec l'Union européenne⁸⁵. Cette décision limitée aux Etats membres de l'Union européenne et la faveur de certains pour le maintien des conférences maritimes amènent à s'interroger sur la légitimité du Code de conduite des conférences maritimes (II).

II- Vers un renouveau du Code de conduite des conférences maritimes ?

Il faut bien comprendre que la fin des conférences maritimes ne concerne que les échanges maritimes en provenance ou à destination des ports de l'Union européenne. Les lignes régulières entre des ports autres que ceux précités sont toujours autorisées à s'organiser autour des conférences maritimes ; sauf législations locales contraires. La majorité des Etats légitimise ces accords. Sur le plan international, le Code de conduite des conférences maritimes est toujours en vigueur. Même s'il a très vite été critiqué par son faible impact, il reste une convention internationale voire même le « guide »⁸⁶ concernant les comportements des conférences maritimes. Si certains le voyaient sans intérêt, il semble qu'il ne soit pas encore « naufragé »⁸⁷. Il reste le garant de l'harmonisation et de la validité des conférences maritimes sur la scène internationale. Malgré la décision européenne,

85 Entretien avec M. Laurent FEDI, Professeur à Euromed.

86 C. SCAPEL et P. BONNASSIES, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2e éd., 2010.

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

certaines Etats membres de l'Union européenne refusent de le dénoncer. Comme nous l'avons vu précédemment, cela maintient une certaine ambiguïté avec l'application de deux textes contraires au sein de ces Etats membres. Pour autant, le Code de conduite des conférences maritimes reste en vigueur dans ces Etats. Ils ont donc un intérêt dans le maintien de leur ratification pour contrebalancer la décision communautaire. Ce refus de dénonciation montre leur volonté de légitimer le rôle des conférences maritimes sur le développement économique du secteur. L'idée d'une dénonciation du Code de conduite est limitée à l'Union européenne. À l'heure actuelle, les autres Etats n'entendent pas la remettre en cause. Aucun des Etats signataires, hormis certains de l'Union européenne, ne l'a dénoncé. Environ 80 Etats l'ont ratifié. Malgré son rôle discret sur la scène internationale, il reste le texte international en la matière. Il a d'autant plus de légitimité que de nouveaux pays émergents le ratifient.

Il semble que le Code de conduite des conférences maritimes pourrait avoir une « seconde vie » avec la ratification de ces nouveaux Etats. Cela confirmerait son rôle d'encadrement du système conférentiel. La ratification de nouveaux pays émergents lui « confère une légitimité de principe »⁸⁸. Dans les années 70, période à laquelle le Code a été adopté, les pays en voie de développement, désireux d'encadrer les pratiques tarifaires, n'ont pu bénéficier des avantages élaborés par le Code de conduite. Ces pays n'avaient pas de flotte suffisante pour leur permettre de développer ce secteur des transports maritimes. Depuis quelques années, ces pays s'ouvrent davantage aux activités maritimes. La construction de navires est principalement prise en charge par la Chine et la République de Corée avec la construction 72,4% de la flotte mondiale en 2010⁸⁹. Concernant le trafic maritime de marchandises, les pays en voie de développement connaissent la plus grande part de chargement et déchargement sur l'année 2012. La région asiatique reste la principale zone géographique de chargement et déchargement avec plus de 39% et 57% du tonnage mondial qui transborde par ses ports en 2012⁹⁰.

Graphique 4 : Participation au commerce maritime selon les catégories de pays en 2012⁹¹

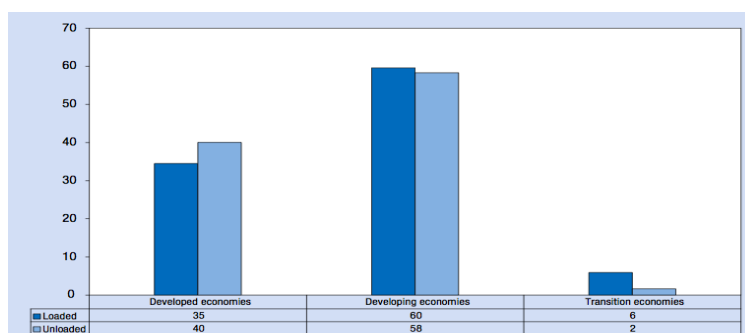
88 L. FEDI, « L'abrogation des conférences maritimes dans l'Union européenne : premiers bilans et perspectives d'évolution », DMF n°750, 2013.

89 Rapport du Secrétariat de la CNUCED, « Etude sur les transports maritimes », Publication des Nations-Unies, 2011.

90 CNUCED, « Review of maritime transport », 2013.

91 CNUCED, « Review of maritime transport », 2013.

(% en tonnage)



Source : Secrétariat de la CNUCED

La ratification des « nouvelles locomotives du commerce international »⁹² comme la Chine, l'Inde, le Brésil est un réel soutien au Code de conduite des conférences maritimes. Il semble donc que cette convention multilatérale connaisse un renouveau lui permettant de trouver une plus grande légitimité. Les conférences maritimes restent reconnues et acceptées sur la scène internationale.

S'il était possible de s'interroger sur l'utilité du maintien des conférences maritimes dans le développement économique du transport maritime de lignes régulières, il semble que la réponse à la non-affectation du commerce maritime mondial se trouve principalement dans le développement de nouvelles formes d'accords entre armateurs. La pratique s'est adaptée à l'évolution des transports maritimes notamment à travers le phénomène de conteneurisation. Face à une certaine méfiance générale à l'égard des pratiques tarifaires, les armateurs se sont adaptés en développant des accords plus techniques. Ces accords montrent aussi les nouvelles préoccupations des armateurs (**Partie 2**).

Partie 2 : L'adaptation de la pratique à l'évolution du transport maritime et au droit de la concurrence

⁹² Avis du Comité économique et social européen sur le thème « Conférences maritimes - Convention des Nations-Unies », 11 juillet 2007.

Face à l'importance des investissements qu'engendre le transport maritime de lignes régulières, l'exploitation en commun semble être une solution toute trouvée afin de développer le secteur. Nous avons pu le voir précédemment, la première forme d'accords entre armateurs, et non pas des moindres puisqu'elle est la plus intégrée, est la conférence maritime. Elle a, pendant très longtemps, permis d'assurer une certaine stabilité des taux de fret. Afin de faciliter l'expansion du secteur, la plupart des Etats lui ont accordé un régime dérogatoire face aux règles du droit de la concurrence. Sous la pression de la Commission européenne qui considérait que cette exemption devenait trop avantageuse pour les armateurs, ce régime dérogatoire a été abrogé. Face à un tel changement dans l'organisation du secteur, même si, en pratique, comme nous l'avons vu précédemment, cette décision reste limitée, les armateurs devaient trouver un moyen de maintenir de tels accords dans le respect du droit de la concurrence. Comprenant que les accords sur les taux de fret seraient automatiquement sanctionnés en Europe, les armateurs se sont regroupés davantage sous forme d'accords techniques (Titre 1). Historiquement, l'accord technique le plus ancré est celui du « consortium ». Depuis quelques années, se développent de nouvelles formes que l'on retrouve sous les termes d'« alliances », d'« alliances stratégiques » ou encore de « méga-alliances ». Mais ne sont-elles pas le moyen de contourner les règles juridiques applicables aux consortiums afin d'éviter toute sanction ? Il faudra, dans ce dernier titre, envisager l'avenir de telles pratiques et notamment au regard de l'« alliance » proposée par les trois géants du transport par conteneurs CMA-CGM, MSC et MAERSK qui a fait grand bruit cette année (Titre 2).

Titre 1 : L'évolution de l'organisation du transport maritime de lignes régulières : le développement d'accords techniques

Le développement de la conteneurisation a joué un très grand rôle dans l'essor du transport maritime et plus largement sur le flux des échanges mondiaux. Sa place dans le transport maritime est incontestable. Le transport de conteneurs impose une réorganisation totale du secteur. De la construction de navires adaptés à la modification des terminaux portuaires, en passant par le renouvellement des équipements, le conteneur est un réel progrès aux coûts d'exploitation considérables. Cette évolution dans l'organisation du transport maritime a amené les armateurs à se

regrouper pour faire face à ces coûts (**Chapitre 1**). Pour autant, de tels accords, même s'ils sont tournés vers les aspects techniques, peuvent entraîner des abus de la part des armateurs. Il est donc indispensable qu'ils fassent l'objet d'un encadrement juridique (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : Le regroupement des armateurs face aux coûts d'exploitation du transport maritime de lignes régulières

Ce qui n'était à l'origine qu'une « *boîte sans âme en acier ou en aluminium, maintenue par des soudures et des rivets... autant dire que le conteneur ordinaire a autant de charme qu'une boîte de conserve* »⁹³ nécessite des investissements colossaux. Le transport maritime a été bouleversé par le phénomène de conteneurisation (Section 1). Les armateurs ont dû adapter leurs services et leurs équipements. Pour une meilleure rationalisation des coûts d'exploitation, le regroupement des armateurs est privilégié (Section 2).

Section 1 : Le bouleversement du transport maritime par la conteneurisation

« *Le transport maritime de fret était une industrie urbaine* ». Les employés déambulaient dans les rues à la recherche d'un emploi à l'arrivée des navires. Marchandises sur le dos, le travail des dockers était considérable. La cadence était difficilement soutenable. Afin de faciliter quelque peu le travail des employés, des équipes étaient chargées de regrouper les caisses et cartons sur une planche à élingue connue généralement sous le nom de « palette en bois ». La tâche devenait très délicate pour les employés qui devaient faire face à des marchandises pouvant atteindre des poids inimaginables face à leur seule force physique. Lors de la seconde guerre mondiale, des engins automatiques permettant de déplacer les palettes et autres marchandises ont permis d'améliorer le quotidien des débardeurs⁹⁴ à quai. Pour autant, leur utilisation restait très limitée puisqu'elle nécessitait des investissements importants.

C'est en 1956 que le conteneur va être étendu au secteur du transport maritime par Mac Lean. Ce dernier n'a pas inventé cette « *boîte en métal* »⁹⁵ mais a développé son utilisation dans le

93 M. LEVINSON, « *The box, comment le conteneur a changé le monde* », Max Milo Editions, Paris, 2011.

94 Débardeur : connu plus généralement sous le nom de « *docker* », ouvrier portuaire.

95 LEVINSON M., « *The box, comment le conteneur a changé le monde* », Max Milo Editions, Paris, 2011.

transport maritime de marchandises. Il a très vite compris le bénéfice logistique qu'apportait ce type de conditionnement. Selon Jean-Pierre Beurier, « *la révolution du conteneur, grâce à un emballage standardisé, a profondément transformé l'industrie des transports maritimes* »⁹⁶. Max Levinson le dit très clairement dans son ouvrage consacré à l'évolution des transports à travers la conteneurisation, « *le conteneur est la pierre angulaire d'un système hautement automatisé permettant de transporter des marchandises d'un bout à l'autre du globe, à moindre coût et sans aucun risque* »⁹⁷. Le conteneur permet, notamment, une meilleure organisation dans le chargement de marchandises en cale ce qui évite un encombrement inutile de sacs, caisses et autres cartons. Il a aussi permis de faciliter la manutention des dockers à quai. Pour autant, cette amélioration n'est possible que par des investissements de nouveaux équipements et infrastructures sur les terminaux et navires. Ces investissements sont considérables pour les ports. L'organisation portuaire n'était pas adaptée aux conteneurs et encore moins aux porte-conteneurs. Les quais n'étaient pas aménagés pour accueillir ces « géants des mers ». La construction de grues et portiques était très coûteuse. L'impact économique du phénomène de conteneurisation est donc conséquent pour les ports. Du côté des armateurs, les investissements sont également importants notamment quant à la construction de navires appropriés. C'est d'ailleurs pour cela qu'au début du phénomène dans le transport maritime, ils ne permettaient aucune économie. « *Mais tout en détruisant l'ancien système économique, le conteneur a contribué à en bâtir un nouveau* »⁹⁸. Ce nouveau système est beaucoup plus performant en assurant une plus grande fluidité des marchandises transportées.

Aujourd'hui, le transport maritime de conteneurs joue un rôle essentiel dans l'économie mondiale. « *En réduisant considérablement les frais d'expédition par bateau, le conteneur a changé la face de l'économie mondiale* »⁹⁹. Au début des années 90, l'utilisation du conteneur représentait un peu moins de 7 millions d'EVP tandis qu'en 2011, le transport maritime par conteneurs représentait environ 29 millions d'EVP¹⁰⁰. Le développement du transport maritime de conteneurs a été facilité par une adaptation indispensable des navires. La construction de porte-conteneurs a entraîné une réorganisation totale de l'organisation de l'activité.

96 BEURIER J-P., *Droits maritimes*, Dalloz, 2e éd., 2008.

97 LEVINSON M., *loc. cit.*

98 LEVINSON M., *loc. cit.*

99 LEVINSON M., *loc. cit.*

100CNUCED, « *Review of maritime transport* », 2013.

En 2008, la crise a eu raison du phénomène. La flotte mondiale des porte-conteneurs s'est trouvée en surcapacité. L'offre est devenue supérieure à la demande. Pour autant, il semble que le secteur se soit bien adapté aux évolutions de l'économie mondiale. Les moyens mis en œuvre par les compagnies maritimes pour faire face à la crise semblent avoir eu un effet bénéfique. La recherche d'une plus grande capacité de chargement reste l'objectif des armateurs. Fin 2013, l'United Arab Shipping Company a commandé cinq nouveaux navires de 18 800 EVP. Actuellement, le record est détenu par le premier armateur mondial, A.P Moller- Maersk, avec une capacité de 18 270 EVP. Malgré l'essor bénéfique de la conteneurisation, les investissements du transport maritime de lignes régulières restent très coûteux ; un coût qui sera atténué grâce à l'adaptation de l'organisation des *liners* (Section 2).

Section 2 : L'adaptation du transport maritime de lignes régulières

Face aux avantages tirés de l'utilisation du conteneur, les armateurs ont fait les investissements nécessaires pour s'y conformer (I). Pour rationaliser le coût de tels investissements, les armateurs se sont regroupés (II).

I- Des investissements considérables mais nécessaires

Le conteneur est un outil qui a demandé l'aménagement de nombreuses structures (navires, infrastructures portuaires,...). Les coûts excessifs dans ce secteur sont considérés comme un obstacle majeur au commerce. Plusieurs études ont conclu que le coût du transport influe sur le volume, la structure et les caractéristiques du commerce¹⁰¹. Au début de la conteneurisation, les compagnies maritimes utilisaient des cargos anciens datant de la Seconde Guerre mondiale. La conteneurisation obligeait au renouvellement de la flotte des armateurs. Le transport maritime de conteneurs était un pari osé des transporteurs puisque tous les ports n'étaient pas aménagés pour recevoir ces porte-conteneurs. Nous l'avons vu précédemment, elle obligeait donc à l'adaptation des terminaux portuaires. Mais le développement du transport maritime de conteneurs a été tel que si les ports voulaient fonctionner à plein régime et être desservis par les porte-conteneurs, ils devaient s'adapter. Le phénomène de conteneurisation a alors permis au transport maritime de se développer

¹⁰¹CNUCED, « *Review of maritime transport* », 2013.

considérablement en permettant notamment de gagner du temps sur les opérations de manutention dans les ports. Les avantages ont poussé les armateurs à développer davantage ce moyen de transport. C'est le moyen d'assurer un service de porte à porte permettant un voyage rapide et des économies d'échelles par sa malléabilité. Mais l'investissement individuel est très lourd pour chaque armateur.

Dans sa thèse sur « *les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières* », Pierre Cariou a mis en évidence les coûts supportés par les armateurs en distinguant les coûts fixes des coûts variables¹⁰². On retrouve des coûts fixes directement liés au voyage comme ceux de l'équipage, du carburant, des frais de port et autres frais d'assurance. Mais on retrouve également des coûts liés au capital concernant le navire et ses équipements ; ils varient selon la taille du navire. Le coût fixe moyen décroît nécessairement avec le taux d'utilisation. Mais le coût en mer ne représente pas la totalité des dépenses engendrées par l'armateur. Au-delà de ces coûts propres au navire et au voyage assuré, on retrouve des suppléments, variables selon les volumes chargés, renvoyant aux coûts de la manutention et plus généralement à ceux liés à l'activité portuaire. Le transport maritime de lignes régulières n'échappent pas à l'augmentation des prix. Pour faire face à ces investissements et ces coûts d'exploitation, le regroupement des armateurs pour une exploitation en commun a permis de les amortir (II).

II- Un regroupement des armateurs indispensable

L'essor du transport maritime de lignes régulières semble avoir connu, incontestablement, son apogée par le développement de la conteneurisation. Mais cette nouvelle organisation n'est pas sans conséquences. Face aux investissements considérables, les armateurs sont amenés à revoir leurs stratégies commerciales. Un nouveau mode d'exploitation du transport maritime de lignes régulières se développe. « *A une exploitation individuelle et autonome se trouve substituée une exploitation collective et intégrée dans une chaîne d'opérations coordonnées par des décisions communes* »¹⁰³. C'est un réel changement pour le transport maritime de lignes régulières. Gérard

102P. CARIOU, « *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché?* », thèse, 2000.

103G. TANTIN, « *Un mode d'exploitation nouveau du transport maritime de lignes régulières : les consortiums d'armateurs* », DMF, 1986, p 530.

Tantin va même jusqu'à parler de « *mutation* » dans l'organisation de ce secteur¹⁰⁴. Les armateurs ont des préoccupations concernant les aspects plus techniques du secteur. Ils mettent en place des accords tournés vers des considérations concernant, entre autres, les fréquences, les horaires, les espaces des navires. La mise en place de consortiums entre armateurs a permis d'améliorer ces aspects techniques et l'efficacité du transport maritime de lignes régulières. En 1990, on retrouve déjà près de 60 consortiums. Il s'agit d'envisager toutes les questions relatives aux capacités des navires, à la qualité des services offerts aux chargeurs. L'article 2 du règlement CE n°906/2009 définit le consortium comme « *un accord ou une série d'accords connexes entre au moins deux transporteurs exploitants de navires qui assurent des services maritimes internationaux réguliers de ligne pour le transport exclusif de marchandises sur un ou plusieurs trafics, dont l'objet est d'établir une coopération pour l'exploitation en commun d'un service de transport maritime améliorant le service offert individuellement, en l'absence de consortium, par chacun de ses membres, afin de rationaliser leurs opérations et cela au moyen d'arrangements techniques, opérationnels et/ou commerciaux* ». Ils permettent aux armateurs de répondre à la demande des chargeurs. Pour cela, le regroupement des armateurs permet d'intensifier les fréquences des navires tout en étendant les zones géographiques d'intervention. Pierre Cariou parle de « *synergie opérationnelle* »¹⁰⁵. En effet, avant de se regrouper, les armateurs choisissaient le positionnement de leurs navires en fonction des distances à parcourir et la fréquence sur une route particulière. Ils privilégiaient alors les zones géographiques les plus rentables. L'extension des zones géographiques couvertes grâce au regroupement des armateurs permet un meilleur service aux chargeurs.

Il a été souvent considéré que les consortiums étaient la superposition des conférences maritimes. Par exemple, au début de la conteneurisation, l'instauration d'un consortium facilitait la rationalisation des services des conférences maritimes. Les consortiums compléteraient les conférences maritimes. De ce fait, les conférences maritimes régiraient toutes les questions tarifaires tandis que les consortiums seraient tournés vers l'organisation technique d'une exploitation en commun. Désormais, les conférences maritimes sont interdites en Europe et sous contrôle étroit dans la plupart des pays. Il s'agira de surveiller que les consortiums ne s'orientent pas vers des pratiques tarifaires communes. Les consortiums s'organisent de telle sorte que chaque membre peut

104G. TANTIN, *loc. cit.*

105P. CARIOU, « *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché?* », thèse, 2000.

intervenir plus facilement sur plusieurs routes maritimes ; chose qu'il n'aurait pu faire seul. La mise en place d'un consortium entraîne nécessairement la mise en commun des dépenses, c'est d'ailleurs tout l'intérêt d'un tel regroupement d'armateurs. Le but étant de mutualiser les équipements. Ils concernent davantage les infrastructures et équipements du transport maritime. Il implique notamment la mise en place d'une politique commerciale afin de permettre des économies d'échelle. L'exploitation en commun des navires a notamment permis d'améliorer le taux de remplissage. La conteneurisation a entraîné une « course au gigantisme » dans le but de construire des porte-conteneurs à forte capacité de chargement. La construction de tels navires n'a davantage que si le taux de remplissage est à son maximum. Mais la crise économique de 2008 a été lourde de conséquences pour les armateurs qui ont été contraints de poursuivre leur activité avec une demande en deçà de l'offre proposée. Les accords entre armateurs ont permis d'y faire face en rationalisant les coûts. Afin d'éviter tout abus des armateurs, il fallait nécessairement encadrer ces pratiques pour assurer un équilibre entre les avantages concédés et la contre-partie bénéfique assurée aux chargeurs (**Chapitre 2**).

Chapitre 2 : Une réglementation européenne des consortiums maritimes

Les accords techniques entre les armateurs font l'objet d'une réglementation rigoureuse. Afin d'avoir une vision pratique de cette réglementation, il s'agira d'étudier, plus particulièrement, la réglementation applicable au départ ou à destination d'un port de l'Union européenne. La réglementation communautaire met en place un régime d'exemption (Section 1). Face à la récente décision de la Commission européenne de mettre un terme aux pratiques des conférences maritimes, il est intéressant d'envisager l'avenir de cette réglementation des consortiums. Sera-t-elle soumise à la même interdiction des conférences maritimes ? (Section 2).

Section 1 : Un régime d'exemption accordé aux consortiums maritimes

Les consortiums sont une donnée importante du transport maritime de lignes régulières. Ils

permettent de rationaliser les services proposés aux chargeurs et de faire des économies d'échelle par la mise en place d'accords techniques. Ces accords entre armateurs permettent d'ouvrir un panel de possibilités plus important pour les échanges commerciaux. La fréquence des expéditions maritimes et les opérations maritimes aux quatre coins de la terre garantissent à un chargeur une plus grande souplesse dans le transport maritime proposé. Pour autant, il était indispensable d'encadrer ces pratiques pour éviter tout abus des armateurs qui tenteraient d'imposer leurs exigences unilatéralement. Dix ans après l'adoption du régime d'exemption accordée aux conférences maritimes, le Conseil entend encadrer les consortiums maritimes tout en leur accordant un régime dérogatoire au droit commun de la concurrence. C'est en 1995 et avec le règlement communautaire n°870/95 que les consortiums feront l'objet d'un encadrement juridique. Il concerne l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité (actuel article 101 TFUE) à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne. Le régime d'exemption accordé permet à un consortium qui aurait un effet positif sur un marché donné, d'être autorisé par la Commission. Ainsi, seront autorisés les accords ayant pour but « *la coordination et/ou la fixation commune des horaires* », « *l'utilisation en commun de navires et/ou d'installations portuaires* », « *l'échange, la vente ou l'affrètement croisé d'espace ou de slots sur les navires* », « *l'utilisation d'un ou de plusieurs bureaux d'exploitation communs* », ou encore « *la mise à disposition de conteneurs, châssis et autres équipements et/ou contrats de location, de crédit-bail ou d'achat de ces équipements* »¹⁰⁶. Ici, il ne s'agit en aucun cas de mettre en place des pratiques tarifaires.

En 2000, les consortiums maritimes ont fait l'objet d'un nouveau règlement. Le règlement 823/2000 du 19 avril 2000 rappelle le rôle bénéfique de telles pratiques sur le secteur. Ainsi, « *les consortiums, tels que définis dans le présent règlement, contribuent en général à améliorer la productivité et la qualité des services de ligne offerts par la rationalisation des activités des compagnies membres qu'ils engendrent et par les économies d'échelle qu'ils permettent au niveau de l'utilisation des navires et des installations portuaires, et ils contribuent aussi à promouvoir le progrès technique et économique en facilitant et en encourageant notamment le développement de*

106 Article 3 « Accords exemptés » du règlement n°906/2009 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums).

l'utilisation des conteneurs, ainsi qu'une utilisation plus efficace de la capacité des navires »¹⁰⁷. Les effets positifs des consortiums maritimes leur permettent de bénéficier d'une exemption. C'est donc ce rôle bénéfique pour le marché qui justifie la dérogation aux règles générales de concurrence. Le règlement (CE) n°463/2004 du 12 mars 2004 viendra mettre en harmonie les dispositions avec les nouvelles règles de procédure du règlement (CE) n°1/2003 du 16 décembre 2002 que nous étudierons pas la suite.

Dans une volonté de répondre plus largement aux attentes des chargeurs et des organisations représentatives, l'encadrement des consortiums a connu quelques modifications en 2009 tout en renouvelant l'exemption accordée. L'abrogation du règlement n°4056/86 concernant les conférences maritimes a amené la Commission européenne à apporter certains changements. Elle a notamment supprimé les renvois à ce règlement. Elle rappelle donc que tout accord concernant la fixation des taux de fret est strictement interdit. Selon Loïc Grard, « *les cartellisations tarifaires ne sauraient réapparaître sous couvert du règlement consortiums* »¹⁰⁸. La marge de manœuvre des transporteurs maritimes concernant les accords techniques est réduite et encadrée afin de trouver un équilibre avec les usagers. Il faut souligner à nouveau que le maintien de tels accords n'est possible qu'en présence d'une réelle contre-partie pour les chargeurs. Les gains d'efficacité tirés de ces pratiques doivent en partie bénéficier aux usagers. L'article 3 du règlement de 2009 prévoit l'exemption des dispositions de l'article 81 du TFUE (actuel article 101 TFUE) aux accords qui ont pour but « *l'exploitation en commun de services de transport maritime de ligne* », « *l'ajustement des capacités en réponse aux fluctuations de l'offre et de la demande* » et « *l'exploitation ou l'utilisation en commun de terminaux portuaires et des services y afférents* ». Elle concerne aussi toute autre activité accessoire à celles mentionnées précédemment. L'« *exploitation en commun des services de transport maritime de ligne* » renvoie aux conditions des services proposés, à l'échange d'espaces ou l'utilisation commune de navires, à l'utilisation d'un centre d'exploitation commun ou encore à la mise à disposition de conteneurs et autres équipements. Mais le nouveau texte met l'accent sur une concurrence nécessaire afin d'éviter des situations monopolistiques. Ainsi, le règlement met l'accent sur les parts de marché autorisées par un consortium maritime. La part de marché des membres du

107 Considérant 4 du Règlement (CE) n°823/2000 du 19 avril 2000 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums).

108 L. GRARD, « *La réforme des règles de concurrence applicables au transport maritime se poursuit avec les consortiums maritimes* », Revue de droit des transports n° 11, Novembre 2009.

consortium ne pourra excéder 30% (article 5 du règlement). Jusqu'à présent, cette condition était établie à 35%. La part de marché de chaque membre sera calculée selon les volumes totaux transportés par chacun en dehors du consortium. Aux Etats-Unis, le pourcentage est de 33%¹⁰⁹. Le règlement entend maintenir une concurrence effective entre les membres d'un consortium et les non-membres. Mais dans un objectif d'une libre concurrence sur le marché communautaire, l'avenir d'une telle exemption semble fragile (Section 2).

Section 2 : Le régime dérogatoire des consortiums face au pouvoir de sanction de la Commission européenne

En 2004, les consortiums avaient fait l'objet d'un premier renouvellement jusqu'en 2010. Le second renouvellement jusqu'en 2015 avait été accepté par les chargeurs afin de permettre aux armateurs de s'adapter à la mise en place progressive des règles générales de concurrence à la suite de l'abrogation du règlement concernant les conférences maritimes. Jusqu'au 24 juin 2014, le maintien du régime d'exemption des consortiums posait question. En effet, au regard de la décision de mettre un terme aux conférences maritimes, le maintien des consortiums semblait fragile. Dans un objectif de concurrence effective dans le secteur maritime, la Commission pouvait poursuivre sa démarche en mettant un terme aux consortiums maritimes. L'absence de réelle contre-partie à cette exemption des consortiums maritimes pouvait argumenter l'abrogation du régime dérogatoire pour laisser libre cours au jeu de la concurrence.

L'exemption des consortiums se justifiait par l'amélioration de la productivité et de la qualité des services. Ces deux apports permettaient de faire face aux dispositions de l'article 101-1 TFUE refusant tout accord qui n'aurait d'avantages pour le marché concerné. Les chargeurs remettaient en cause cet impact positif sur le marché¹¹⁰. Ils mettaient en avant certaines pratiques des armateurs qui ne seraient pas dans cette idée de contre-partie équitable. Ils condamnent notamment la pratique du « *slow steaming* ». Selon le professeur Pierre Cariou, il s'agit d'« *une stratégie des armateurs qui consiste à procéder à une réduction de la vitesse des navires, tout en conservant généralement*

109 Journal de la Marine marchande du 22 novembre 2013 n°4901.

110 www.autf.fr, « Consultation sur la proposition de révision du Règlement (EC) N°906/2009 sur les exemptions de groupe », 5 mars 2014.

inchangées les caractéristiques des services »¹¹¹. Cette baisse de la vitesse des navires permet de jouer directement sur le coût du carburant en réduisant sa consommation. Cette pratique était la bienvenue en 2008 pour faire face à la crise économique. Pour autant, cette pratique a directement un impact sur la qualité des services offerts aux chargeurs. En effet, la réduction de la vitesse des navires ne permet pas d'assurer les fréquences promises. De plus, la réduction du coût des carburants n'était pas répercutée sur les chargeurs. Or, comme nous l'avons déjà souligné, les profits réalisés par les armateurs doivent également bénéficier aux chargeurs. À défaut, de telles pratiques pourront être sanctionnées. Les chargeurs ont amené la Commission européenne à s'interroger sur l'exemption accordée aux consortiums maritimes. Au regard, des données du marché, les chargeurs considéraient que cette exemption ne se justifiait plus. Les armateurs devraient être soumis aux règles du droit commun de la concurrence.

Le premier pas vers une concurrence effective avait été fait lors de la suppression du régime dérogatoire des conférences maritimes. Pour autant, cette décision européenne s'est très vite ressentie comme un échec. La commission européenne, qui se voulait être le « chef d'orchestre » d'un changement mondial de l'organisation du transport maritime de lignes régulières, s'est retrouvée face au refus des grandes puissances maritimes. Face à cet échec, l'interdiction des consortiums au départ ou à destination d'un port de l'Union européenne aurait été redoutable pour le commerce maritime européen. L'absence de prise en compte des particularismes du transport maritime aurait été lourde de conséquences pour l'Union européenne. La Commission européenne a donc pris une décision plus modérée quant au maintien des consortiums maritimes. Suite à une consultation publique inhabituelle¹¹², elle a considéré que « *l'exemption a bien fonctionné, conférant une sécurité juridique aux accords qui profitent aux clients et ne menacent pas la concurrence, et que les circonstances actuelles du marché justifient une prolongation* »¹¹³. Ils bénéficient donc d'un renouvellement jusqu'en 2020. La situation économique dans le secteur des transports maritimes reste fragile et nécessite le maintien de cette exemption. On peut considérer que les effets positifs ont été répercutés aux chargeurs. On retrouve cette contre-partie notamment dans la baisse « naturelle » des taux de fret mais également dans l'amélioration des services proposés. Par « naturelle », il faut entendre, ici, une baisse des taux de fret en dehors de tout accord entre

111 P. CARIOU, « *Les enjeux stratégiques du slow steaming* », Séminaire EMAR-SPLOTT, 9 juin 2011.

112 [Http://ec.europa.eu/competition/consultations/2014_maritime_consorcia/](http://ec.europa.eu/competition/consultations/2014_maritime_consorcia/)

113 Communiqué officiel de Bruxelles

armateurs (ces accords étant interdits depuis plusieurs années). Cet équilibre semble être trouvé dans les autres systèmes internationaux puisque les conférences maritimes perdurent et qu'aucune remise en cause des accords techniques n'est envisagée à l'heure actuelle. Pour faire face aux incertitudes encore récemment présentes concernant la position de la Commission européenne, les armateurs avaient trouvé un moyen pour contourner les règles sanctionnatrices du droit de l'Union européenne (Titre 2).

Titre 2 : Le contournement des règles sanctionnatrices du droit de l'Union européenne

Face aux nouvelles préoccupations des armateurs de ne pas tomber sous le couperet des décisions de la Commission, ces derniers ont développé de nouvelles formes d'accords. Ces accords ne font pas l'objet de réglementation particulière ni d'une exemption particulière. Les alliances semblaient être le moyen des armateurs d'échapper aux règles strictes du droit de la concurrence (**Chapitre 1**). Après l'étude des nouvelles formes d'accords dans leur généralité, il s'agira de se pencher sur le cas particulier, récent mais déjà dépassé, de celui de l'alliance P3 (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : L'échappatoire des armateurs : la création d'« alliances » ?

Depuis les années 1990, on retrouve de nouvelle forme de regroupements des armateurs. Ces structures prennent le nom d'« alliances », « alliances stratégiques » ou encore « méga-alliances ». Il s'agit de regroupements techniques proches des consortiums maritimes. Il faudra les distinguer de ces derniers (Section 1). Ces alliances pouvaient être le moyen pour les armateurs de contourner les règles applicables aux consortiums mais l'on constatera que la liberté des armateurs est limitée. En l'absence de réglementation particulière, elles sont contraintes à celle des consortiums et aux règles de droit commun de la concurrence (Section 2).

Section 1 : La distinction entre les consortiums et les alliances

La distinction entre les consortiums et les alliances peut devenir importante puisque l'on sait que les consortiums font l'objet d'une réglementation tandis que le législateur reste silencieux sur l'encadrement des alliances. C'est d'ailleurs ce qui peut permettre de les distinguer. En effet, les consortiums maritimes font l'objet d'une qualification juridique tandis que les alliances seraient un terme plus économique¹¹⁴. Selon Pierre Cariou, « *les alliances stratégiques visent à consolider et à rationaliser l'offre de transport sur le segment maritime et le long de la chaîne logistique* »¹¹⁵. L'alliance semble se distinguer par rapport aux consortiums sur l'extension de son intervention. Il s'agit donc de maximiser les parts de marché et d'étendre la zone géographique à une plus grande échelle que les consortiums¹¹⁶. Contrairement aux consortiums, les alliances interviendraient plus largement sur les infrastructures portuaires au-delà d'accords sur les simples trafics maritimes. Elles seraient pour certains des « *consortiums étendus* »¹¹⁷. Dans les alliances, les armateurs vont partager le coût des investissements, les services offerts,... Mais ils restent indépendants et peuvent mettre en œuvre leur propre stratégie commerciale. Il s'agit de répondre à des stratégies commerciales individuelles tout en bénéficiant de l'avantage d'être à plusieurs avec une gestion centralisée de l'alliance. Par une rationalisation des coûts, les membres d'une alliance pourront satisfaire à leurs propres objectifs commerciaux. Sans oublier la contre-partie aux chargeurs d'une telle pratique, les alliances permettent une meilleure qualité de l'offre. Prenons l'exemple de l'alliance P3 qui sera développé plus longuement dans le chapitre suivant. L'alliance P3 avait pour objectif cette rationalisation des coûts liés au transport maritime. Mais les trois armateurs, CMA-CGM, MSC et MAERSK, avaient trois stratégies individuelles différentes. En effet, MAERSK misait sur le respect des *transit-times*, problème fondamental en la matière. MSC s'orientait plutôt vers l'adaptation des capacités en fonction de la demande. De son côté, CMA-CGM entendait optimiser le remplissage des navires¹¹⁸. À la différence des autres alliances déjà en opération, celle-ci faisait l'objet de toutes les attentions puisqu'elle était le regroupement des trois premiers armateurs mondiaux. C'est d'ailleurs, peut être cela, qui a conduit à sa perte... De son côté, l'alliance G6 a été créée fin

114 M. DUAULT, « *Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence* », 2010-2011.

115 P. CARIOU, « *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché?* », thèse, 2000.

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

117 M. DUAULT, *loc. cit.*

118 Entretien avec Monsieur Laurent FEDI, Professeur à Euromed.

décembre 2011. Elle est le regroupement d'armateurs provenant de la « Grande Alliance » pour Hapag-Lloyd, NYK, OOCL et de la « New world Alliance » pour APL, Hyundai et MOL. Elle a pour but d'intervenir sur de nouvelles routes, celles d'Extrême-Orient et Europe/ Etats-Unis. Il existe aussi l'alliance CKYH qui regroupent les armateurs Cosco, K-Line, Yang Ming et Hanjin. L'armateur EVERGREN a, récemment, rejoint l'alliance CKYH sur la ligne Asie – Europe. La nouvelle CKYHE mettra en place six services vers l'Europe du Nord. Elle devra faire face à la concurrence des cinq services de l'alliance G6 à condition qu'elle soit autorisée par les autorités de la concurrence concernées¹¹⁹. Ces alliances sont de plus en plus privilégiées par les armateurs pour les avantages commerciaux et techniques qu'elles offrent.

On retrouve également des alliances dans d'autres secteurs comme dans le transport aérien et ferroviaire. Celles-ci font également l'objet d'un encadrement strict des autorités de la concurrence. Ces alliances dans le secteur aérien se sont développées à la fin des années 1990 pour faire face à certaines réglementations interdisant les fusions transcontinentales¹²⁰. L'alliance est une réelle composante de l'organisation du transport aérien. On peut même considérer qu'elle en est la structure. Le transport aérien est organisé autour de trois grandes alliances : Star Alliance, OneWorld et Skyteam entre Air France et Delta. A elles trois, ces alliances représentent environ 70% du trafic mondial. Ces alliances permettent une rationalisation des coûts et une maximisation de l'utilisation des aéronefs. Les compagnies aériennes vont vendre des billets aux usagers mais les feront voyager sur un vol d'une autre compagnie aérienne, partenaire. Elles permettent d'assurer une meilleure qualité de l'offre aux usagers notamment en améliorant les horaires des vols. Ces alliances sont aussi appelées « partages de code ». Ces alliances sont une parade pour les compagnies aériennes de contourner l'interdiction des fusions transcontinentales. Les autorités de la concurrence sanctionnent très largement ces fusions. Ainsi, la fusion entre US Airways et American Airlines vient d'être rejetée par les autorités américaines pour abus de position de dominante. De son côté, la Commission européenne s'est préoccupée, en 2009, de l'impact de telles pratiques sur les consommateurs, usagers. Les alliances Star Alliance et OneWorld avaient fait l'objet d'une enquête sur une susceptible gestion en commun des capacités de transport et des tarifs appliqués. Les compagnies aériennes se sont engagées à modifier certaines pratiques afin de limiter l'atteinte aux

119 F. ANDRE, « L'entrée d'Evergreen dans CKYH confirme le règne des alliances sur le trade Asie-Europe », L'antenne du 25 février 2014.

120 La Tribune du 15 mai 2012, « Star Alliance, Skyteam, Oneworld : quel avenir pour les alliances du ciel ? ».

règles de concurrence. Les gains d'efficacité engendrés par ces engagements ont amené la Commission européenne à autoriser ces alliances dans le respect de leurs engagements. Mais elle a rendu ces engagements juridiquement contraignants pour garantir une concurrence effective en vertu de son pouvoir consenti par l'article 9 du règlement (CE) n°1/2003.

Le transport ferroviaire n'échappe pas à ces pratiques. En 2007, la première alliance ferroviaire a été lancée. La « Railteam » regroupe les grandes compagnies ferroviaires européennes comme la SNCF, l'Eurostar UK, la Deutsche Bahn. Cette alliance a pour but d'améliorer le service offert aux usagers en assurant une meilleure interconnexion entre les différents pays. Il ne s'agit en aucun cas de mettre en place des pratiques tarifaires et ce, pour éviter toute sanction de la Commission européenne. En 2010, l'alliance Xrail a été créée afin de développer le marché des « wagons isolés »¹²¹, c'est-à-dire la mise en place d'une prestation particulière pour le chargeur ne transportant qu'une petite quantité de marchandises.

Ces alliances se différencient des consortiums maritimes par leur structure même et leurs objectifs. Sur le plan juridique, elles ne font pas l'objet de réglementation particulière. Il est possible de se demander s'il ne s'agirait pas d'un « échappatoire » des armateurs pour faire face aux réglementations communautaires. La position stricte des autorités de la concurrence ne laisserait pas les armateurs établir librement de tels accords (Section 2).

Section 2 : Une application des dispositions communautaires aux alliances : une liberté limitée des armateurs

La formation d'alliances par les armateurs pouvait être le moyen de contourner la réglementation européenne et notamment les décisions sévères de la Commission européenne. Mais il n'en est rien. Les alliances sont soumises aux dispositions communautaires du règlement de 2009 concernant les consortiums¹²² (I) ainsi qu'aux dispositions générales du droit de la concurrence communautaires (II).

I- L'application des dispositions du régime d'exemption accordé aux consortiums

121 www.wk-transport-logistique.fr, « Fret ferroviaire : lancement de l'alliance européenne Xrail », 23 février 2010.

122 Il est possible de constater cela par l'examen des dispositions applicables à l'alliance P3.

L'application du règlement de 2009 concernant les consortiums maritimes aux alliances permet d'encadrer plus spécifiquement ces pratiques. Souvent considérées comme des consortiums étendus, les alliances se voient appliquer leur régime d'exemption en l'absence de dispositions particulières. Pour autant, deux conditions doivent être remplies pour soumettre les alliances aux dispositions du règlement sur les consortiums maritimes. Il ne devra y avoir aucune « *restriction caractérisée* »¹²³ de la concurrence dans l'accord. Ainsi, selon l'article 4 du règlement de 2009, 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 (article 5 du règlement précité). Le renouvellement des consortiums jusqu'en 2020 conforte le développement des alliances. Ce maintien est d'autant plus intéressant que « *ces alliances jouent un rôle prépondérant dans l'organisation du transport maritime* »¹²⁴. Mais l'accent reste mis sur la contre-partie accordée aux chargeurs.

Le 17 mai 2011, certaines entreprises du transport maritime ont fait l'objet d'inspections dans leurs locaux afin de contrôler l'application des dispositions du droit de la concurrence. Ces inspections sont les premières après l'abrogation du régime dérogatoire des conférences maritimes¹²⁵. Il y a une volonté de la Commission européenne d'encadrer les pratiques des alliances même à défaut de réglementation spécifique les concernant. Pour autant, il faut espérer que la Commission européenne ne sera pas trop sévère envers ces alliances. En effet, ces groupements d'armateurs permettent le développement économique européen¹²⁶. La sanction de telles pratiques aurait un impact négatif sur l'économie des armateurs européens. Il serait donc regrettable que la Commission européenne leur mette des « bâtons dans les roues ». Aussi, il serait difficilement acceptable que la Commission européenne sanctionne trop sévèrement l'économie des armateurs européens alors qu'au niveau international, les Etats sont indulgents sur ces regroupements qui

123 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 »).

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

125 M. DUAULT, « *Les new ga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence* », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3.

126 M. DUAULT, *loc. cit.*

facilitent l'économie de leur industrie maritime. Selon Marie Duault, et légitimement, « *les groupements d'entreprises de transport maritimes ne doivent plus être vus comme une menace, mais plutôt comme une chance* »¹²⁷. Dans le cas du non-renouvellement du régime d'exemption des consortiums maritimes, les alliances maritimes restent soumises aux dispositions générales du droit de la concurrence (II).

II- L'application des dispositions générales du droit de la concurrence

Dans un premier temps, l'alliance ne devra pas restreindre le jeu de la concurrence ou affecter le marché intérieur (article 101-1 du TFUE). Le TFUE entend assurer une concurrence effective sur les marchés. Le marché concerné ne devra pas être affecté par des pratiques concertées ayant un effet néfaste sur la concurrence. Pour autant, une alliance qui contribuerait « *à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit* »¹²⁸ pourrait être autorisée par les règles de droit commun. On en revient toujours à cette contre-partie équitable pour les chargeurs. Les effets d'une alliance qui aurait pour but des gains d'efficacité permettraient de contrebalancer les effets négatifs d'une telle pratique. Les économies réalisées par la pratique des alliances devront aussi bénéficier aux chargeurs par la baisse des taux de fret ou l'amélioration des services offerts. Par exemple, l'alliance P3 avait été autorisée par la Commission européenne si elle améliorait la production et favorisait le progrès technique ou économique tout en assurant cette contre-partie équitable du profit aux chargeurs. Dans un arrêt « *Glaxo-SmithKlineServices c/ Commission* » du 6 octobre 2009¹²⁹, la CJCE a rappelé que la « *contribution s'identifie non pas à tous les avantages que les entreprises participant à cet accord en retirent quant à leur activité, mais à des avantages objectifs sensibles, de nature à compenser les inconvénients qui en résultent pour la concurrence* ». Pour autant, le paragraphe 3 de l'article 101 du TFUE précise que les restrictions devront être indispensables pour atteindre les objectifs et la concurrence devra être maintenue. En l'absence de respect de ces conditions, toute alliance sera refusée.

Les alliances seront également soumises aux dispositions générales de l'article 102 TFUE

127 M. DUAULT, *loc. cit.*

128 Article 101-3 du TFUE.

129 CJCE 6 octobre 2009, « *Glaxo-SmithKlineServices c/ Commission* », affaire n°C-501/06P.

prohibant les abus de position dominante. Ici, il ne s'agit pas d'interdire une position dominante sur un marché mais de sanctionner l'abus de cette position. Par exemple, les parts de marché seront sensiblement contrôlées. La position dominante de l'alliance deviendra un abus lorsqu'elle entraînera l'éviction des concurrents. Sur ce point, le règlement de 2009 concernant les consortiums maritimes et applicable aux alliances, a réduit les parts de marché autorisées par un consortium à 30% afin d'assurer une concurrence effective. Aussi, le fait d'imposer unilatéralement des dispositions contractuelles aux clients renforçant la position dominante sera interdit. L'absence de contre-partie aux clients sera aussi sanctionnée ici.

La Commission européenne est très sévère quant à l'absence de cette contre-partie. Elle exerce un contrôle stricte de ces pratiques, aussi bien en transport maritime qu'en transport aérien ou ferroviaire. Ces pouvoirs lui sont conférés par le règlement n°1/2003 du 16 décembre 2002. « *La Commission demeure l'acteur central de l'application du droit communautaire de la concurrence* »¹³⁰. En tant que gardienne du droit de la concurrence, elle a d'importants pouvoirs en matière d'enquête, d'inspections, de contraintes et de sanctions en infligeant de lourdes amendes en cas de non-respect de la législation. Nous l'avons vu, précédemment, elle n'hésite pas à effectuer des visites au sein des entreprises concernées et à ouvrir des enquêtes en cas de doute sur les pratiques d'une ou des entreprises. Les entreprises sont alors amenées à exercer un auto-contrôle de leurs comportements en application de l'article 2 du règlement (CE) n°1/2003 du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité (actuels articles 101 et 102 TFUE). Le considérant 38 du règlement précité permet de demander l'avis à la Commission, de manière informelle, concernant une pratique. Pour le moment, ce système n'a pas été utilisé efficacement¹³¹. Mais l'auto-contrôle permettra d'éviter les sanctions de la Commission européenne lors d'enquêtes. En effet, en cas d'infractions, elle peut ordonner son arrêt, imposer des mesures correctives, adopter des mesures provisoires ou encore accepter les engagements pris par les entreprises concernées. Mais la Commission européenne est très méfiante sur les pratiques anti-concurrentielles. Elle a décidé de mettre en place, parallèlement à son propre contrôle, une politique de clémence pour l'aider à faire face aux pratiques anti-concurrentielles.

Selon l'autorité de la concurrence française, « *la clémence est un outil qui permet aux*

130 WINCKLER A. sous la direction de BRUNET F. et CANIVET G., *Le nouveau droit communautaire de la concurrence*, LGDJ, 2008.

131 PETIT N., *Droit européen de la concurrence*, Montchrestien – Lextenso éditions, 2013.

autorités nationales de concurrence de détecter, de faire cesser et de réprimer plus facilement les ententes, en particulier les cartels, en contrepartie d'un traitement favorable accordé, dans certaines conditions, aux entreprises qui en dénoncent l'existence et qui coopèrent à la procédure engagée à leur sujet ». Cette pratique est née aux Etats-Unis en 1978 avec l'*US Leniency Program* pour sanctionner les cartels. Il s'agira d'accorder une immunité totale à celui qui dénoncerait la pratique anti-concurrentielle. En Europe, cette politique s'est développée en 1996 avec une évolution en 2000 et 2006 . Il s'agit pour la Commission européenne de mettre en place une coopération avec les entreprises. Afin de développer cette clémence, elle accorde des avantages considérables aux entreprises qui dénonceront de telles pratiques. Au-delà de l'immunité totale accordée, la Commission réduit souvent les amendes jusqu'à 50%. Pour autant, les réductions d'amendes ne seront accordées que si l'élément apporte « *une valeur ajoutée significative par rapport aux éléments de preuve déjà en possession de la Commission* »¹³².

Récemment, la compagnie maritime MOL a échappé à une lourde amende dans le dossier des ententes entre transporteurs de voitures au Japon. Elle a bénéficié d'une clémence pour avoir coopéré avec les autorités japonaises¹³³. Aucune procédure de clémence n'a été mise en place dans l'examen de l'alliance P3. Pour autant, il est intéressant d'étudier ce cas particulier pour bien comprendre la pratique et le contrôle exercé par les autorités de la concurrence (**Chapitre 2**).

Chapitre 2 : Cas particulier : l'alliance P3

L'alliance P3 a fait l'objet de toutes les attentions des armateurs. En effet, ses conséquences économiques étaient importantes puisqu'elle était le regroupement des trois premiers armateurs mondiaux. Dans un premier temps, il s'agira de faire une présentation générale de cette alliance (Section 1). Ensuite, l'alliance P3 sera analysée au niveau juridique. Les autorités américaine, européenne et chinoise se sont prononcées sur sa conformité au droit de la concurrence. Le refus de l'autorité chinoise montre l'importance des intérêts géo-stratégiques au-delà du droit de la concurrence (Section 2).

Section 1 : Présentation générale de l'alliance P3

132 Communication de 2006, point 24.

133 Journal de la Marine marchande du 21 mars 2014, « *Entente entre car carriers : un coup de bambou de 223,5 M\$* ».

Face à la baisse du volume de marchandises transportées et à la surcapacité des navires, les trois géants européens avaient décidé de s'allier pour contourner ces obstacles. C'est au mois de juin 2013 que les trois armateurs mondiaux avaient annoncé leur volonté de créer une alliance concernant trois segments sur une durée de 10 ans. Ils collaboraient déjà dans un *vessel sharing agreement* sur le segment Asie – Amérique du Nord. Cet « accord de partage de navire » se distingue de l'alliance car il est beaucoup moins intégré. Il s'agit d'un simple accord sur la mise en commun de navires ou sur la mise à disposition d'espaces. Les alliances sont plus intégrées économiquement comme nous l'avons vu précédemment. L'alliance P3 élargissait la zone d'intervention des trois armateurs concernés. Il s'agissait de mettre en place une flotte de 255 navires sur 29 lignes maritimes entre Europe – Asie – Transatlantique – Transpacifique. L'alliance P3 avait une capacité de transport de 2,6 millions d'EVP. Tout en gardant leur indépendance et leur propre stratégie commerciale, les trois compagnies maritimes avaient même créé un centre d'exploitation commun à Londres¹³⁴. Cette alliance permettait de répondre plus facilement et plus rapidement aux demandes des chargeurs en augmentant les fréquences. Ainsi, 8 traversées étaient prévues par semaine sur la route Asie – Europe du Nord.

Tableau : Apports de chaque compagnie maritime concernée par l'Alliance P3

Armement	Pays	Flotte totale		Apport de chacun à P3 en EVP	Contribution à P3 en %
		Navires	EVP		
Maersk	Danemark	579	2625000	1100000	42,00%
MSC	Suisse	487	2370000	900000	34,00%
CMA CGM	France	424	1500000	600000	24,00%

Source : *Le Marin, Atlas 2014 des enjeux maritimes*

Selon l'AUTF, « *le risque de cette démarche de rapprochement entre les principales*

¹³⁴ The Lloyd's List du 2 décembre 2013, « *Shippers submit P3 questions to FMC* ».

compagnies maritimes est d'avoir accès à moins d'offres de service : moins de ports touchés, moins de diversité dans les lignes et moins de concurrence, ce qui implique forcément un choix qualitatif inférieur »¹³⁵. Pour autant, elle permettait une rationalisation des services pour une meilleure offre aux chargeurs et une réalisation d'économies d'échelle. Elle permettait notamment à MAERSK de réduire ses coûts d'exploitation sur la ligne Asie-Europe de 34% d'ici à la fin 2015 selon Macquarie¹³⁶. Ces réalisations d'économies d'échelle permettaient une baisse des coûts et donc une limitation de la volatilité des taux de fret.

Au-delà d'enjeux économiques, ce sont de réels enjeux géostratégiques qui étaient en jeu. En effet, il s'agissait d'une réponse aux alliances asiatiques. Selon Paul Turret, cette alliance devait « *permettre de consolider l'offre européenne, mieux structurer le marché. Cette cohérence dans l'offre de transport serait une solution pour bâtir un mode de résistance face à un marché dérégulé* »¹³⁷. L'alliance P3 permettait de faire face aux concurrents qui sont essentiellement asiatiques. Les mesures mises en place par les trois transporteurs européens étaient considérables. Avec les 255 navires mis à disposition, l'alliance P3 prenait le large face aux 240 navires de l'alliance G6. C'est pour cela que les associations d'armateurs asiatiques n'étaient pas favorables à l'autorisation de l'alliance P3. On peut comprendre cette position puisque l'alliance P3 représentait 47% des parts de marché sur le segment Asie-Europe. L'alliance CKYH, composée majoritairement d'armateurs asiatiques, ne représente que 23%¹³⁸. Il y a donc une certaine méfiance de la part des armateurs asiatiques même si le marché intra-asiatique ne semble pas être directement touché par cette alliance. Les concurrents ont contre-attaqué par le renforcement de leur alliance ou par l'extension de la zone géographique d'implantation. Les armateurs indépendants tentaient également de faire face à cette alliance sans précédent en commandant de nouveaux porte-conteneurs à forte capacité. Mais face à de tels enjeux et conséquences sur le transport maritime de lignes régulières, un protectionnisme est venu se greffer aux considérations purement économiques (Section 2).

Section 2 : L'échec de l'alliance P3 : un protectionnisme grandissant

135 Le marin du 18 octobre 2013, « *Les chargeurs s'inquiètent de l'union P3 de CMA CGM, MSC et Maersk* ».

136 The Lloyd's List, « *Maersk will benefit more than its partners from P3 Network* », 3 décembre 2013. Macquarie est un groupe international de services financiers, bancaires, de placements et de gestions de fonds.

137 L'antenne 21 juin 2013 « *Le P3, vers une stabilisation durable du marché* ».

138 F. ANDRE, « *L'entrée d'Evergreen dans CKYH confirme le règne des alliances sur le trade Asie-Europe* », L'antenne du 25 février 2014.

Dès le départ, les choses semblaient se compliquer pour l'alliance P3. Le ministre de la Justice américaine avait rejeté la fusion d' American Airlines et d' US Airways. Une telle fusion était considérée comme un abus de position dominante sanctionné par les dispositions du droit de la concurrence. Cette position des Etats-Unis laissait déjà planer le doute sur l'autorisation américaine de l'alliance P3. En effet, les restrictions en matière de concurrence sont telles aux Etats-Unis, qu'il est parfois très compliqué pour les entreprises de répondre aux exigences demandées. Ainsi, « *si, dans le cadre du Shipping Act, la FMC a juridiction sur le domaine des transports maritimes, y compris sur le plan de la concurrence, elle doit institutionnellement suivre la ligne du ministère de la Justice, en particulier appliquer les doctrines des lois fondamentales sur la concurrence, dites Sherman Act et Clayton Antitrust Act* »¹³⁹. Tout comme sur le plan européen, l'autorité de la concurrence doit conjuguer avec les dispositions spéciales applicables aux transports maritimes et les dispositions générales strictes en matière de concurrence. La Commission européenne était également méfiante quant à une violation des dispositions communautaires en la matière. Sa volonté de mettre un terme aux régimes dérogatoires de certaines pratiques dans le secteur laisse présumer son refus d'autoriser l'alliance P3. Mais les deux autorités qui étaient les plus redoutées se sont finalement prononcées en faveur de cette alliance.

Le 21 mars 2014, la FMC était la première à se prononcer sur le devenir de l'alliance P3. Elle avait à connaître des caractéristiques de deux routes maritimes : Nord-Europe/ Méditerranée occidentale-Etats-Unis/ Mexique/ Bahamas et Extrême et Moyen-Orient/ Méditerranée orientale/ Bahamas/ Panama/ Canada/ Etats-Unis¹⁴⁰. Elle a donné son « *feu vert* »¹⁴¹ à l'alliance P3. Quatre membres sur cinq de la Commission ont voté « pour ». Pour Richard L. Lidinski, qui a voté « contre », l'alliance P3 mettait les trois transporteurs dans une position dominante. Cette position dominante avait pour conséquence, selon lui, de concentrer le marché et donc de réduire l'offre proposée aux chargeurs¹⁴². Pour autant, la majorité l'emporte. L'autorité de la concurrence américaine considérait que cette alliance n'était pas « *déraisonnable* »¹⁴³ dans l'augmentation des

139 Journal de la Marine marchande du 3 octobre 2013, « *Doute sur l'alliance P3 après le rejet du projet de fusion aérienne aux Etats-Unis* ».

140 Journal de la Marine marchande du 22 novembre 2013, « *P3 : notification déposée à la FMC* », n°4901.

141 Le marin 21 mars 2014, « *Feu vert américain à l'alliance P3 de CMA-CGM, MSC et MAERSK* ».

142 V. CALABRESE, « *P3 : la Federal Maritime commission a donné son feu vert* », L'antenne du 25 mars 2014.

143 www.fmc.gov, « *P3 Agreement Clears FMC Regulatory Review* », communiqué du 20 mars 2014.

prix ni dans la réduction de l'offre de services. Ce caractère « déraisonnable » avait été utilisé par la *Japan Fair Trade Commission* qui était venue sanctionner quatre compagnies maritimes dans le dossier des ententes entre opérateurs de transports de voitures¹⁴⁴. Les compagnies maritimes NYK Line, K Line, Wallenius Wilhelmsen Logistics et Nissan Motor Carrier s'étaient vues infliger de lourdes amendes pour un montant total de 160,7 millions d'euros. Selon l'autorité japonaise, les pratiques entraînaient une restriction « déraisonnable » de l'offre de transport.

Mais l'autorisation de la FMC n'était pas sans contrainte. La FMC entendait assurer un contrôle étroit de l'alliance pour éviter tout abus en mettant en place un suivi des activités afin de préserver les intérêts américains. Avec son pouvoir de restriction, la FMC avait demandé aux trois transporteurs de maintenir l'indépendance dans la signature des contrats de terminaux et de manutention. Ainsi, ces contrats devaient être signés par chacun. Cela assurait un certain équilibre dans les négociations avec ces opérateurs. De plus, les transporteurs devaient porter à la connaissance de la FMC toute modification concernant les services offerts. Par exemple, elle devait être informée de tout changement d'horaires et de capacité de la flotte afin de garder un œil sur un éventuel impact sur les taux de fret¹⁴⁵. À la suite de la décision américaine donnant espoir à l'alliance P3 de voir le jour, l'association des utilisateurs de transport de fret s'était dite satisfaite de la décision américaine. Le contrôle étroit de la FMC était le bienvenu et assurait le respect des règles concurrentielles.

De son côté, la Commission européenne était très attentive à une susceptible intervention, même déguisée, concernant les taux de fret. Le directeur des ventes de Maersk Line, Vincent Clerc affirmait qu'« *il ne s'agit pas d'une coopération commerciale* ». De son côté, Anne-France Malrieu, porte-parole de CMA-CGM indiquait qu'« *il n'y a pas d'entorse à la concurrence, chacun va continuer à fixer ses prix, sa politique commerciale et sa politique marketing* »¹⁴⁶. La Commission a finalement suivi la décision américaine d'autoriser la mise en place de l'alliance P3 tout en restant attentive au respect du droit de la concurrence. L'alliance P3 était le rapprochement de trois armateurs européens, les avantages pour l'Union européenne étaient indéniables. Ces décisions permettaient d'espérer une mise en place rapide de l'organisation de l'alliance. Mais, c'était sans

144 Journal de la Marine marchande du 21 mars 2014, « *Entente entre carriers : un coup de bambou de 223,5 M\$* ».

145 Journal de la Marine marchande du 28 mars 2013, « *L'administration américaine autorise l'alliance P3 sous conditions* ».

146 L'antenne du 21 juin 2013 « *Le P3, vers une stabilisation durable du marché* ».

compter la décision de l'autorité de la concurrence chinoise.

Le 17 juin 2014, le ministre chinois du Commerce a refusé de donner son aval pour cette alliance. Cette décision est lourde de conséquences pour les trois géants du transport maritime. Les dispositifs mis en place spécialement pour l'alliance ne verront jamais le jour. Cette décision de l'autorité chinoise n'est pas totalement surprenante. Cette alliance, qui avait pour but d'augmenter leurs parts de marché sur les liaisons avec l'Asie, ne favorisait pas les armateurs asiatiques. Ce qui devait être un réel avantage pour les armateurs européens se retourne contre eux puisque les alliances asiatiques telles que, l'alliance G6 ou encore celle CKYHE, seront favorisées. Ces trois armateurs devront donc faire face, individuellement, aux 19 et 23% de parts de marché respectives des deux alliances précitées. Le refus du ministre chinois montre un certain « protectionnisme » en faveur de l'activité des armateurs asiatiques. L'échec de P3 est une opportunité considérable pour les armateurs asiatiques de s'imposer sur le marché. Même s'il faut bien comprendre que cela ne signifie pas nécessairement qu'ils seront plus performants et prendront le leadership¹⁴⁷. Pour certains, cette décision de la Chine serait une « sanction » pour les occidentaux qui ont comme projet de taxer et limiter les importations chinoises¹⁴⁸. Les enjeux géo-stratégiques semblent prendre le dessus sur les aspects concurrentiels. Les autorités de la concurrence favoriseraient davantage les armateurs de leur région au dépend d'accords « conformes » au droit de la concurrence. Il s'agira, désormais, d'attendre la décision chinoise concernant le récent *vessel sharing agreement* entre MAERSK et MSC. La mise en place de ce VSA devrait davantage se conformer aux exigences ; étant moins intégré¹⁴⁹. La gestion du VSA sera assurée au sein des locaux des deux armateurs sans centre d'exploitation commun. Il représentera des parts de marché plus réduites que P3¹⁵⁰. Ses conséquences en Asie devront être moins importantes. Pour autant, il reste soumise aux décisions américaine, européenne et à la très redoutée décision chinoise. De son côté, CMA-CGM a récemment formé une alliance avec deux armateurs chinois et émirati qui sera également soumise à autorisation¹⁵¹. Affaire à suivre...

Conclusion

147 Discussion avec M. Laurent FEDI concernant l'article du JMM du 27 juin 2014.

148 www.meretmarine.com, « Conteneur : les chinois font échec à l'alliance P3 », 18 juin 2014.

149 Entretien avec M. Frank Tetrel, directeur adjoint, M. Thierry Goument, directeur juridique et Mme Sarah Cartier, juriste, MSC France.

150 L'antenne du 10 juillet 2014, « Adieu l'ombre du P3, bonjour 2M ! ».

151 L'antenne du 9 septembre 2014, « CMA CGM crée l'alliance « Ocean Three » avec CSCL et UASC ».

La décision de mettre un terme aux conférences maritimes en Europe n'a eu que de très faibles effets sur l'organisation internationale du transport maritime de lignes régulières. Elle pourrait presque passer inaperçue si on s'en tient aux récentes décisions de la Commission européenne. L'alliance P3 avait été autorisée par la Commission européenne. Les atteintes à la concurrence n'étaient pas aussi significatives pour l'interdire totalement. La décision de la Commission européenne, tant redoutée, avait été finalement assez souple sur la mise en place de l'alliance P3. La Commission a changé de cap dans sa politique. Il semble qu'elle ait pris conscience de l'enjeu économique d'un tel secteur. Les données économiques doivent impérativement être prises en compte. La crise économique a fragilisé tous les secteurs y compris celui des transports maritimes de lignes régulières. Elle devait prendre en compte ces données du marché. Le droit doit nécessairement et inévitablement se conjuguer avec l'économie. L'alliance P3 regroupant les trois premiers armateurs mondiaux, de nationalité européenne, aurait influencé incontestablement l'économie européenne. Face à ce constat, l'autorisation européenne concernant l'alliance P3 était indispensable. Mais, face au refus chinois, l'alliance P3 ne restera qu'un projet. Pour autant, elle semble avoir fait prendre conscience, notamment à la Commission européenne, qu'il s'agit, désormais, non plus de respect du droit de la concurrence mais, bien au-delà, d'enjeux géostratégiques. La décision chinoise n'est pas anodine. Elle est le moyen de limiter les parts de marché des armateurs occidentaux sur les liaisons avec l'Asie. L'autorité chinoise a entendu favoriser les armateurs asiatiques en refusant l'alliance P3. Face à un tel protectionnisme grandissant mis en lumière par la Chine, chaque région du monde devra en faire autant. Cette décision s'en est suivie d'un renouvellement du régime d'exemption des consortiums maritimes en Europe jusqu'en 2020. Le maintien d'une telle exemption favorise l'activité des armateurs européens qui ne peuvent plus se voir imposer une politique de concurrence au détriment d'une politique maritime, contrairement à leurs concurrents internationaux. Les armateurs européens doivent aussi entrer dans le jeu de la compétition internationale. Cet assouplissement du droit européen en faveur de considérations économiques est le bienvenu pour ces armateurs. Le secteur des transports maritimes, comme nous l'avons déjà évoqué, n'est pas épargné par la crise économique. Cette décision est d'autant plus la bienvenue que la mise en place de MARPOL VI risque d'être un passage douloureux pour les

armateurs européens. L'obligation d'utiliser du gazole, beaucoup plus coûteux que le fioul utilisé actuellement, risque d'entraîner d'importants coûts pour les armateurs. Il s'agit, là encore, de féliciter le maintien de l'exemption pour y faire face.

Au-delà de l'échec économique de l'alliance P3 pour les trois armateurs européens, les divergences d'interprétation reflètent l'insécurité juridique que peuvent connaître les armateurs quant aux décisions des autorités de la concurrence. Les autorités soumettent les alliances ou consortiums à leur propre conception du droit de la concurrence, voire au-delà à leurs enjeux géostratégiques. Le protectionnisme de chaque région du monde entraîne un « flou » juridique conséquent pour les armateurs. Les armateurs ne savent plus à quoi s'en tenir lors d'éventuels accords entre eux. Aucune indication chinoise ne permettait à l'alliance P3 de s'assurer de la validité de l'accord. Les trois armateurs avaient fait en sorte de respecter à la lettre les exigences européennes et américaines connues en pensant, certainement, qu'elles seraient les plus difficiles à respecter. Or, c'est la décision chinoise qui est venue poser problème ; sans, pour autant, préciser clairement sa décision. Même si les enjeux géo-stratégiques semblent en être la cause... La mise en place d'une structure supranationale, indépendante des Etats, permettrait de faire face aux analyses divergentes de chaque autorité de la concurrence pour une meilleure sécurité juridique¹⁵². Comme le disait Albert Lilar, ancien président du Comité Maritime International, « l'universalité ou l'uniformité demeure essentielle pour permettre aux armateurs et aux commerçants d'évoluer dans un environnement favorable. Ils ont besoin de certitude dans la loi »¹⁵³. Si de telles décisions étaient amenées à se renouveler, les armateurs pourraient difficilement envisager un avenir serein pour leurs accords. La fin des conférences maritimes en Europe est une chose mais la fin des alliances et consortiums maritimes en est une autre...

Bibliographie

152 Discussion avec M. Laurent FEDI à la suite de l'échec de l'alliance P3.

153 Stuart HETHERINGTON, traduit et annoté par L. FEDI « *L'avenir du Comité Maritime International* », DMF n°744, février 2013.

I- Traités et manuels

- BEURIER J-P., *Droits maritimes*, Dalloz, 2e éd., 2008.
- BONNASIES P. et SCAPEL C., *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2e éd., 2010
- BRUNET F. et CANIVET G., *Le nouveau droit communautaire de la concurrence*, LGDJ, 2008.
- CONFAVREUX R., *Le droit de la concurrence et les transports maritimes*, éditions Moreux, Paris, 1998
- LEVINSON M., *The box, comment le conteneur a changé le monde*, Max Milo Editions, Paris, 2011.
- PETIT N., *Droit européen de la concurrence*, Montchrestien – Lextenso éditions, 2013.
- RODIERE R. et E. du PONTAVICE, *Droit maritime*, Dalloz, 12e éd., 1997.

II- Thèses et mémoires

- BESANCON M., *La fin du régime des conférences maritimes*, Mémoire, Mastère Management international Euromed Marseille ENMM, 2008
- CARIOU P., *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ?*, Thèse, Paris, 2000
- M. DUAULT, *Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence*, Mémoire, 2010-2011.

III- Articles

- ANDRE F., « L'entrée d'Evergreen dans CKYH confirme le règne des alliances sur le trade Asie Europe », L'antenne du 18 mars 2014.
- BESANCON M. et FEDI L., « La fin du régime des conférences maritimes : vers une concurrence pure et parfaite du transport par mer au départ ou à destination de l'Union européenne ? », DFM 2008 n° 696
- BOSCO D., « Transport maritime : quand le droit de la concurrence s'invite à bord... », contrats concurrence consommation n°8, août 2008.
- BONASSIES P. et DELEBECQUE P., « Droit communautaire. Conférences maritimes. Abrogation

du règlement de 1986 », DMF 2007, HS n°11

-BONASSIES P., « Droit communautaire. Concurrence. Règlement concernant la ratification du Code de conduite des conférences maritimes. Abrogation », DMF 2008, HS n° 12

-BONASSIES P., « Droit communautaire. Conférences maritimes. Lignes directrices », DMF 2008, n° 12

-BONASSIES P., « Les fondements du droit de la concurrence communautaire : la théorie de la concurrence-moyen », dans études dédiées à WEILL A., Dalloz Litec, Paris, 1983

-BUET C., « Le champion de la mondialisation rapporte toujours », L'atlas 2004 des enjeux maritimes, Le marin, page 32.

-CALABRESE V., « Les conférences maritimes sans grand rôle sur la politique tarifaire », L'antenne du 23 février 2012.

-CARIOU P., « Les enjeux stratégiques du slow steaming », Séminaire EMAR-SPLOTT, 9 juin 2011.

-CORRUBLE P., « Transport maritime international et droit européen de la concurrence : La fin des « régimes spéciaux » est confirmée par la Commission européenne », DMF n°750, septembre 2013.

-DUAULT M., « Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3.

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

-GRARD L., « La réforme des règles de concurrence applicables au transport maritime se poursuit avec les consortiums maritimes », Revue de droit des transports n° 11, Novembre 2009.

-HAGEN P., « EU watchdogs raid top box lines in antitrust probe », Lloyd's List, 17 may 2011.

-HETHERINGTON S., traduit et annoté par L. FEDI « *L'avenir du Comité Maritime International* », DMF n°744, février 2013.

-ODIER F., « Le Code de conduite des conférences maritimes », Annuaire français de droit international, vol.25, 1979, p. 686-692.

-ROBIN J-P., « Le conteneur a révolutionné l'économie mondiale », Le Figaro, publié le 13 novembre 2011.

-TANTIN G., « Un mode d'exploitation nouveau du transport maritime de lignes régulières : les

consortiums d'armateurs », DMF 1986, p. 530

-TERRASSIER N. et LACOSTE R., « La concurrence entre armateurs de lignes régulières de conteneurs se gagne à terre... », synthèse n°35, ISEMAR, Mai 2001.

-VAN CAUWENBERGHE P., « Libéralisme ou protectionnisme maritime : le dilemme américain », DMF n°507, 1991.

IV- Revues spécialisées

-Journal de la Marine marchande

-Le marin

-L'antenne

-Revue de droit maritime français

-Revue de droit des transports

V- Sites internet

-Site ISEMAR : <http://www.isemar.asso.fr>

-Site Mer et Marine : <http://www.meretmarine.com>

-Site AUTF : <http://www.autf.fr>

-Site L'antenne : <http://www.lantenne.com>

-Site de la *Federal maritime commission* : <http://www.fmc.gov>

-Site WK-TL : <http://www.wk-transport-logistique.fr>

VI- Entretiens

-Monsieur FEDI L., Professeur à l'Euromed, école de Management de Marseille

-Madame GALLAIS-BOUCHET A., chargée d'études à l'Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR) Nantes – Saint-Nazaire

-Entretien avec M. Frank Tetrel, directeur adjoint, M. Thierry Goument, directeur juridique et Mme Sarah Cartier, juriste, au sein de MSC France.

VII- Autres

- Rapport du Secrétariat de la CNUCED, « *Etude sur les transports maritimes* », Publication des Nations-Unies, 2011
- Avis du Comité économique et social européen sur le thème « *Conférences maritimes - Convention des Nations-Unies* », 11 juillet 2007.
- CNUCED, « *Review of maritime transport* », 2013.
- Rapport OCDE, « *Questions relatives à la réglementation du transport maritime international* », 2000.
- Rapport du Secrétariat de la CNUCED, « *Etude sur les transports maritimes* », Publication des Nations-Unies, 2011.
- Federal maritime commission, « *Study of the 2008 Repeal of the Liner Conference Exemption from European Union Competition Law* », Janvier 2012.
- Maersk manifesto
- L'atlas 2014 des enjeux maritimes, Le marin

Index alphabétique

A

Abus de position dominante : 25, 28 et s.

Alliance : 9, 14, 30, 38, 47 et s., 58, 69 et s.

C

Code de conduite des conférences maritimes : 10 et s., 15 et s., 20, 39 et s., 50 et s.

Conférences maritimes : 10 et s., 17 et s., 29 et s., 37 et s., 40 et s., 55.

Consortiums : 9 et s., 38, 46 et s., 58, 63 et s.

Conteneurisation : 7, 14, 43 et s., 58 et s.

F

Federal maritime Commission : 40 et s.

G

Géo-stratégie : 76 et s., 81 et s.

L

Lignes directrices : 16, 22 et s., 32.

P

Pure et parfaite : 26, 30 et s.

S

Shipping Act : 38 et s.

T

Taux de fret : 9 et s., 13 et s., 25, 30 et s., 40 et s., 58 et s., 69, 74 et s., 80.

Remerciements	page 2
Tables des abréviations et sigles utilisés	page 3
Sommaire	page 4
Introduction	page 6
Partie 1 : L'organisation des transports maritimes autour des conférences maritimes : entre maintien et interrogations	page 14
<u>Titre 1</u> : L'harmonisation des dispositions communautaires avec la réglementation internationale en difficulté.....	page 14
Chapitre 1 : Un régime dérogatoire aux règles du droit de la concurrence : le Règlement (CE) n°4056/86 et les Lignes directrices de 2008.....	page 15
Section 1 : L'exemption des conférences maritimes sous le contrôle de la Commission.....	page 15
I- La légitimisation des conférences maritimes : un régime adapté aux transports maritimes	page 15
II- L'encadrement obsolète des pratiques des conférences maritimes	page 18
Section 2 : Vers une libre concurrence : l'établissement de lignes directrices.....	page 21
I- La nouvelle organisation des accords entre armateurs autour des lignes directrices ...	page 21
II- Les échanges d'informations	page 23
Chapitre 2 : La fin des conférences maritimes : entre abrogation de l'exemption et ouverture à la	

libre concurrence.....	page 24
Section 1 : La soumission des conférences maritimes aux règles générales de la concurrence.....	page 25
I- Une validité des conférences maritimes sous conditions.....	page 25
II- Une fin indiscutable des conférences maritimes en Europe.....	page 28
Section 2 : Une volonté de concurrence pure et parfaite dans l'Union européenne.....	page 30
<u>Titre 2</u> : Le faible impact de la fin des conférences maritimes en Europe sur l'organisation internationale du transport maritime de lignes régulières.....	page 34
Chapitre 1 : Le maintien d'un système conférentiel hors Union européenne.....	page 35
Section 1 : Un système conférentiel privilégié par les législations locales.....	page 35
Section 2 : Le cas particulier du commerce maritime américain.....	page 38
Chapitre 2 : La non affectation du commerce maritime mondial : une possible remise en cause de l'utilité des conférences maritimes.....	page 43
Section 1 : Un rôle non déterminant : une utilité limitée des conférences maritimes ?.....	page 43
I- Un bilan contrasté des effets positifs et négatifs de la fin des conférences maritimes.....	page 43
II- Un rôle non déterminant des conférences maritimes sur l'organisation du transport maritime de lignes régulières.....	page 47
Section 2 : Une interrogation sur l'utilité limitée géographiquement.....	page 50

I- Une décision propre aux pratiques des Etats membres de l'Union européenne.....page 51

II- Vers un renouveau du Code de conduite des conférences maritimes ?.....page 54

Partie 2 : L'adaptation de la pratique à l'évolution du transport maritime et au droit de la concurrence.....page 57

Titre 1 : L'évolution de l'organisation du transport maritime de lignes régulières : le développement d'accords techniques.....page 57

Chapitre 1 : Le regroupement des armateurs face aux coûts d'exploitation du transport maritime de lignes régulières.....page 58

Section 1 : Le bouleversement du transport maritime par la conteneurisation.....page 58

Section 2 : L'adaptation du transport maritime de lignes régulières.....page 60

I- Des investissements considérables mais nécessaires.....page 60

II- Un regroupement des armateurs indispensable.....page 61

Chapitre 2 : Une réglementation européenne des consortiums maritimes.....page 63

Section 1 : Un régime d'exemption accordé aux consortiums maritimes.....page 64

Section 2 : Le régime dérogatoire des consortiums face au pouvoir de sanction de la Commission européenne.....page 66

Titre 2 : Le contournement des règles sanctionnatrices du droit de l'Union européenne.....page 68

Chapitre 1 : L'échappatoire des armateurs : la création d'« alliances » ?.....page 68

Section 1 : La distinction entre les consortiums et les alliances.....	page 69
Section 2 : Une application des dispositions communautaires aux alliances : une liberté limitée des armateurs.....	page 71
I- L'application des dispositions du régime d'exemption accordé aux consortiums.....	page 72
II- L'application des dispositions générales du droit de la concurrence.....	page 73
Chapitre 2 : Cas particulier : l'alliance P3.....	page 75
Section 1 : Présentation de l'alliance P3.....	page 76
Section 2 : L'échec de l'alliance P3 : un protectionnisme grandissant.....	page 78
Conclusion.....	page 81
Bibliographie.....	page 83
Index alphabétique.....	page 87
Table des matières.....	page 88