

**UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES SCIENCES  
D'AIX-MARSEILLE III**

---

DESS de Droit Maritime et des Transports

**LES CONFERENCES MARITIMES  
&  
LE DROIT DE LA CONCURRENCE  
COMMUNAUTAIRE**

**Présenté par Marion Besançon, sous la direction de Me.Christian  
SCAPEL.**

-Année universitaire 2003-2004

## SOMMAIRE

### Les conférences maritimes et le droit de la concurrence communautaire

<b>Sommaire</b> .....	p.2
<b>Introduction</b> .....	p.4
<b>TITRE I Le Conseil et la concurrence maritime : La libre concurrence au service d'une véritable politique industrielle européenne</b> .....	p.9
<b>Chapitre I L'objectif de libre concurrence</b> .....	p.10
<i>Section I- Le principe général de l'interdiction des ententes commerciales (article 81)</i>	p.11
<i>Section II- L'interdiction de l'abus de position dominante (article 82)</i> .....	p.12
<b>Chapitre II Prise en compte de la spécificité du transport maritime</b> .....	p.16
<i>Section I- Les particularismes du transport maritime</i> .....	p.16
<i>Section II- La prise en compte du caractère d'intérêt général des transports maritimes : le régime d'exemption</i> .....	p.24
<b>TITRE II La Commission et la concurrence maritime : La libre concurrence comme politique industrielle européenne</b> .....	p.31
<b>Chapitre I - Le Règlement 4056/86, un instrument juridique vidé de tout contenu</b> .....	p.31
<i>Section I : Les évolutions récentes de l'industrie des transports maritimes rendant le règlement caduque</i> .....	p.31
<i>Section II : La conception restrictive du règlement par la Commission</i> .....	p.27
<b>Chapitre II – La révision du Règlement 4056/86</b> .....	p.47

<i>Section Préliminaire : Le questionnaire de la Commission.....</i>	<i>p.49</i>
<i>Section I- Les arguments des armateurs pour le maintien du régime d'exemption.....</i>	<i>p.52</i>
<i>Section II- Les chargeurs veulent la peau des conférences maritimes.....</i>	<i>p.55</i>
<b>Conclusion.....</b>	<b>p.58</b>
<b>Table des Annexes.....</b>	<b>p.60</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>p.68</b>
<b>Tables des matières.....</b>	<b>p.71</b>

## INTRODUCTION

Grâce à un contexte géographique privilégié, l'Union Européenne peut être considérée comme une grande puissance maritime, en effet, la plus part des Etats Membres sont largement concernés par la problématique maritime que ce soit en métropole ou dans un outre mer plus ou moins lointain. L'Union a un littoral très étendu et des ouvertures sur plusieurs mers – Méditerranée, Mer Noire, Mer Baltique, Mer du Nord - et un Océan - l'Océan Atlantique. Géographiquement l'Union Européenne est une « île » dont l'essentiel des échanges humains et de marchandises transite par les mers.

L'Union Européenne est la première puissance commerciale mondiale et environ 90% de son commerce extérieur s'effectue par voie maritime. La plus part de ces échanges est effectuée par des navires dont les propriétaires sont des armateurs européens.

### • L'application du Droit communautaire aux Transports Maritimes :

Les Transports Maritimes ont longtemps été soumis à la compétence des Etats. En effet, aucun des Etats fondateurs ne manifestèrent d'enthousiasme pour voir l'Union Européenne affirmer une politique maritime, et plus particulièrement l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique qui défendaient la liberté totale du commerce, le « free flow of shipping ».

Ces réticences expliquent la réserve de l'article 84 énonçant que les dispositions du Titre IV sur le transport ne s'appliqueraient qu'aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, ajoutant :

*« Le Conseil statuant à l'unanimité pourra décider si, dans quelle mesure, et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne . »*

Cet article 84 a donné lieu à de vives controverses jusqu'à la fameuse jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes. Dans son arrêt *Commission c. République Française*<sup>1</sup>, la CJCE énonça que les transports maritimes et aériens sont soumis à l'ensemble des règles générales du Traité sauf lorsqu'une disposition expresse les exclut. Elle ajoute qu'il en est ainsi parce qu'on est en présence d'une règle fondamentale du Traité de Rome, et que

---

<sup>1</sup> CJCE, 4 avril 1974, Commission c République Française, 167/73

c'est uniquement quand il y a une dérogation expresse contenue dans le Traité qu'il est permis de faire exception à cette règle.

Cette première décision de la CJCE, première ouverture aux transports maritimes, s'avère être d'une grande importance. D'un point de vue théorique, elle démontre que les transports maritimes sont inclus dans le domaine d'application du Traité. D'un point de vue pratique, elle impose d'étendre en tous cas à ces transports toutes les règles concernant la libre circulation des personnes, des capitaux, des biens ainsi que la liberté d'établissement. Pour la libre circulation des services, l'article 61-1 prévoit un régime spécial « *la libre circulation des services en matière de transport est régie par les dispositions du titre relatif aux transports* ».

Les choses ont commencé à changer avec l'arrêt *Nouvelles frontières*<sup>2</sup> du 30 avril 1986 qui décida que les règles de concurrence communautaire s'appliquent de plein droit, même en l'absence de politique communautaire des transports maritimes.

• Quelles sont les dispositions applicables ?

Le transport maritime est soumis aux :

- Article 81 (ententes entre entreprises) et 82 (abus de position dominante), 87 (lutte contre les pratiques tarifaires déloyales) et 86 (aides d'Etat).
- Règlement (CEE) n° 1017/68 applicable à la partie terrestre d'une opération de transport multimodal incluant un segment maritime.
- Règlement (CEE) n° 4064/89 du 21 décembre 1989 relatif au contrôle des opérations de concentration.
- Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 applicable aux conférences maritimes.
- Règlement (CE) n° 823/2000 applicable aux consortia.

Ces différents textes communautaire montrent l'application des règles communautaires de la concurrence aux transports maritimes mais une telle politique de concurrence mise en œuvre dans ce secteur peut-elle être conciliée avec l'objectif d'une vraie politique maritime commune ?

---

CJCE, 30 avril 1986, *Asjes, Gray et autres c. Ministère public*, 209 à 213/84

C'est un équilibre entre ces deux impératifs qui était recherché lors de la rédaction du règlement 4056/86.

• Le Règlement 4056/86 (CEE) du Conseil :

Les règles de la concurrence sont établies par les articles 81 à 89 du Traité de Rome. L'article 83 dispose qu'il appartient aux Etats Membres, réunis au sein du Conseil d'adopter « tous règlements ou directives utiles en vue de l'application des principes figurant dans le Traité relatifs à l'interdiction des ententes (article 81) et des abus de position dominante (article 82) ». Par conséquent, la Commission ne dispose que d'une « compétence d'attribution définie par le traité et par le Conseil ».

Considérant qu'en vertu du Règlement n°141 du Conseil<sup>1</sup>, le règlement 17 du Conseil n'est pas applicable aux transports ; que le règlement n°1017/68 du Conseil<sup>2</sup> n'est applicable qu'aux transports terrestres, la Commission se retrouve devant un vide juridique pour instruire directement les infractions aux articles 85 et 86 dans le secteur des transports maritimes. C'est en considérant cet état des choses que le Conseil a jugé nécessaire l'adoption d'un règlement d'application des règles de concurrence aux transports maritimes.

Dès le début du travail de rédaction du règlement, les services de tramp ont été exclus du champ d'application, les tarifs de ces services étant librement négociés cas par cas conformément aux conditions de l'offre et de la demande.

Dans l'esprit du Conseil, ce règlement devait avoir pour but de faire appliquer les règles de concurrence aux transports maritimes tout en tenant compte des aspects spéciaux de ce secteur, ainsi certains types d'accords, décisions et pratiques concertées de caractère technique peuvent être soustraits à l'interdiction des ententes parce qu'ils ne sont pas, en général, restrictifs de concurrence. Le règlement du Conseil considère ainsi qu'il est opportun de prévoir une exemption de groupe en faveur des conférences maritimes qui assurent stabilité et fiabilité des services.

---

<sup>1</sup> JO n° 124 du 28.11.1962, p.2751/62

<sup>2</sup> JO n° L175 du 23.07.1968, p.1

• Nécessité d'une réforme ? :

Le règlement 4056/86 est applicable, au contraire de la quasi-totalité des exemptions de même nature, durant une période indéterminée. Il ne comprend en outre aucune clause de révision<sup>3</sup>. Il s'ensuit qu'aucun examen complet n'a été réalisé depuis son entrée en vigueur et celle de l'exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes de ligne, intervenues il y a plus de dix huit ans.

Les conditions du Marché ont considérablement évoluées, il est donc opportun de repenser ce règlement, dans ses fondements.

L'enjeu principal de cette révision est de savoir s'il faut conserver l'exemption de groupe accordée aux conférences maritimes. La vision initiale du Conseil, et des armateurs concernant ce problème est de vouloir maintenir l'exemption pour les conférences maritimes considérant que même si les données du Marché ont changées, l'exemption reste le moyen de subsistance économique pour bon nombre d'armateurs. A l'inverse, les chargeurs appuyés par la Commission souhaite la révision de ce règlement en supprimant l'exemption de groupe au profit des conférences, qu'ils jugent injustifiée au regard des conditions actuelles du Marché.

Le grand problème de la gestion du règlement 4056/86 est qu'elle a été abandonnée à la seule direction de la Concurrence, or ce règlement est pourtant fondé autant sur une politique maritime que sur une politique de concurrence. De ce fait, seules les exigences de la politique de concurrence sont prises en considération. Comme le rappelle le Professeur Bonassies dans la préface de l'ouvrage de Régis Confavreux<sup>1</sup> « c'est une véritable dérive du droit communautaire qui est originellement basé sur un équilibre entre un principe négatif – celui de l'interdiction des ententes- et un principe positif- la reconnaissance des « ententes progrès » comme facteurs du développement harmonieux de l'économie communautaire. Le droit de la concurrence est devenu, dans les mains de la Commission un droit largement orienté vers la recherche systématique de la plus grande concurrence possible ».

Par son idéologie ultra libérale, la Commission méconnaît que le principe énoncé par la Cour de Justice, le 5 octobre 1994, République fédérale d'Allemagne contre Conseil : « l'établissement d'un régime de concurrence non faussée n'est pas le seul objectif mentionné à l'article 3 du Traité »

C'est méconnaître la nécessité absolue de mettre en place une véritable politique industrielle européenne plutôt qu'une politique de libre concurrence absolue.

---

<sup>3</sup> Comparer, par exemple avec le règlement n°823/2000, qui prévoit une révision après cinq ans.

<sup>1</sup> Régis Confavreux, « Le droit de la concurrence et les transports maritimes », Editions MOREUX, DMF.

Le Conseil avait souhaité en 1986 la mise en place d'une véritable politique industrielle mêlant des intérêts mixtes : la libre concurrence dans le respect d'une politique maritime commune. (Titre 1) La Commission quant à elle, semble bornée au seul respect de la libre concurrence au détriment d'une véritable politique industrielle. (Titre 2).

TITRE I

LE CONSEIL ET LE DROIT DE LA CONCURRENCE

MARITIME : LA LIBRE CONCURRENCE AU SERVICE

D'UNE VERITABLE POLITIQUE INDUSTRIELLE EUROPEENNE

## CHAPITRE 1

### L'OBJECTIF DE LIBRE CONCURRENCE

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 économiques découlant de la rivalité existante entre entreprises.

Dans le secteur des transports maritimes, le droit de la concurrence vise à protéger les intérêts des chargeurs maritimes. Le droit communautaire a su s'imposer à l'ordre des armateurs, au bénéfice des chargeurs, mais il n'est pas certain qu'il ait réussi à protéger les intérêts européens dans le commerce maritime international<sup>1</sup>.

En effet, le seul objectif de la Commission de Bruxelles semble avoir été d'instaurer un concurrence pure et parfaite dans le secteur du transport maritime, dans l'intérêt des chargeurs. Mais cette promotion de la concurrence ne doit pas être une fin en soit : « de fait, la stimulation de la croissance, de la compétitivité et de l'emploi est depuis toujours la raison d'être de la politique de concurrence »<sup>2</sup>. « 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 »<sup>3</sup>. La recherche d'une libre concurrence ne doit être qu'un outil à la réalisation d'une véritable politique industrielle. Une politique industrielle désigne l'ensemble des mesures prises par les autorités politiques et économiques pour modifier l'évolution naturelle des activités industrielles<sup>4</sup>.

En effet, le but ultime des règles de concurrence communautaire est de nature politique. On tend à la réalisation d'un Marché Commun entre les pays de L'union, en substituant ainsi les marchés nationaux cloisonnés par des frontières. La Direction Générale de la Concurrence, doit veiller à ce qu'aucune entreprise ne crée d'obstacles à la réalisation de cet objectif.

La réalisation du Marché Commun est donc l'essence de la politique des autorités de la concurrence.

---

<sup>1</sup> Patrick CHAUMETTE, Les conférences et consortiums maritimes dans les mailles du droit communautaire », Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, p.89.

<sup>2</sup> XXIIIe rapport sur la politique de concurrence, Commission Européenne, 1994.

<sup>3</sup> P. BONASSIES, Les fondements du droit de la concurrence communautaire : la théorie de la concurrence-moyen, Mélanges A.WEILL, Dalloz, 1983, p.50.

<sup>4</sup> Dictionnaire d'économie et des sciences sociales, JY CAPUL, O. GARNIER, Hatier, 1996, p.237.

Le Conseil a adopté un Règlement 4056/86 le 22 décembre 1986 qui « détermine les modalités d'application aux transports maritimes des articles 81 et 82 du Traité »<sup>1</sup> pour les lignes régulières . Le tramping est exclu de ce règlement. Il faut donc se reporter aux articles précités pour connaître les dispositions applicables aux transports maritimes.

## **SECTION 1 : LE PRINCIPE GENERAL DE L'INTERDICTION DES ENTENTES COMMERCIALES**

L'article 81-1 interdit :

*« tous accords entre entreprises, pratiques concertées et décisions d'associations d'entreprises qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre Etats Membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de fausser ou de restreindre le jeu de la concurrence à l'intérieur du Marché Commun. »*

L'article 81-2 précise que ces accords interdits sont nuls de plein droit.

Il est à noter que l'interdiction posée par l'article 81-1 exclu tout formalisme juridique. Pour sanctionner telle ou telle pratique, les autorités européennes ne prennent en compte que l'effet économique qu'auront ces pratiques sur le marché. Ainsi aucun montage juridique ne peut s'opposer à l'application de l'article 81-1 du Traité. C'est ce que l'on appelle « la théorie de l'effet utile ».

Les effets de cette théorie sont très remarquables dans la définition du champ d'application de l'article 81-1, les notions sont extensives.

Par exemple, la notion d'«entreprise» en droit communautaire est définie de façon économique mais pas de façon juridique. Ainsi toute entité exerçant une activité économique devra respecter les règles de concurrence, quels que soient sa forme juridique et son mode de financement<sup>2</sup>. Cette absence de formalisme juridique se retrouve également avec la notion de « pratiques concertées et décisions d'association d'entreprises ». L'entente n'existe que s'il y a une volonté commune, quelle que soit sa forme d'expression. Il y a « pratique concertée dès

---

<sup>1</sup> article 1<sup>er</sup> « objet et champ d'application du règlement » du Règlement (CEE) n°4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986.

<sup>2</sup> Arrêt de la CJCE du 23 avril 1991, Hofner et Elser, C41/90.

que les entreprises substituent sciemment une coopération pratique entre elles aux risques de la concurrence »<sup>1</sup>.

Cette absence de formalisme juridique permet d'obtenir une meilleure efficacité dans l'application du droit communautaire de la concurrence .

Il a été décidé qu'une pratique concertée suppose une prise de contact directe ou indirecte entre les concurrents ayant pour objet ou pour effet soit d'influencer leur comportement sur le marché soit de dévoiler des comportements qui ont été décidés et qu'ils envisagent d'adopter eux même sur le marché. Ainsi la participation à des réunions, un simple échange de télex ou une conversation téléphonique suffit à établir une « pratique concertée ».

Il faut distinguer les *ententes horizontales* qui sont des ententes formées entre entreprises concurrentes situées au même niveau de la chaîne de production et les *ententes verticales* entre entreprises situées à différents niveaux de la chaîne de production.

Dans le domaine maritime, ce sont les ententes horizontales qui constituent l'essentiel du contentieux communautaire.

Ces articles 81-1 et 81-2 sont les règles applicables aux ententes entre entreprises pour sanctionner les atteinte à la concurrence. Ces dispositions qui sont d'ordre général s'appliquent au Transports Maritimes.

---

<sup>1</sup> Décision de la Commission 30 octobre 1996, Compagnie de ferries, Affaire IV/34.503, JOCE n° L26 du 29 janvier 1997, point 56.

## SECTION II- L'INTERDICTION DE L'ABUS DE POSITION DOMINANTE

L'article 82 du Traité déclare illégal l'abus de position dominante mais non le simple fait d'être en situation de position dominante.

Contrairement à l'article 81 concernant les ententes, aucun régime dérogatoire n'est prévu, l'abus étant une infraction, il est inconcevable de prévoir un régime dérogatoire.

Il faut donc déterminer qu'est qu'une position dominante et qu'est ce qu'un abus de position dominante.

### I- La position dominante

Même si la CJCE a énoncé qu'une part de marché de 50% constitue, sauf circonstances exceptionnelles, une forte présomption de position dominante<sup>1</sup>, il n'y a pas pour autant de seuil intangible au-delà duquel une entreprise individuelle ou plusieurs entreprises sont en position dominante.

La notion de position dominante est évaluée au cas par cas par les autorités de concurrence communautaire. C'est une notion « comportementale ».

La Commission a décidé qu'une entreprise est en position dominante si elle est en mesure d'« agir de façon indépendante vis-à-vis de ses concurrents et de ses clients sans que cette attitude lui porte préjudice »<sup>2</sup>.

Dans le cas d'un monopole, la situation de position dominante est, bien sûr, évidente.

Une position dominante est généralement le fait d'une seule entreprise. Elle peut également être collective. Cette notion a été consacrée par le juge communautaire dans l'arrêt « Verre Plat » du 10 mars 1992. Lorsqu'il y a entre les entités indépendantes des liens commerciaux tels qu'elles puissent adopter des comportements identiques sur un marché, il y a position dominante collective.

---

<sup>1</sup> Arrêt de la Cour « AZKO Chemie c. Commission » du 30 avril 1986, C 62/86 paragraphe 60.

<sup>2</sup> Décision de la Commission CEWAL, point 61.

## II- L'abus de position dominante

L'article 82 énumère une liste d'exemples constituant des abus de positions dominantes, mais cette liste n'est pas exhaustive : imposition de prix d'achats ou de ventes inéquitables, imposition de conditions de transactions inéquitables ; limitation de la production, des débouchés ou du développement technique au préjudice des consommateurs ; discrimination entre partenaires commerciaux ; subordination de la conclusion de contrat à des prestations supplémentaires sans lien avec l'objet du contrat.

Encore une fois on fait application de la théorie de l'effet utile. En effet, la notion d'abus de position dominante ne résulte pas d'une définition juridique pure et simple. Elle est caractérisée par les conséquences économiques et commerciales d'une telle pratique sur le marché considéré. Ce marché a des caractéristiques qui sont très variables et qui doivent être analysées pour permettre de définir s'il y a abus de position dominante.

Si l'on analyse la jurisprudence communautaire (arrêt CMB, décision Comités armatoriaux et CEWAL), l'abus est établi quand les entreprises dominantes font obstacle au maintien ou au développement de la concurrence sur le marché<sup>1</sup>. Concernant le marché maritime, la Commission veille au maintien d'une concurrence réelle entre membres des conférences maritimes et entre conférences maritimes et outsiders.

Voici quelques exemples où la Commission a établi l'abus de position dominante :

- les armateurs participent activement à des mécanismes publics de répartition des trafics ;
- les entreprises en cause interviennent activement dans l'application d'une réglementation nationale qui leur accorde des avantages exclusifs, ceci afin d'évincer l'unique armateur indépendant sur ce marché ;
- les entreprises en cause ont utilisé des « navires de combat » ou au contraire quand elles adoptent des pratiques destinées à ce que des entrants potentiels sur un marché rejoignent la structure confédérale existante plutôt que de les laisser se positionner en tant qu'outsider par rapport à cette même structure ;

---

<sup>1</sup> Arrêt de la CJCE « Hoffmann-La Roche c. Commission » du 13 février 1979, C85/76.

- Les entreprises en cause ont imposé unilatéralement aux chargeurs des contrats de fidélité à 100%, contrairement à l'article 5.2 du règlement 4056/86. En effet, les chargeurs n'avaient pas de choix alternatif.

Pour résumé, comme en matière d'entente, la position dominante débouche sur un abus lorsqu'elle porte atteinte aux objectifs du Traité.

## **CHAPITRE 2**

### **LA PRISE EN COMPTE DE LA SPECIFICITE DU TRANSPORT MARITIME**

Le Conseil a souhaité mettre en place une véritable politique communautaire de la concurrence appliquée aux transports maritimes, il retient toutefois la nécessité de la concilier avec l'objectif d'une politique maritime commune.

C'est dans ce sens qu'il a souhaité la mise en place, avec l'article 81-3, d'un système d'exemption (Section II), pour aménager cet objectif de libre concurrence aux spécificités des transports maritimes (Section I) pour prendre en compte le caractère d'intérêt général des transports maritimes.

#### **SECTION 1 : LES PARTICULARISMES DU TRANSPORT MARITIME**

Le droit de la concurrence maritime communautaire n'aurait pas pu être établi sur les mêmes postulats que pour les autres secteurs industriels.

Les transports maritimes constitue un ordre économique très spécifique qui a nécessité de la part des législateurs une bonne connaissance de ce secteur afin de mettre en place un système de concurrence viable.

Le législateur a du tenir compte du fait que les transports maritimes sont régis depuis toujours par la liberté du commerce (I) et sont organisés de manière très spécifique (II).

##### I- La liberté des mers et du commerce maritime

Chercher un texte sur le principe de la liberté des mers

Le transport maritime est un commerce international qui fonctionne sur les bases d'un droit maritime fondé sur les coutumes des premières civilisations maritimes : phéniciennes, grecques, rhodiennes. Le principe de la liberté de la mer caractérise depuis des millénaires le milieu maritime. Il n'est en fait qu'une déclinaison particulière du principe général de la liberté de commerce.

Ce principe s'explique par l'impossible appropriation des mers, résultant de la propriété physique de cet élément.

Les concepts de liberté des mers et du commerce maritime sont si enracinés dans la tradition maritime, qu'ils conditionnent toute la spécificité du droit applicable au transport maritime.

De l'Antiquité à la première moitié du Xxe siècle, le transport maritime évolue sous le règne de la liberté des mers et la liberté du commerce. Dans son *Mare liberum* de 1609, Grotius entreprend de montrer qu' « en vertu du droit des gens, la navigation est libre de peuple à peuple, de même que le droit de commercer ».

Malgré cette invitation à la liberté du commerce maritime, certaines tentations nationalistes s'affirment entre le XVIIIe et Xxe siècles. Londres devenant le centre névralgique du commerce, de l'assurance ainsi que de la finance, le Navigation Act de 1641, considéré comme une entrave à l'expansionnisme économique, est abrogé en 1847. La Grande-Bretagne montre ainsi sa volonté de respecter la liberté des mers et du commerce. L'abrogation de ce texte peut être considéré comme l'acte de naissance de la liberté du commerce maritime.

A la suite de l'abolition du Navigation Act, l'ordre privé règne au sein du commerce maritime, de grands cartels sont mis en place car la concurrence parfaite entre les armateurs ne peut exister, au risque d'auto destruction du secteur des transports maritimes.

La vision des choses change, on passe d'une liberté du commerce impliquant la non-ingérence de l'Etat dans le jeu économique à une concurrence organisée, garantie par l'Etat. Le règne de la liberté des mers est désormais très amoindri avec les législations nationales et européenne de contrôle de la concurrence.

Les Etats et l'Union conçoivent désormais que la libre concurrence ne soit pas la valeur idéale à respecter à tous prix, mais un système parmi d'autres qu'il convient de moduler selon les impératifs.

## II- L'organisation particulière des transports maritimes

Pour résister à des contraintes économiques particulièrement sévères (A), le commerce maritime s'est toujours organisé en ordre. «Simplement cet ordre varie : il est suivant les époques inspiré par des puissances étatiques ou privées : pas romana, ordre vénitien, Ligue hanséatique, grandes compagnies ou fêrule britannique ». Le début de ce siècle est marqué par le règne des groupements privés d'armateurs, appelés conférences maritimes (B).

### A- Les contraintes économiques du transport maritime

Le transport maritime est un marché très hétérogène. Il se subdivise entre deux grands types d'organisation : les lignes régulières (liners) et le transport de vrac ou à la demande (tramping). Les services de lignes régulières sont eux-même subdivisés en marchandises conteneurisées et non conteneurisées.

Comme tout marché, le marché du transport maritime est caractérisé par une offre et une demande. L'analyse de ces données économiques montre que c'est un marché très peu stable, qui suppose une grande capacité d'adaptation des armateurs.

#### - *La demande :*

La demande dans le transport maritime réside en la personne du chargeur. Le chargeur est le client de l'armateur qui va lui demander une prestation de transport maritime. Il peut être un simple petit entrepreneur, n'utilisant que rarement le transport maritime, ou un usager quotidien, transportant des volumes colossaux de marchandises. Ces entrepreneurs vont aller diffuser leur marchandises ici ou là selon les contrats signés. Cette demande est donc très variable en fonction des aléas politiques, de la conjoncture économique, des mutations structurelles de l'économie ou des aléas climatiques.

Par exemple, les modifications structurelles de la demande affectent les mutabilités à long terme des opérateurs maritimes. Ainsi les régionalisations de l'économie expliquent les modifications des routes maritimes : Communauté européenne, zone nord-américaine, création d'un courant sud/sud.

Le marché du transport maritime répond à un savant équilibre entre la demande du chargeur et l'offre que va lui faire le transporteur. Le chargeur a recourt au transport maritime car il a calculé que la vente de sa marchandise à l'étranger lui apporterait un bénéfice. Il a donc besoin du transporteur maritime pour réaliser cette opération. Quant au transporteur, il est dans son intérêt de lui appliquer un taux de fret intéressant. Si le taux de fret est trop élevé, il n'y aura plus de commerce au détriment tant du chargeur, que du transporteur.

Chargeur et transporteur ont des intérêts communs.

#### - *L'offre :*

L'offre est représentée par les armateurs. Ils proposent une prestation de transport maritime requérant de lourds capitaux. Les coûts d'exploitation d'un navire représentent des coûts fixes importants. A la différence du tramping, le navire de ligne est contraint d'assurer

régulièrement la même desserte quel que soit le volume de chargement, il supporte donc des frais fixes importants.

L'évolution actuelle ne fait rien pour améliorer les choses. Les prestations de transports maritimes sont toutes plus ou moins équivalentes pour un coût similaire, ainsi pour remporter un marché, une compagnie maritime doit désormais être compétitive sur le segment terrestre de sa prestation de service. La tendance actuelle des compagnies maritimes est donc à l'intégration toujours plus importante des infrastructures requises pour le segment terrestre du transport. La volonté ultime des compagnie maritimes est de pouvoir offrir au chargeur un transport « *door to door* ». C'est ce que l'on qualifie aujourd'hui d'intermodalisme.

Aujourd'hui, la bataille du maritime se gagne à terre.

C'est le pari qu'ont fait toutes les grandes compagnies maritimes. L'exemple le plus abouti est Maersk chercher détails de leur programme. La CMA-CGM est aussi un bel exemple d'intermodalisme avec son programme Railink ou encore Rhône-Saône conteneur.

Cette tendance ne fait qu'augmenter les coûts fixes supportés par les compagnies maritimes opérant en lignes régulières.

Le transport maritime est aussi caractérisé par le fait de ne pouvoir mettre en stock ses prestations de service en attendant une embellie économique. Dans ce cas là, les coûts de telles infrastructures continuent à courir malgré tout.

L'armateur de ligne n'a pas non plus la possibilité de réduire le rythme de son activité, comme pourrait le faire une industrie de fabrication, sans nuire à la fréquence et donc à la qualité du service offert. Ce manque de flexibilité de la production constitue l'une des causes de la surcapacité dont souffre actuellement l'industrie maritime.

Toutes ces observations mènent à conclure que le transport maritime est soumis à de fortes pressions économiques et que pour y faire face il a du s'adapter à ces données économiques en s'organisant en groupes privés d'armateurs appelés Conférences maritimes et depuis quelques temps une nouvelle forme de partenariat est apparue avec les consortia.

## B- La structure de l'industrie maritime

Les conférences maritimes :

- Définition :

L'article 1-2 b) définit les conférences maritimes comme il suit : « *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 ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers* ».

- Historique :

Les conférences maritimes sont nées dans le dernier quart du XIXe siècle pour faire face à la très forte concurrence née du développement du trafic de ligne. Pour mettre fin à ses guerres de fret ruineuses pour les armateurs, on vit naître les premières conférences maritimes. La première d'entre elles fut la Far Eastern Freight Conference, créée en 1975, reliant l'Inde au Royaume Uni.

Ce phénomène s'est développé pendant plus d'un siècle. Il est aujourd'hui généralisé sur l'ensemble des trafics mondiaux et domine l'organisation du transport maritime. Chercher le nombre de conférences existantes aujourd'hui.

Il faut noter que les pays en développement ont joué un rôle déterminant. Pays chargeurs, ils ont souhaité mettre en place un système leur étant favorable. La CNUCED adopte, le 6 avril 1974 une convention établissant le *Code de conduite des conférence maritimes*. Cette convention permettait pour la première fois de réglementer, au niveau international, les relations entre chargeurs et armateurs.

L'apport majeur de la convention est d'avoir posé une règle de répartition du trafic. La fameuse règle des 40/40/20. Quarante pour cent du trafic est réservé aux armements de chacun des Etats aux extrémités de la chaîne de transport et vingt pour cent pour les compagnies maritimes d'Etats tiers.

- Fonctionnement interne :

La conférence peut être *ouverte ou fermée*. Elle est ouverte lorsque toute compagnie ayant l'intention et la possibilité d'assurer un service régulier dans la zone d'activité de la conférence peut en devenir membre, à la condition de payer un droit d'entrée. Au contraire, les conférence dite fermée sont celle où la décision d'admission est purement discrétionnaire. Les membres de la conférence prendront leur décision selon l'expérience, la surface financière du candidat ou encore ses performances commerciales.

Les modalités de fonctionnement de la conférence ainsi que les conditions d'accès sont définies dans *l'accord d'entente*, qui règle également la procédure de règlement des différends.

L'accord le plus important est l'accord de fret. Le taux de fret est déterminé unilatéralement par la conférence.

L'accord de conférence est accompagné de tout un réseau d'accords destinés à rationaliser la concurrence interne à la conférence, d'autres dit accord de pool assurent la répartition des cargaisons et des recettes entre membres et la mise en commun des services.

- Fonctionnement externe :

Des accords de fidélité sont conclus entre les chargeurs et les armateurs, membres de la conférence, prévoyant en contre partie de leur fidélité des réduction de fret.

Les *outsiders* sont les compagnies maritimes extérieures à la conférence, ils constituent le contrepoids nécessaire dans une économie de marché. Le souci constant de toute conférence est d'éliminer cette concurrence gênante.

Ce type d'organisation permet de faire face avec beaucoup plus d'aisance à la concurrence internationale. En effet, elles sont fortes de moyens matériels et financiers importants qui lui permettent de réduire les coûts fixes, attachés à l'exploitation d'une compagnie maritime ainsi que de rationaliser la concurrence par des ententes.

Cette structure originale est la réponse que les acteurs économiques de ce secteur industriel ont trouvée pour tenter de faire face à un marché économiquement très difficile.

C'est une des grandes particularités du transport maritime.

## Le consortium :

### - Historique :

Les consortia sont nés de l'affaiblissement du système conférentiel et en raison de la généralisation du conteneur. Depuis la conteneurisation, le monde maritime a subi une profonde révolution. Le transport de conteneur suppose une exploitation massive dépassant les possibilités des entreprises maritimes traditionnelles pour être rentables. C'est ce que l'on a qualifié ci-dessus d'intermodalisme. L'outil de production (navire porte-conteneurs, parcs à conteneurs, portiques, etc.) devient très coûteux. C'est pour ces raisons que les armateurs se regroupent au sein de nouvelles formes d'intégration, appelées consortia.

### - Définition :

L'article 1<sup>er</sup> du règlement du Conseil (CEE) n°479/92 propose la définition suivante :  
« *Accord entre entreprises [...] qui ont pour objet de promouvoir ou établir une coopération pour l'exploitation en commun de services de transports maritimes, entre compagnies maritimes de ligne, dans le but de rationaliser leurs opérations au moyen d'arrangements techniques, opérationnels et ou commerciaux, à l'exception de la fixation des prix* »

Il s'agit en quelque sorte d' « une multinationale informelle »<sup>1</sup> tant elle ressemble à une société. C'est la forme la plus achevée du regroupement entre armateurs « on y retrouve tous les éléments constitutifs d'une société avec entre autre la volonté de ne pas en constituer une »<sup>3</sup>. « Le consortiums diffèrent des conférences dans la mesure où ils en portent pas sur la fixation du fret et des services rendus aux usagers, mais sur la gestion de la flotte et de la capacité de transport »<sup>3</sup>.

Le consortium peut avoir deux types d'objet. Il peut être une coopération technique ayant pour but de réaliser des économies d'échelle, l'amélioration de la régularité et de la rapidité des services ainsi que la réduction des coûts. Le deuxième type d'accord est une coopération visant à organiser une stratégie commerciale et, ou financière commune, visant à restreindre la concurrence.

---

<sup>1</sup> V.M.REMOND-GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pédone, 1988, p.253

<sup>3</sup> V.M.REMOND-GOUILLOUD, *Droit maritime*, Pédone, 1988, §442

<sup>3</sup> V.P.CHAUMETTE, *Les conférences et les consortiums maritimes dans les mailles du droit communautaire*, Mélanges offerts à P.BONASSIES, p.91.

Les consortia sont, au même titre que les conférences maritimes, reconnus comme contribuant à améliorer la productivité et la qualité des services de lignes 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<sup>4</sup>, c'est pourquoi les autorités communautaires ont décidé d'élaborer un règlement d'exemption de groupe : le règlement (CE) n°870/95 de la Commission du 20 avril 1995, concernant l'application de l'article 81-3 du Traité à certaines catégories d'accords, de décisions ou de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne en vertu du règlement (CEE) n°479/92 du Conseil, modifié par le règlement (CE) n°823/2000.

---

<sup>4</sup> §3 et §7 du règlement 479/92 et 5 du règlement 870/95

## SECTION II : LA PRISE EN COMPTE DU CARACTERE D'INTERET GENERAL DES TRANSPORTS MARITIMES : LE REGIME D'EXEMPTIONS

### I- Les exemptions de groupe : l'article 3 du règlement 4056/86

Le règlement du Conseil 17/62 du 21 février 1962 donne compétence exclusive à la Commission pour accorder des exemptions en application de l'article 81-3 du Traité de Rome. L'entrée en vigueur de ce règlement s'est traduit par un tel afflux de demande d'exemption que la Commission, ne pouvant matériellement faire face à ce nombre de demandes, s'est vu attribuer par le Conseil la faculté d'adopter des règlements d'exemption au profit de catégories d'accords. Ce sont les exemptions dites de groupe ou de catégorie. C'est ce qu'il a été fait dans le Règlement 4056/86 à l'article 3 dudit règlement pour les conférences maritimes et dans le règlement 870/95 pour les consortia maritimes.

C'est un mécanisme juridique d'exception<sup>4</sup> par lequel les ententes entrant dans le champ d'application du règlement sont réputées en conformité avec de l'article 81-1 du Traité sans qu'elle n'aient à être notifiées à la Commission ou soumises à son autorisation préalable.

#### A- Le champ d'application matériel de l'exemption de groupe accordée par l'article 3

Rendant applicable aux transports maritimes internationaux la prohibition de l'article 81 du Traité de Rome, le Règlement 4056/86 se présente ensuite comme un règlement d'exemption par catégorie : « Considérant qu'il est opportun que ces conférences maritimes exercent un rôle stabilisateur de nature à garantir des services fiables aux chargeurs ; qu'elles contribuent généralement à assurer une offre de service de transports maritimes réguliers, suffisants et efficaces [...] il est opportun de prévoir une exemption de groupe en faveur des conférences maritimes ». C'est un mécanisme juridique d'exception par lequel les ententes entrant dans le champ d'application du règlement sont réputés en conformité avec l'article 81-1 du Traité, sans qu'elles aient à être notifiées à la Commission ou soumises à son autorisation préalable.

C'est l'article 3 du règlement qui pose le principe :

---

<sup>4</sup> V. R.CONFAVREUX, *Le droit communautaire de la concurrence des transports maritimes*, DMF, p.37

*« Sont exemptés de l'interdiction édictée par l'article 81-1 paragraphe 1 du Traité, sous la condition prévue à l'article 4, les accords, décisions et pratiques concertées de tout ou partie des membres d'une ou plusieurs conférences maritimes, ayant comme objectif la fixation de prix et des conditions du transport, et selon le cas, un ou plusieurs des objectifs suivants :*

- i. coordination des horaires des navires ou de leurs dates de voyage ou d'escale ;*
- ii. détermination de la fréquence des voyages ou des escales ;*
- iii. coordination ou réparation des voyages ou des escales entre membres de la conférence ;*
- iv. régulation de la capacité de transport offerte à chacun des membres ;*
- v. répartition entre ces membres du tonnage transporté ou de la recette. »*

Le règlement 4056/86 prévoit l'autorisation de plein droit, d'exempter les conférences maritimes dès lors qu'elles participent à une amélioration ou à une coopération technique. Mais l'appréciation de ce critère d' « amélioration ou de coopération technique » est très subjective. Ce texte est donc subordonné à l'appréciation qu'en fait la Commission. Nous verrons à ce propos que les autorités de la concurrence en font une interprétation très restrictive (cf. Titre 2).

Il est à noter que toute exemption de groupe est précaire et révocable.

#### *B- Les conditions et obligations à l'octroi de cette exemption*

Le règlement, après avoir défini son champ d'application dans son article 1, a assorti l'exemption de groupe de certaines conditions et obligations.

De la sorte, ce règlement prend en compte les intérêts des compagnies maritimes en leur accordant des exemptions de groupe, tout en soumettant leur validité à certaines conditions (article 4 du règlement) et obligations (article 5 et 7.1 du règlement) afin que la libre concurrence en soit pas faussée par l'octroi de ces exemptions.

♦ Les conditions :

Pour être valable une exemption de groupe ne doit pas, à l'intérieur du Marché commun, porter préjudice à la libre concurrence par le biais de discrimination aux usagers, aux ports et transporteurs.

La libre concurrence doit pouvoir exister au sein du Marché commun.

L'article 4 reprend la philosophie générale du règlement en répondant à des objectifs mixtes : la réalisation d'une véritable politique de concurrence maritime avec l'octroi d'exemption pour les conférences maritimes, sans que celles-ci contreviennent à la réalisation de la libre concurrence au sein du Marché commun. L'exemption ne sera valable que si ces deux objectifs sont réalisés.

♦ Les obligations :

Les exemptions sont bénéficient les conférences maritimes sont assorties de plusieurs conditions en matières de :

- Des questions de principes générales se posant entre les usagers et les conférences se verront réglées par des consultations ;
- Des accords de fidélité : ils devront être écrits et comporter des garanties à la liberté des chargeurs ;
- Pour les services terrestres et les service à quai non compris dans le fret ou les redevances sur le paiement desquels la compagnie maritime et l'utilisateur se sont mis d'accord, les usagers auront la possibilité de s'adresse aux compagnies de leur choix ;
- De la publication des tarifs doit être mis à la disposition des usagers à un prix raisonnable ou gratuit en cas de consultation dans les locaux de l'armateur ;
- De la communication des sentences arbitrales et des recommandations de conciliateurs acceptées par les parties, afin que la Commission puisse en vérifier leur conformité avec le Traité de Rome.

### *C- Contrôle des ententes exemptées*

En cas de manquement à une obligation dont est assortie, aux termes de l'article 5, l'exemption prévue à l'article 3, la Commission peut prendre à l'égard de l'intéressée des sanctions financières (articles 19 et 20 du règlement) ou non financières (article 7-1 du règlement).

#### - Les sanctions non-financières :

L'article 7-1 dispose que la Commission, en cas de manquement des parties à une entente, peut prendre des sanctions non pécuniaires. Elle dispose de plusieurs niveaux de sanctions : ce peut être une recommandation ou une interdiction de procéder à certain actes. Si ces obligations ne sont pas respectées par les intéressés, elle se transformera en injonction.

Le deuxième niveau est la suppression de l'exemption de groupe, au profit d'une exemption individuelle. Enfin, le type de sanction le plus sévères est le retrait de l'exemption de groupe sans bénéfice de l'exemption individuelle.

#### - Les sanctions financières :

Les articles 19 et 20 du règlement instaurent deux types de sanctions financières possibles en cas de manquement aux obligations et conditions posées par les articles 4 et 5 : les amendes et les astreintes.

La Commission peut infliger des amendes allant de 100 à 5000 Ecus en cas d'obstruction à l'instruction de l'affaire par la Commission d'instruction (indications inexactes ou dénaturées, fourniture de renseignements inexacts).

Les amendes iront de 1000 Ecus, au moins, jusqu'à 1 million d'Ecus au plus, ce dernier chiffre pouvant aller jusqu'à 10% du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice social précédent en cas d'infraction à l'article 81-1 ou 82 du Traité.

Le calcul de l'amende résulte de la prise en compte de différents paramètres : la nature plus ou moins grave de l'infraction, le caractère délibéré ou non de l'infraction, le comportement de l'entreprise sur le marché, la durée de l'infraction, etc.

Avant d'infliger une amende, la Commission peut faire pression sur les parties, pour les inciter à obtempérer, en prononçant des astreintes. L'article 20 du règlement précise que leur montant s'élèvera de 50 à 1000 Ecus par jours de retard à compter de la date fixée par la décision.

## II- Les exemptions individuelles

Lorsqu'une entreprise a un doute sur la légalité d'une entente par rapport à l'article 81 du Traité ou que l'accord en question ne respecte pas toutes les conditions posées par le règlement ou encore qu'il n'existe pas de règlement d'exemption en la matière, elle peut demander à la Commission une exemption individuelle.

En droit maritime, le régime des exemptions individuelles est spécifique, différant largement du droit communautaire général de la concurrence.

Le procédure de délivrance d'exemption individuelle est définie par l'article 12 du règlement 4056/86 appelé « procédure d'opposition ».

## TITRE 2

LA COMMISSION ET LA CONCURRENCE MARITIME :

LA LIBRE CONCURRENCE COMME POLITIQUE INDUSTRIELLE EUROPEENNE

Les évolutions récentes de l'économie internationale et de l'industrie du transport maritime font que les dispositions communautaires actuelles de concurrence peuvent paraître à certains obsolètes. La Commission européenne, qui a toujours eu des convictions très libérales, souhaite supprimer le règlement 4056/86, par essence protectionniste, car il permet aux compagnies maritimes de conclure des accords tarifaire, d'ordinaire, contraires au sacro-saint principe de libre concurrence.

La Commission a d'abord vidé le règlement de tout son contenu en réduisant progressivement son champ d'application. Son argumentation se basait sur le fait qu'aujourd'hui, la libéralisation des transports maritimes était effective et qu'il fallait limiter le recours à de telle restriction concurrentielle (chapitre 1). Elle veut faire disparaître toute référence au protectionnisme. Elle souhaite la révision du règlement 4956/86, autrement dit, elle propose la suppression de l'exemption par catégorie accordée aux conférences maritimes. Le duel entre les intérêts des armateurs et ceux de la marchandises est âpre et seule une solution négociée, satisfaisant les intérêts de chacun sera acceptable (chapitre 2).

## Chapitre 1

### LE REGLEMENT 4056/96 VIDE DE SON CONTENU

Le règlement 4056/86 continue juridiquement à exister, il est toujours applicable mais de façon concrète son utilité est très controversée car elle ne correspond plus aux évolutions économiques mondiales qui ont transformé les données de l'industrie maritime actuelle (Section I). La Commission européenne qui a toujours prôné une économie européenne très libérale, a souhaité être en adéquation avec ces évolutions et a donc vidé le règlement 4056/86 de tout son contenu par une jurisprudence très restrictive (Section II).

#### SECTION 1 : LES EVOLUTIONS RECENTES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT MARITIME RENDANT LE REGLEMENT CADUQUE

Le transport maritime obéit de moins en moins au protectionnisme d'antan. La libéralisation de est de plus en plus présente dans le monde entier. Différentes vagues de libéralisation sont visibles dans de nombreuses régions du monde : en Europe, aux USA. Cette nouvelle donnée érode la légitimité de l'existence des conférences maritimes (I).

Le transport maritime est également marqué par une autre grande révolution : la conteneurisation qui a donnée naissance au transports multimodal. Ce nouveau type de transport ne correspond plus exactement au cadre juridique posé par le règlement 4056/86 (II). Ces deux principales évolutions participent à vider le règlement communautaire de tout contenu.

##### I- La libéralisation du transport maritime

Le transport maritime est de moins en moins effectué dans le cadre d'ententes du type conférences maritime. Les professionnels ayant recours à ce type de transport privilégient les accords bilatéraux. On assiste à une libéralisation complète du transport maritime.

Voir explications de la page 57 montrant que le système conférentiel est aujourd'hui dépassé.

##### II- La conteneurisation et le transport multimodal

L'invention, à proprement parlé, du conteneur date des années 1966<sup>1</sup> mais son véritable essor tel que nous le connaissons aujourd'hui est très récent. On le date des années 1990. Cette innovation a véritablement révolutionné le transport maritime.

Le transport multimodal se définit comme étant « un transport de marchandises effectués par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un pays où les marchandises sont prises en charges par l'Entrepreneur de transport multimodal (ETM) jusqu'au lieu désigné par la livraison dans un pays différent »

Cette révolution a amené les transporteurs maritimes à s'intéresser à l'offre de service de transports terrestres dans le cadre d'une opération de transport multimodal. En effet le transporteur maritime y verra plusieurs avantages : économiques, techniques ainsi que juridiques (A). Le règlement 4056/86 n'est pas du tout en adéquation avec ce genre de problématique c'est pour cette raison que la Commission a eu une attitude aussi stricte quant à son interprétation. Cette législation paraît être en décalage complet avec la grande révolution du transport multimodal alors que dans d'autres pays de tradition maritime la législation en vigueur est favorable aux transports multimodaux (B).

#### *A- Les atouts économiques, techniques et juridiques du transport multimodal*

##### 1- Les atouts techniques et économiques du transport multimodal

La conteneurisation des grands trafics de ligne a bouleversé l'organisation de l'industrie maritime. Les coûts d'exploitation des lignes étant extrêmement élevés, il a été nécessaire aux transporteurs maritimes de ligne de concentrer les moyens financiers et techniques pour assurer de tels coûts. Le regroupement s'est fait en consortium ou en accords techniques de longue durée. On a alors une logistique qui se fait à l'échelle mondiale et la maîtrise du transport multimodal est devenue un enjeu économique mondial.

De ce fait, l'armateur de ligne régulière actuel intègre tous les maillons de la chaîne de transport (terrestre, maritime et transit). Il se positionne de plus en plus comme un

---

<sup>1</sup> Date du premier navire transportant des conteneurs en provenance des Etats-Unis vers l'Europe, Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), Transports par conteneurs, 21-1973, 2<sup>e</sup> table ronde (1<sup>er</sup> et 2 février 1973), CEMT 1974.

commissionnaire de transport et non plus comme un transporteur maritime, afin de proposer à ses clients un service de transport intégré. Ce phénomène n'est pas accessible à l'ensemble des armateurs car il nécessite d'énormes investissements pour la pénétration des différents corps de métiers qu'englobe une chaîne transport. Seules les grandes compagnies maritimes y ont donc accès.

Le client n'a plus besoin de passer par des intermédiaires. Ils y voient donc plus clair au niveau de son coût de transport, coût unique et voit ses formalités allégées (douanes, etc.). Ce choix devient pour l'armateur un gage de qualité. Ainsi, le transport maritime n'est plus qu'une annexe d'activités terrestres beaucoup plus diversifiées<sup>1</sup>. Aujourd'hui, la bataille du maritime se gagne à terre!<sup>2</sup>. En effet, en optant pour ce choix, l'armateur diminue ses coûts car ils élimine les différentes commissions que s'octroient les différents intermédiaires de la chaîne de transport. De ce fait il propose un coût global très flexible.

## 2- Les atouts juridiques

Le contrat de transport multimodal désigne un contrat unique pour le transport d'une marchandise par au moins deux modes de transport différents.

C'est ce qui constitue la nouveauté car, techniquement, on a toujours eu des transports successifs mais qui obéissaient chacun à un régime juridique particulier. Le transport maritime est régi par la Convention de Bruxelles de 1924, le transport routier par la CMR et le transport aérien par la Convention de Varsovie.

Ce contrat unifié a l'avantage de simplifier les rapports entre les différents acteurs d'un transport multimodal.

Avant le contrat de transport multimodal, en cas d'avaries à la marchandise, ce type de transports successifs posait le problème de la responsabilité. Plusieurs modes de transport étant utilisés, quel sera le transporteur qui verra sa responsabilité engagée et selon quel régime juridique ?

Plusieurs conventions internationales ont eu tenter de créer un régime juridique unique applicable au transport multimodal. Mais, depuis le premier essai de la CMI en 1969 avec les

---

<sup>1</sup> V. Cl. ABRAHAM, « La stratégie des grands armateurs de lignes régulières conteneurisées », Navigation Ports et industries, 25 décembre 1988, p.688.

<sup>2</sup> Voir cours de Bernard Dreyer, Faculté de Droit d'Aix Marseille III.

Règles de Tokyo, nous sommes allés d'échec en échec. Le projet n'est cependant abandonné, la CNUDCI et la CNUCED travaillent depuis quelques temps sur un projet de convention sur le transport maritime et le transport multimodal. Les travaux ne seront pas terminés avant deux ou trois ans.

Depuis le temps, on pallie la lacune laissée par le droit international par la pratique contractuelle. Les professionnels ont mis en place un contrat de transport multimodal.

Le *connaissance direct* est un connaissance destiné à régir de bout en bout soit un transport exclusivement maritime, mais effectué par plusieurs transporteurs successifs, soit un transport mixte, c'est à dire en partie maritime et en partie terrestre. Le transport par conteneurs est considéré comme un transport mixte, c'est à dire que le transport maritime est suivi ou précédée d'un transport ferroviaire, routier, aérien ou fluvial. Etant donnée la disparité des réglementations applicables à chacun des modes de locomotion, la pratique tend à faire prévaloir la commission de transport avec un commissionnaire de transport qui offre à son client un régime unique et sévère de responsabilité pesant sur lui. De nombreux documents de transport multimodal offrent ce régime de responsabilité unique pesant sur le commissionnaire. A titre d'exemple, on peut citer le document de transport combiné : le FIATA Bill of lading ou le document de transport combiné BIMCO ou encore le connaissance ACL (Atlantic container line). Ces documents permettent l'unicité du titre de transport et du régime de responsabilité.

Mais ce système n'est pas satisfaisant et demeure souvent injuste et inefficace. En effet, dans la pratique contractuelle, les armateurs vont insérer des clauses contraires aux dispositions impératives contenues dans les conventions applicables (limitation de responsabilité la plus forte), qui demeurent illégales et ne vont pas faire peser la responsabilité sur la bonne partie et en général sur la partie la moins solvable. Les transporteurs maritimes essayant encore une fois de s'exonérer de sa responsabilité.

Or, si une convention internationale était adoptée, elle aurait autorité pour couvrir ces dispositions impératives et mettrait en place un régime juridique équitable.

A ce jour, il n'y a pas de décisions de justice qui tranche la question. Cela va arriver car nous sommes dans une position très confuse où le transport le plus moderne est celui qui a le régime juridique le plus confus et le moins abouti. Comme quoi, il est difficile et très long de créer un régime juridique pour un nouveau type de contrat.

## *B- L'Union européenne confrontée à des législations étrangères favorables au multimodal*

Nous avons vu précédemment que la maîtrise du transport multimodal est un enjeu économique mondial. Certains pays ou groupes de pays l'ont compris depuis quelques temps et ont donc réformé leur législation autour de cette petite « révolution industrielle ». Ils donnent à leurs entreprises les moyens de se positionner dans la course concurrentielle. L'Union européenne a fait énormément d'efforts pour promouvoir le transport multimodal (trouver les prgm de l'UE en faveur du transport multimodal). Il reste cependant quelques points d'ombre. Le règlement 4056/86 semble être complètement désuet par rapport à la révolution opérée par le transport multimodal. Néanmoins, les autorités concurrentielles de l'Union européenne, dans leur volonté de réformer le règlement 4056/86 semblent vouloir se calquer sur les législations américaines et japonaises favorables au transport multimodal.

Voyons quelles sont les principales dispositions de ces deux ensembles de règles.

### 1- Le US Shipping Act, 1984

Depuis 1984, les conférences maritimes nord atlantiques évoluent sous le régime du US Shipping Act. A l'opposé de la vision restrictive de la Commission sur l'exemption accordée aux conférences maritimes, cette législation est beaucoup plus souple. Elle considère que les accords entre armateurs relatifs à la fixation en commun de tarifs intermodaux (devenus la nouvelle norme de concurrence) concernant le segment terrestre (inland portions) entrent désormais dans le champ d'application de la section 4 et bénéficient donc de l'immunité antitrust. L'armateur a donc la possibilité de négocier des tarifs intermodaux en bénéficiant de la protection de la loi antitrust.

Le système américain est donc beaucoup plus souple que le droit communautaire car elle permet aux compagnies maritimes d'avoir un tarif terrestre commun. Elles sont tout de même tenues de négocier individuellement avec les transporteurs terrestres.

Il est à noter que cette différence de traitement en Europe et aux Etats-Unis constitue une grave insécurité juridique pour les armateurs opérant sur les deux continents car ils auront deux systèmes juridiques opposés en vigueur.

L'union européenne dans sa volonté de réforme du règlement 4056/86 devrait prendre en compte la nécessité absolue d'harmoniser les règles de concurrence à l'échelle internationale.

## 2- La loi japonaise

Les transports maritimes japonais sont réglementés par la loi du 1<sup>er</sup> décembre 1949. La politique japonaise de la concurrence repose sur un système juridique non contraignant, seules sont interdites les opérations risquant de provoquer une hausse injustifiée des taux de fret. Toutefois, une loi du 1<sup>er</sup> décembre 1990 sur les NVOCC crée un régime unique pour les contrats de transports combinés. La fixation collective des taux terrestre par les transporteurs maritimes ne semble pas soulever de problème.

## **SECTION II – LA CONCEPTION RESTRICTIVE DU REGLEMENT 4056/86 PAR LA COMMISSION**

L'élaboration des normes communautaires spécifiques manifeste la reconnaissance juridique de la spécificité du secteur maritime. Ces dispositions posent une présomption de légalité au profit des ententes entre compagnies maritimes de ligne. La Commission fait une application

très restrictive de ces dispositions spécifiques. Elle a ainsi vidé le règlement 4056/86 de toute substance en refusant d'accorder des exemptions à certaines ententes entre compagnies maritimes en réduisant toujours plus le champ d'applicabilité de ce règlement.

Dans cette section notre analyse portera sur l'attitude de la Commission quant à la détermination du champ d'application de l'exemption de l'article 81-3 du Traité par rapport à la spécificité des transports maritimes.

Nous avons apprécié tout au long de cette étude l'importance de la révolution opérée par le transport multimodal, il faudra donc distinguer l'attitude de la Commission quant aux transports maritimes purs (I) mais aussi son attitude face au transport maritime, comme segment d'un transport plus global (II).

#### I- L'interprétation restrictive de la Commission de l'exemption de groupe accordée aux conférences maritimes

Non seulement la Commission fait une interprétation très stricte des dispositions du règlement 4056/86, en refusant une certaine élasticité à l'article 3 et 6 (A) mais en plus, elle refuse en bloc l'idée de pouvoir accorder le bénéfice de l'exemption à des accords n'ayant pas été prévus par le règlement. En somme, elle refuse toute conception extensive du règlement (B).

##### A- *L'interprétation restrictive des accords prévus au règlement 4056/86*

Il convient d'abord s'interroger sur quel type d'accords le législateur européen a accordé une exemption (1). Ensuite, nous verrons quelle interprétation en fait la Commission (2).

#### 1- Les accords exemptés par le règlement 4056/86 :

Il faut noter que deux types d'accords sont exemptés par ce règlement : les accords techniques et les accords commerciaux.

##### - Les accords ou coopération techniques :

Ils sont régis par l'article 2 « *Ententes techniques* », qui précise que pour ne pas entrer dans le champ de l'interdiction posée par l'article 81-1, l'accord doit avoir pour effet de mettre en œuvre des améliorations techniques ou une coopération technique. Suivant cette disposition

générale, une liste d'accord entrant dans le domaine des « ententes et coopérations techniques » est proposée :

- a) *l'établissement ou l'application uniforme de normes ou de types pour les navires et autres moyens de transport, le matériel, les avitaillements et les installations fixes ;*
- b) *l'échange ou l'utilisation en commun, pour l'exploitation des transports, de navires, d'espaces sur les navires, ou de slots et autres moyens de transport, de personnel, de matériel ou d'installations fixes ;*
- c) *l'organisation et l'exécution de transports maritimes successifs ou complémentaires ainsi que la fixation des prix et conditions globaux pour ces transports ;*
- d) *la coordination des horaires de transports sur des itinéraires successifs ;*
- e) *le groupement d'envoi isolés ;*
- f) *l'établissement ou l'application de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport.*

Le paragraphe 2 de cet article 2 prévoit une possibilité de révision de cette liste en cas de besoin.

- Les accords commerciaux :

La caractéristique principale d'une conférence maritime est la conclusion d'un accord sur la fixation des prix. C'est ce que reprend l'article 3 du règlement « *Exemption des ententes entre transporteurs concernant l'exploitation de services réguliers de transports maritimes* » : sont exemptés de l'interdiction de l'article 81-1, les accords, décisions et pratiques concertées ayant comme objectif la fixation des prix et des conditions de transports.

L'article 3 envisage d'autres objectifs complémentaires, tels que :

- a) *coordination des horaires des navires ou leurs dates de voyages 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.*

Les accords commerciaux de fixation des taux de fret sont ce qui constituent le cœur des conférences maritimes. C'est ce qui les caractérise. Beaucoup plus que les accords techniques, qui sont plus représentatifs des ententes faites dans le cadre de consortia.

## 2- L'interprétation restrictive de la Commission :

La Commission européenne fait une interprétation très restrictive de l'article 3 du Règlement 4056/86 en mettant d'avantage l'accent sur la structure du texte plus que sur son effet. C'est la démarche inverse de celle qui est pratiquée aux Etats-Unis.

Comme l'explique le Pr. BONASSIES<sup>1</sup>, le Droit communautaire a une vision théorique de la concurrence que l'on désigne sous le nom de « concurrence-moyen ». Cela signifie que la concurrence n'est envisagée que comme un moyen et non un but pour privilégier le progrès économique. Dans cette optique, on peut restreindre la concurrence afin de préserver une certaine compétitivité des flottes des Etats membres. Ainsi, les Autorités européennes de la concurrence devraient avoir une interprétation extensive du règlement 4056/86, si la preuve est ramenée que cela était bénéfique pour l'économie européenne, au détriment d'une concurrence pure et parfaite.

La Commission semble outre-passer le fondement de la politique concurrentielle européenne : la théorie de la « concurrence-moyen », en faisant une interprétation ultra-stricte de ces dispositions. Il est à craindre qu'elle soit en train d'instaurer une politique de concurrence comme politique industrielle pour l'économie européenne.

Il ressort de cette interprétation restrictive faite par la Commission que l'exemption ne couvre que la fixation commune de taux de fret communs. Elle ne couvre absolument pas la fixation commune de taux de frets. Autrement dit, les taux doivent être communs et pas seulement établis en commun. La Commission a appliqué cette interprétation restrictive de l'article 3 dans l'arrêt *Trans-Atlantic Agreement* (TAA) du 19 octobre 1994 : « un accord fixant des prix minimums, maximums ou des prix différenciés ne constitue pas une conférence maritime au sens de l'article 3 du règlement (CEE) n°4056/86 ».

---

<sup>1</sup> P.BONASSIES, « Les fondements du droit communautaire de la concurrence : la théorie de la concurrence-moyen », Etudes dédiées à Alex WEIL, Litec Dalloz, 1983, p.50.

## *B- Le refus d'élargir le domaine de l'exemption à d'autres types d'accords*

Depuis l'entrée en vigueur du règlement 4056/86, les pratiques maritimes ont évoluées. On aurait ainsi pu espérer que la Commission prenne en considération de nouveaux types d'accords et les acceptent comme faisant partie intégrante du champ d'application de l'exemption (1) mais ceci ne peut être valable que pour des accords ayant une réelle vocation à une amélioration technique ou commerciale et pas uniquement la restriction de la concurrence purement et simplement (2).

### 1- Une vision de la Commission trop restrictive rejetant les Tolerated Outsiders agreements :

La Commission face à ce type d'accord montre, une fois encore, sa conception ultra restrictive du champ d'application de l'exemption pour les conférences maritimes. Elle refuse d'accorder aux Tolerated Outsiders Agreements (TOA) le bénéfice de l'exemption du règlement 4056/86, en se fondant non sur l'effet que pourrait avoir ces accords mais sur la structure même de ceux-ci.

Voyons d'abord en quoi consiste ces TOA, puis nous verrons quelle en est l'interprétation de la Commission.

#### - Définition des TOA :

Les TOA ont pour objet de promouvoir la stabilité sur le marché maritime, dans des trafics particulièrement difficiles, où surcapacité et concurrence fragilisent les entreprises présentes sur tel ou tel trafic. Ils concernent l'échange d'informations entre les parties, la conclusion d'accords sur le prix et les conditions de transport. Souvent les tarifs différenciés sont convenus entre les parties, pour les services maritimes stricto sensu, mais aussi pour les services porte à porte. Les discussions portent aussi sur les contrats de service, l'adoption ou la révision de règles de calcul des tarifs, les services portuaires, les relations avec les courtiers et les commissionnaires. De façon générale, ils couvrent l'ensemble de l'exploitation commerciale.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> V. Bénédicte RAJOT, *Transports maritimes et concurrence communautaire, la confrontation*. Ed. Economica, Collection Droit des affaires et de l'entreprise, 2001, §343.

- L'interprétation de la Commission :

Ne cherchant pas même à savoir si de tels accords avaient un effet bénéfique sur l'industrie du transport maritime, donc de favoriser une politique industrielle, la Commission s'attache plus à la structure de l'accord. Cet accord n'ayant pas pour objectif de fixer des tarifs communs que toutes les compagnie s'engageraient à respecter, la Commission, dans sa vision très manichéenne du champ d'application du règlement, refuse d'accorder le qualificatif de conférence maritime à ce genre d'accord. Elle estime que le vrai but de l'instauration de taux de fret différenciés est d'intégrer les outsiders dans l'accord. Ainsi, ces outsiders qui constituaient auparavant une concurrence potentielle à la conférence, disparaissent. Ce système aboutit donc à une réduction conséquente de la concurrence effective des outsiders dont l'existence constitue la principale sauvegarde à l'exemption de groupe octroyée aux Conférences maritimes.

Une vision aussi stricte est très critiquable. En effet, l'existence de taux de fret différenciés ne s'oppose pas à l'existence d'une concurrence entre les compagnies maritimes. Au contraire, elle va attiser la compétition entre elles. Ainsi, ces TOA participent à maintenir une concurrence effective entre membres de la conférence et outsiders. Ces accords montrent qu'une coopération entre tous les acteurs est nécessaire pour éviter les problèmes de surcapacité ou de baisse des taux de fret.

Le domaine de l'exemption devrait prendre être élargi à tout type d'accord qu'il paraît nécessaire de conclure en considération, non pas de la structure de cet accord mais en fonction de l'effet sur la politique industrielle maritime qu'il aura.

Une interprétation restrictive de la Commission est toutefois nécessaire pour certains types de pratiques des armateurs qui parfois, utilisent des pratiques abusives visant à restreindre de façon significative la concurrence. Voyons le cas des accords dits de gestion de capacités.

2- Un refus justifié dans le cadre des accords dits de gestion de capacités :

- Définition

En quoi consiste ces accords de gestion de capacités ou Capacity Management Program ?

Ils sont conclu entre conférences ou entre conférences et outsiders. Ils visent le gel partiel des capacités, selon des contingents fixés en commun, pour permettre aux parties de modifier le déséquilibre entre l'offre et la demande, et de stabiliser les taux de fret, ainsi que rationaliser le trafic. En général, ils se superposent à des accords de fixation des prix.<sup>1</sup>

Ce type d'accord est très important à l'heure actuelle car l'industrie maritime souffre constamment de surcapacité. Il est donc opportun de se poser la question de savoir si ces accords bénéficiaient de l'exemption de groupe.

- Le caractère temporaire de l'accord de gestion de capacité comme enjeu de l'octroi de l'exemption de groupe :

La Commission refuse d'accorder l'exemption de groupe aux accords de gestion de capacités. Elle estime que ce ne doit pas être une activité normale d'une conférence maritime de réduire ou de geler les capacités. Elle juge cette pratique anti-concurrentielle car elle a pour conséquence de limiter le choix qu'auront les chargeurs car il y aura moins de flotte disponible. De plus, elle ne fait qu'augmenter le taux de fret car il y a moins de capacité de transport maritime. Le fret devient rare et de ce fait cher. Les armateurs profitent donc ainsi de cette réduction de capacité pour augmenter le taux de fret.

La Commission ne refuse pas de façon manichéenne le fait que les armateurs subissent des fluctuations de l'offre et de la demande, telles qu'ils sont contraints d'ajuster leur capacité de transport maritime pour ne pas se retrouver dans une situation de surcapacité. Cet état de fait est reconnu par l'article 3 d) mais, attention, il pose une condition pour la validité de l'exemption. N'entrent dans le champ d'application de l'article 3 d) que les ajustements punctuels de capacités, rendus nécessaires par des fluctuations saisonnières ou par des changements à court terme de la demande.

Le but de la régulation de capacité est de permettre de couvrir dans le temps et dans l'espace les ports desservis par la conférence de la manière la plus adéquate possible et non de faire monter le taux de fret au gré de la volonté de ses membres.

L'article 3 d) ne vise donc que les ajustements temporaires de capacités et non les réduction de capacité de grande envergure car le seul effet de ces accords est l'augmentation des taux de fret sans introduire d'amélioration des services offerts.

---

<sup>1</sup> V. Bénédicte RAJOT, précité. § 347.

C'est pour ces raisons que la Commission n'admet pas d'accorder une exemption selon l'article 3 d) aux accords dit de gestion de capacités. Ce serait donner aux conférences la possibilité d'éliminer la concurrence.

Le critère temporaire de la régulation de capacités n'est pas mentionné dans l'article 3 d). C'est la stricte interprétation de la Commission.

Malgré les pratiques restrictives de concurrence des armateurs, la Commission doit prendre en compte le caractère d'intérêt général des transports maritimes. Elle devrait être un peu plus clémentine quant à l'interprétation de ces accords car de cela dépend la bonne santé de l'industrie maritime européenne. Il faut éviter que la flotte européenne ne se retrouve en danger face à la rude concurrence internationale.

La Commission doit faire attention à faire respecter l'objectif de libre concurrence énoncé dans le Traité, mais cela ne doit pas se faire au détriment de l'industrie européenne. Elle ne doit pas confondre les priorités : la libre concurrence est au service d'une économie européenne saine et compétitive. Ce qui doit primer c'est une économie européenne compétitive même si cela doit se faire au détriment de la libre concurrence.

## II- L'interprétation restrictive de la Commission de l'exemption de groupe pour le segment maritime d'un transport multimodal

L'unitarisation des cargaisons est à l'origine d'une révolution dans le monde des transports. Elle consiste à réduire et à simplifier les opérations de manutentions en éliminant la manutention de simple colis, et à diminuer ainsi le coût global de transport, en réduisant le besoin de main d'œuvre. C'est que ce que l'on appelle transport multimodal ou transport combiné. Les armateurs se sont mis à offrir des services porte-à-porte, en ajoutant des services terrestres à leurs services maritimes. L'industrie maritime a du d'adapter à ces nouvelles données, les coopérations horizontales se sont renforcées, afin de permettre la mise en commun des services multimodaux. Les conférences maritimes concluent donc des accords portant sur le transport terrestre.

La question s'est posée de savoir si les accords de fixation collective des prix de transport terrestre dans une opération de transport multimodal étaient susceptibles de bénéficier de

l'exemption de groupe en vertu du règlement (CEE) 4056/86 voire du règlement 1017/68 ?  
Cette activité entre-t-elle dans le cadre de l'activité d'une conférence maritime ?

Des plaintes ont été déposées devant la commission en 1989, contre les activités de FEFC, puis en 1992, à l'encontre de celle du TAA. La Commission a montré une attitude très sévère et très restrictive concernant le règlement 4056/86. Elle refuse d'étendre le champ d'application dudit règlement aux segment terrestre d'un transport multimodal (B) et adopte une attitude très paradoxale en proclamant le règlement 1017/68 applicable à ce genre d'activité. Elle décompose le transport multimodal par mode de transport (A).

#### *A- L'application contestable du règlement 1017/86*

La Commission considère que le transport terrestre de conteneurs dans un transport multimodal doit être régit par le règlement 1017/68.

Pourquoi ?

Il paraît contestable d'appliquer un règlement, datant de 1968, qui reflète une conception classique de la séparation des modes de transport. On peut se demander s'il est vraiment adéquat pour encadrer l'organisation moderne de l'acheminement de marchandises.

Le choix de la Commission paraît complètement paradoxal car après analyse des exemptions issues dudit règlement, aucune ne peut trouver application. L'article 3 envisage une possible exemption de groupe pour « les accords techniques ». Mais la Commission a déclaré que l'article 3 §1 c) du règlement (CEE) 1017/68 vise exclusivement les « transports successifs, complémentaires ou combinés entre modes terrestres et non entre transport terrestre et transport maritime. Elle ajoute que « le champ d'application du règlement 1017/68, transports par chemin de fer, par route et voies navigables » exclut l'application de l'exception lorsque les opérations de transport en question n'ont pas entièrement lieu à terre ». (décision du 21/12/1994).

Ces considérations signifient que la champ d'application du règlement ne concerne que les seuls transports terrestres.

En l'état actuel du droit communautaire, les opérations d'un transport multimodal sont divisées : le transport terrestre relève du règlement 1017/68 et le transport maritime du règlement 4056/86.

L'isolement du transport terrestre, analysé hors de son contexte multimodal, est artificiel et ne reflète pas la réalité de l'opération dans son entier.

Le règlement 1017/68 est donc applicable aux transports terrestres purs mais non aux activités de carrier haulage.

Il faut donc en déduire que le règlement susceptible de s'appliquer au segment terrestre d'un transport multimodal est le règlement 4056/86. La Commission rejette cette analyse.

#### *B- Débat sur l'application du règlement 4056/86*

L'enjeu du débat est de déterminer si oui ou non le règlement 4056/86 s'applique aux activités de transport multimodal.

En d'autres termes, peut-on étendre le champ d'application du règlement aux transports terrestres ?

La Commission a finalement retenu une interprétation restrictive du règlement : le transport multimodal n'est pas intégré dans le champ d'application du dudit règlement. Il est donc exclu de tout le bénéfice de l'exemption de groupe.

Cette attitude est le corollaire d'une vision très restrictive de la Commission quant à l'octroi d'une telle exemption. On voit ici sa volonté de faire disparaître ce régime d'exemption, contraire à son sacro-saint objectif de libre concurrence.

Voyons ce qui a été décidé par la juridiction européenne dans un arrêt récent qui montre son opposition farouche à l'application du règlement 4056/86 au transport terrestre d'un transport multimodal.

Le TPI (tribunal de première instance de Communautés) met fin aux espérances des conférences maritimes, comme en témoignent trois jugements du 28 février 2002. La première affaire (T86-95) oppose la Compagnie générale maritime et douze autres armateurs à la Commission appuyée par les chargeurs.

La FEFC ( Far Eastern Freight Conference) regroupe des compagnies qui assurent à la fois des services réguliers et des prestations multimodales selon un tarif commun. Les Allemands s'étant plaints de cette « entente », Bruxelles considère, le 21 décembre 1994, qu'il y a bien violation de l'article 81 du traité. Elle estime que les conditions de l'exemption ne sont pas remplies et enjoint les compagnies de mettre fin à l'infraction et prononce une amende de 10 000 écus.

Les armateurs saisissent le TPI pour faire annuler la décision ? Se posent deux questions fondamentales : l'existence d'une entente anticoncurrentielle et le bénéfice d'une exemption fondée soit sur l'article 81-3, soit sur le règlement 4056/86, soit sur le règlement terrestre 1017/68.

Après avoir qualifié le transport multimodal de marché distinct, la Cour a estimé qu'il y a bien violation de l'article 81, le FEFC possède 58% du marché et fausse la concurrence au détriment des voituriers, des commissionnaires, voire des ports.

Cette entente ne pourrait-elle pas bénéficier de l'exemption du règlement 4056/86, article 3 ?

Pas question, répond le Tribunal, ce texte ne vise que les transports maritimes internationaux au départ des ports de la Communauté. On ne peut y inclure le trajet terrestre. Le TPI ajoute que la proposition d'extension du règlement aux services terrestres, faite par le Conseil économique et social n'a pas été retenue.

## Chapitre 2

### LA REVISION DU REGLEMENT 4056/86

Le règlement 4056/86 du Conseil, tel que nous venons de l'étudier dans le titre premier de cette étude, est la principale réglementation communautaire en matière de concurrence applicable aux conférences maritimes. Il est entré en vigueur il y a plus de dix huit ans et n'a jamais été révisé depuis.

Aujourd'hui, certains jugent que les évolutions économiques et structurelles de l'industrie du transport maritime requièrent quelques aménagements de cette réglementation, qui leur semble complètement désuète et même dangereuse pour la survie de ce secteur industriel.

Quant aux armateurs, ils souhaitent, à l'inverse, la conservation de ce règlement communautaire très spécifique, qui leur permet cette organisation si particulière en conférence maritime.

En 1997, l'ancien commissaire européen à la concurrence, Karel Van Miert déclara la guerre au système conférentiel « ocean carrier had to be taught a lesson »<sup>1</sup>. Lors du « Shipper Forum 2003 » qui a été organisé à Anvers, l'exemption du Règlement 4056/86 a fait l'objet d'attaques virulentes, le système conférentiel étant qualifié de dépassé. L'exposé du commissaire européen à la concurrence, Mario Monti était attendu avec beaucoup d'intérêt. La Commission qui a l'intention de revoir le règlement 4056/86 a publié un rapport de consultation en mars 2003. Les autorités et parties concernées ont pu exprimer leurs points de vue sur l'exemption de groupe dans le rapport. Leurs commentaires devaient être remis le 3 juin de la même année. Mario Monti a précisé que tout était encore possible dans ce dossier, même s'il a ajouté que « les armateurs devront avancer des arguments en béton pour démontrer que les accords de prix sont indispensables pour la navigation de ligne. Je veux des arguments valables et pas des clichés émoussés », a-t-il précisé. « L'objectif de la procédure de révision est de vérifier si le règlement actuel donne encore satisfaction et de laisser le temps à toutes les parties de réagir ». La Commission se tient prête à accorder toute l'attention qu'il faut aux arguments et aux preuves démontrant la relation de cause à effet entre l'exemption de bloc et les avantages pour les chargeurs. Mais « il ne suffira pas de référer à la fiabilité des services ou à la stabilité des tarifs, il faudra démontrer que ce sont des accords de prix qui en sont la base. Les avantages prouvés devront, en outre, compenser les désavantages pour les chargeurs » a précisé Monti.

---

<sup>1</sup> Lloyd's List, Monday June 16 2003.

La Commission abordera le sujet en trois phases : après le rapport de consultation, la Commission présentera un livre vert (proposant différentes alternatives) ou un livre blanc (optant pour une solution). Ce choix dépendra essentiellement de la qualité des réponses apportées dans le cadre de la consultation. Enfin, le troisième et dernier temps : « au moment propice nous déploierons une initiative légale ».

Dans le cadre de cette procédure, la Commission ne prend pas de décision, ni ne condamne ledit système mais s'interroge : est-ce encore compatible avec l'évolution du marché ?... Est ce encore justifié ?...En a-t-on retiré les bénéfices attendus ?...N'est-il pas temps d'appliquer aux transport maritimes les règles de concurrence comme elles le sont pour les autres secteurs ?

Les armateurs doivent ramener la preuve que le règlement 4056/86 est toujours utile au secteur des transports maritimes autrement, il sera révisé ou aboli. (Section I). Mais, comme le préconise l'ELAA ( European Liner Affairs Association) cette charge de la preuve devrait être partagée entre chargeurs et armateurs. Nous verrons donc quels sont les arguments retenus par les chargeurs pour la réforme ou l'abolition de ce règlement (Section II).

## **SECTION PRELIMINAIRE : LE QUESTIONNAIRE DE LA COMMISSION**

Voici le questionnaire que la Commission a envoyée à toutes les parties concernées par la révision du Règlement 4056/86. Ils avaient jusqu'au 3 juin 2003 pour communiquer les commentaires.

- 1) Les services de cabotage ayant des effets sensibles sur les échanges intracommunautaires devraient-ils relever des règlements d'application communautaires ?
- 2) Les services de tramp devaient-ils relever des règlements d'application communautaires ?
- 3) Les taux de fret appliqués sur les trafic au départ et à destination de l'UE ont-ils été stables ces dix dernières années ?
- 4) Quels sont les facteurs ayant contribué à cette stabilité ou instabilité ?
- 5) Les conférences ont-elles exercé un rôle stabilisateur dans le passé ; et, dans l'affirmative, de quelle façon ?
- 6) Les conférences contribuent-elles, à l'heure actuelle, à garantir la stabilité ? Sont-elles susceptibles de continuer à le faire à l'avenir ?
- 7) Pour autant que les conférences exercent un rôle stabilisateur, cette stabilité est-elle en soit bénéfique pour les usagers ?
- 8) La fixation des prix par les conférences est-elle une condition préalable nécessaire au maintien d'un service régulier fiable ?
- 9) Dans quelle mesure considérez vous que les conférences ont contribué à la fourniture de services suffisants répondant aux attentes des chargeurs ?
- 10) Dans quelle mesure considérez vous que les conférences ont contribué à la fourniture de services réguliers efficaces ?

- 11) Dans quelle mesure les utilisateurs reçoivent-ils une partie équitable des avantages éventuels résultant de la fixation des prix par les conférences et d'autres pratiques faisant l'objet d'une exemption ? Estimez vous que ces avantages l'emportent sur les effets négatifs éventuels résultant du système des conférences ?
- 12) Les pratiques restrictives, telles que la fixation horizontale des prix et la limitation de l'offre, sont-elles indispensables aux fins de la stabilité des taux de fret, ainsi que de la fiabilité, de la suffisance, et de l'efficacité des services ? ces objectifs pourraient-ils être atteints grâce à des procédés moins restrictifs ?
- 13) Quelle valeur l'exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes de ligne ajoute-t-elle à celle de l'exemption par catégorie en faveur des consortiums ?
- 14) Quelles est la part des cargaisons transportées par PC (en EVP) en 2001 par a) les conférences, b) les consortiums/alliances et c) les compagnies maritimes indépendantes (cad hors conférences maritimes et hors consortiums) sur chacun des trafics transatlantiques nord
- 15) Quelle est la part des cargaisons conférentielles (en EVP) transportées en vertu de contrats individuels ( par opposition aux trafics conférentiels) en 2001 sur chacun des trafics sus-mentionnés ?
- 16) Dans quelle mesure les conférences sont-elles actuellement soumises à une concurrence sur les principaux trafics de l'UE ?
- 17) Quelles sont les barrières à l'entrée sur le marché des transports maritimes de lignes ?
- 18) Le maintien d'une surcapacité a-t-il pour objet ou pour effet de dissuader des concurrents potentiels d'entrer sur le marché ?
- 19) Dans quelle mesure et de quelle façon les discussions au sein des conférences réduisent elles la concurrence interne résultant de la liberté qu'on le membres de ces conférences de conclure des contrats individuels ?

20) Quels sont les arguments pour et contre le maintien des dispositions relatives aux ententes techniques ?

21) Les dispositions relatives aux conflits de droit n'ayant jamais été appliquées, ne convient-il pas de les supprimer ?

## **SECTION I : LES ARGUMENTS DES ARMATEURS POUR LE MAINTIEN DU REGIME D'EXEMPTION**

Mario Monti a demandé aux armateurs, par le biais de sa « consultation sur la révision du règlement 4056/86 » de ramener la preuve que le régime d'immunité pour les conférences maritimes était justifié.

Matthew Beddow<sup>1</sup> utilise une métaphore pour décrire la requête de Monti. Il la compare à un chirurgien qui demanderait à son patient de lui prouver qu'il ne doit pas l'amputer de sa jambe droite alors qu'elle ne lui a jamais posé de problème !

Plusieurs regroupements représentant les intérêts des armateurs ont été consultés par le biais du questionnaire de la Commission et, en analysant leurs réponses, on retrouve deux arguments phares. D'abord, ils prêchent pour le maintien de l'exemption de groupe en faveur des conférences maritimes pour assurer la stabilité des transports maritimes (I) mais aussi pour la fiabilité des services proposés (II) et enfin pour maintenir une concurrence effective (III).

#### I- La stabilité des taux de fret

Cette question est centrale car l'exemption accordée aux conférences maritimes est principalement motivée par un accord sur un taux de référence.

La « stabilité des prix » a été définie dans la décision TAA comme étant « le maintien par les conférences maritimes, des taux de fret à un niveau constant, selon une structure donnée, sur une période appréciable ».<sup>2</sup>

Les transporteurs considèrent que, en vertu du régime réglementaire actuel, les chargeurs « bénéficient de taux de fret relativement stables »<sup>3</sup>. Malgré les variations ponctuelles du taux de fret, liées aux différences saisonnières, aux cycles économiques qui eux peuvent être extrêmement volatiles, voire la situation géopolitique, la tendance est à un lissage qui s'effectue à la baisse. Les taux de fret ont donc été stables ces dix dernières années. (voir graphique Annexe II)

L'instabilité ponctuelle provient de facteurs externes : crises économiques, fluctuations monétaires, variations du cours des matières premières. La fixation d'un taux de référence assure un horizon tarifaire lisible au chargeur, qui lui permet d'organiser son activité et sa stratégie sur le long terme . Ce sont les conférences par ces outils qui ont contribué à cette stabilité.

---

<sup>1</sup> Januray 2004 Containerisation International, p.45

<sup>2</sup> 388<sup>e</sup> considérant.

<sup>3</sup> International Liner Shipping Regulation : Its Rationale and its benefits, document présenté par le World Shipping Council au Secrétariat de l'OCDE, p.15.

Les conférences maritimes ont également une grande importance quant au dialogue qui peut exister entre chargeurs et armateurs. Elles permettent d'établir un dialogue propice à une meilleure compréhension mutuelle et la découverte de solutions concertées aux problèmes posés. Ces conférences maritimes ont un rôle régulateur et donc stabilisateur y compris par rapport aux outsiders qui se positionnent par rapport aux taux qu'elle pratique.

## II- La fiabilité des services

La fixation de taux de référence est la base et la raison d'être des conférences dont les membres peuvent investir dans des navires sûrs et de qualité pouvant garantir un service fiable et pérenne aux chargeurs. L'absence de fixation de prix aboutirait à un phénomène de concurrence destructrice qui compromettrait à terme la disponibilité d'une offre maritime de qualité.

La fiabilité de l'offre de service de transport a été définie comme étant « le maintien dans le temps d'un service donné, de manière à assurer aux chargeurs la garantie d'une offre adaptée à leurs besoins. »<sup>1</sup>

En effet, pour offrir de telles garanties aux chargeurs, l'armateur a besoin d'un environnement stable. Or, la nature même du secteur crée un environnement instable dans la mesure la fourniture des services réguliers nécessite des investissements significatifs dans les navires, conteneurs et autres équipements et la régularité des services est garantie, ce qui entraîne des coûts fixes supportés par l'armateur quel que soit le volume de marchandises effectivement transportées, tandis que la capacité à générer le revenu est perdue une fois que le bateau part. Il y a donc une certaine incertitude.

Les conférences de lignes régulières assurent l'adaptation de la capacité de la flotte à la demande, accompagnant ainsi l'évolution du commerce international. Elles maintiennent en permanence la capacité exigée par le marché et peuvent donc s'engager sur la capacité mise à la disposition des chargeurs. Ces derniers savent donc que les horaires seront respectés et que le service sera adapté y compris lorsque se produiront les variations saisonnières du marché. Un chargeur qu'il soit petit ou important sait également qu'il pourra bénéficier du taux de

---

<sup>1</sup> Décision TAA, 388<sup>e</sup> considérant.

référence et que le service qui lui sera offert sera le même quel que soit le volume transporté. Il ne subira donc aucune distorsion de concurrence, ni discrimination.

Contrairement à ce qui est souvent avancé, il n'y a pas de sur-capacité structurelle mais une capacité qui répond à la demande si celle-ci augmente rapidement. Cette disponibilité évite toute sous-capacité ponctuelle ou saisonnière, donc toute rareté susceptible de provoquer une augmentation des taux.

Autre avantage reconnu au système conférentiel est que la présence d'armateur français dans une conférence permet de garder des ports français dans un service, ce qui ne serait pas forcément le cas autrement. L'avantage va donc aux chargeurs mais aussi aux ports.

### III- Le maintien d'une concurrence effective

Les conférences sont soumises à une concurrence interne, entre membres d'une même conférence, qui concluent individuellement et de manière confidentielle des contrats de service avec leurs clients et externes (puisque'il existe des outsiders sur toutes les lignes). De plus, il n'y a pas de barrières à l'entrée dans une conférence, les membres de celle-ci ne peuvent empêcher l'entrée de nouveaux concurrents.

Le système conférentiel maintient donc une certaine concurrence bénéfique aux chargeurs. Dans un article du Lloyd<sup>1</sup>, l'avenir de l'industrie maritime est envisagée dans le cas où le régime d'immunité serait aboli. « Il serait nettement préférable de laisser les choses en leur état actuel et ce pour plusieurs raisons. Les investissements en navires, en supports informatiques, sont devenus tellement lourds, que peu d'armements seraient aujourd'hui à même de financer la mise en place d'un service hebdomadaire assuré en solitaire et en toute indépendance. Il leur serait impossible de maintenir le même réseau de clientèle. Supprimer ces exemptions se traduirait par la mise de cette industrie dans un état d'opacité avec tout ce que cela implique ? Au lieu de cette stabilité qui caractérise aujourd'hui ces trafics ce serait l'instabilité, une rupture dans le jeu de l'offre et de la demande, car la disparition de bon nombres d'acteurs donnerait le champ libre à quelques géants avec comme perspectives des dictats en matière de tarifs, voire à plus long terme, la création de monopoles, ce qui ne serait guère à l'avantage des chargeurs. »

---

<sup>1</sup> Le Lloyd – Jeudi 3 avril 2003- Editorial « Liner : la fin d'une immunité ? »

## SECTION II : LES CHARGEURS EUROPEENS VEULENT LA PEAU DES CONFERENCES

Suite au questionnaire lancé par la Commission quant à la révision du règlement 4056/86, de nombreux collectifs de chargeurs ont émis leurs commentaires. Parmi ces collectifs, une des organisations les plus importantes est le European Shipping Council (ESC), qui est connu pour son attitude extrêmement critique à l'égard du système conférentiel et plus particulièrement, à l'égard de l'exemption dont bénéficient les conférences conformément au règlement 4056/86.

Les chargeurs exigent la suppression de l'exemption en bloc dont bénéficient les conférences. Pour cela, ils avancent trois types d'arguments. Prenant le contre-pied des opinions des armateurs, ils prétendent que les avantages reconnus aux conférences n'existent plus (stabilité, fiabilité, concertation avec les chargeurs) (I) et que, de toutes façons, cette structure de négociations n'a plus lieu d'être avec l'avènement de la supply-chain (II).

### I- Le système conférentiel : un système inefficace

Les conférences maritimes sont censées garantir :

- des prix stables
- des services fiables
- des transports maritimes réguliers, suffisants et efficaces.

□ En ce qui concerne la *stabilité des taux de fret*, à l'aide de tableaux, Björn Salmon de Volvo Logistics Europe a démontré que cette stabilité annoncée par les armateurs grâce aux accords de prix était une fable et il se demande dès lors pourquoi l'industrie aérienne et les opérateurs ferroviaires ne peuvent pas conclure d'accords de prix.

De même, le rapport de l'OCDE<sup>1</sup> constate que les chargeurs doutent fortement que la fixation des prix par les conférences ait débouché sur une stabilité des taux au fil du temps. Ils ont indiqué que des variations de plus de 30% n'étaient pas rares et que certaines atteignaient même 200%.

Il est évident qu'il est difficile de déterminer si la situation aurait été différente en l'absence d'exemption aux règles de concurrence pour les conférences maritimes de ligne. Toutefois, même si l'on supposait que les trafics exploités par les conférences maritimes de ligne sont généralement caractérisés par des prix stables, il resterait à démontrer que cette stabilité résulte de la fixation des prix par les conférences et non par exemple, d'une augmentation du nombre de contrats individuels à long terme.

---

<sup>1</sup> DSTI/DOT (2002)2 du 16.4.2002 p.44-45

□ Une des justifications de l'existence des conférences maritimes est qu'elle garanti des *services fiables*. A cet égard, le rapport de l'OCDE indique que les améliorations apportées à ces services semblent résulter, non pas du pouvoir qu'ont les conférences de fixer les prix mais précisément du fait que ce pouvoir a diminué au cours des dernières années et que les transporteurs ont dû rechercher de nouvelles stratégies afin de demeurer rentables dans un environnement plus concurrentiel.<sup>1</sup>

□ Le *phénomène de surcapacité* : L'une des principales critiques formulée à l'égard de l'exemption des règles de concurrence en faveur des conférences maritimes de ligne est qu'une telle mesure encourage le maintien d'une surcapacité sur les trafics sur lesquels les conférences sont présentes. Les chargeurs font valoir que ce sont eux, en pratique, qui supportent le coût de cette surcapacité, en raison de taux de fret conférentiels « supraconcurrentiels ». Selon eux, la levée de cette immunité aurait pour effet d'inciter des compagnies maritimes les moins efficaces à quitter le marché et – à long terme- de permettre une meilleure adéquation entre l'offre et le demande de capacité de transport.

□ Toujours selon ce même rapport de l'OCDE, l'immunité accordée aux conférences pourrait inciter les transporteurs à prendre des décisions *d'investissement peu efficaces* du point de vue économique, reposant sur l'hypothèse selon laquelle la fixation des prix par les conférences sert de filet de sécurité et garantit un niveau minimum de recettes, même en cas de diminution de la demande.

□ Des *pratiques unilatérales*. Les chargeurs font également valoir qu'ils ne sont pas réellement consultés au sujet des hausses de pris des conférences ou des retraits de capacité. Ils ont le sentiment de se voir imposées unilatéralement ces décisions.

---

<sup>1</sup> Point 121.

## II- Le système conférentiel : un système dépassé

Dick Ven Den Broek Humphreij, le président de l'ESC a déclaré que le système conférentiel était dépassé. « Les chargeurs n'ont que faire des conférences et veulent des partenaires à long terme ».

L'avènement des supply chain, vers 1995 a métamorphosé l'industrie maritime. Aujourd'hui, les chargeurs préfèrent conclure des contrats bilatéraux. En effet, aujourd'hui 80 à 90% de la marchandise est transportée par contrats individuels. C'est pourquoi l'exemption mise en place par le règlement 4056/86 est complètement inutile et devrait être abolie.

Björn Salmon de Volvo Logistics Europe partage son point de vue : « les supply chain, solutions sophistiquées dont nous avons besoin ne laissent plus place aux pratiques conférentielles, qui sont entièrement dépassées. Ce qui nous intéresse, c'est le coût total du transport et c'est pourquoi nous voulons des tarifs all-in et entièrement transparents ( au lieu de tarifs agrémentés de toutes sortes de charges). Nous misons sur des coûts de transports stables via des contrats à long terme ».<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Le Lloyd – Samedi 14 juin 2003 – p3 et 4.

## CONCLUSION

Avec l'émergence de la supply chain, les armateurs proposent des coûts globaux avec, très souvent des accords individuels. Cette « révolution » de l'industrie maritime annonce-t-elle la mort des conférences ?

Si les conférences ont perdu de leur puissance, elles restent néanmoins une enceinte de concertation importante tant que :

- les Etats reconnaîtront le droit des armateurs de s'entendre sur les taux de fret au sein des conférences maritimes ;
- les armateurs auront besoin de s'entendre sur les taux de fret. Or, un marché dominé par un faible nombre d'opérateur de taille importante pourrait bien rendre inutile le recours à la structure confédérale.

En souhaitant réformer ou abolir le régime d'exemption accordé aux conférences maritimes, la Commission met à mort le système confédéral, en rendant illégal la fixation d'un taux de référence entre les membres.

La politique menée par la Commission européenne favorise l'émergence d'oligopoles. Le problème, dans un secteur aussi internationalisé que le transport maritime de ligne, est que rien ne permet d'assurer que ces oligopoles seront contrôlés par des intérêts communautaires.

A trop vouloir appliquer une concurrence pure et parfaite, la Commission risque de causer de graves dommages à l'industrie maritime européenne avec de tels mouvements de concentration. Cette attitude ne prend en compte qu'un seul des objectifs du traité, sans composer avec les autres.

En effet, la libre concurrence est prise en lieu et pour place d'une véritable politique industrielle. La Commission semble méconnaître complètement l'objectif numéro un du Traité de Rome, à savoir la mise en place d'un développement économique sain et fructueux. La libre concurrence ne devrait être qu'un outil pour la réalisation de cet objectif très général. Mais en aucun cas, nous devrions voir les transports maritimes confrontés à cette attitude ultra-libérale de la Commission, bafouant le caractère d'intérêt général que revêt l'industrie du transport maritime.

*« La mer, la mer toujours recommencée...On peut en dire autant du droit maritime. Droit vivant, toujours fluctuant, à l'affût des dernières inventions de la technologie pour appréhender les modifications des structures économiques et sociales et pour apprécier les effets juridiques de la politique internationale, c'est un droit en fin de compte assez peu dogmatique; il est surtout pragmatique. »*

Cette définition du Droit maritime donnée par le Doyen RODIERE<sup>1</sup> est tout à fait significative de l'attitude de la Commission en matière de concurrence maritime. En effet, les autorités de concurrence européennes souhaitent réformer le régime d'exemptions accordé aux conférences maritimes afin de s'accorder avec les évolutions du commerce maritime. Toutefois, on peut regretter que leur motivation ne soit que purement pragmatique, à savoir la recherche absolue de la libre concurrence, au détriment d'un idéal plus dogmatique, celui du respect du caractère d'intérêt général du transport maritime.

La libéralisation des transports maritimes se fera au détriment d'un service de qualité.

Le secteur des transports maritimes n'est pas le seul à connaître ce genre d'idéologie très libérale. L'ensemble des transports européens connaît une vague de libéralisation sous l'impulsion de l'Union européenne.

---

<sup>1</sup> Que sais-je ? « Le Droit Maritime » René RODIERE, Presse Universitaire de France, p.3.

TABLE DES ANNEXES
-------------------

**Annexe I** : Règlement 4056/86..... p.61

**Annexe II** : Indices des frets de ligne régulière.....p.67

## BIBLIOGRAPHIE

### Mémoires utilisés :

- « *La politique de la CEE dans le domaine des transports maritimes* », F.M. BANNES, Université d'Aix en Provence, (1992-1)

### Documents de l'Union Européenne :

#### •• *Législation :*

- Règlement (CEE) n° 4057/86 du Conseil, du 22 décembre 1986.
- Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil, du 22 décembre 1986.
- Règlement (CE) n°870/95 de la Commission du 20 avril 1995.
- Règlement (CE) n°1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002.
- Règlement (CEE) n°479/92

#### •• *Documents sans valeur juridique :*

- Communication de la Commission « *Vers une nouvelle stratégie maritime* », COM(96).
- Documents de consultation sur la révision du Règlement (CEE) n°4056/86 du Conseil déterminant les modalités d'application des articles 81 et 82 du Traité.
- Discours de Loyola de Palacio, commissaire à l'énergie et aux transports : « *Pour une véritable politique du transport maritime* » 10/06/2003, [SPEECH/03/287]

#### •• *Jurisprudence :*

### Articles de doctrine :

- « *Les conférences et consortiums maritimes dans les mailles du droit communautaire* » par P. CHAUMETTE. Etudes de Droit Maritime à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle. Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, DMF, p89.
- « *Le droit de la concurrence maritime dans la perspective communautaire* » par P. BONASSIES, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Tome XVI-1998, p53.
- « *Le Droit communautaire de la concurrence appliqué aux activités portuaires* » par Ph. CORRUBLE. DMF janvier 2002, p.160.
- « *Les fondements du droit communautaire de la concurrence : la théorie de la concurrence-moyen* » P.BONASSIES, Mélanges WEILL, DALLOZ, 1983, p.50.
- « *A fearful leap in the dark* » Ken SERENSON, Containerisation international, January 2004.
- « *Price-fixing on the line* » Matthew BEDDOW, Containerisation international, January 2004.
- « *EC Vetoes liner discussion deals* », Janet PORTER, Lloyd's List, Monday June 16 2003.
- « *Brussels Appeals on line fees* », Janet PORTER, Lloyd's List, Monday June 16 2003.
- « *Time to take on honest look* », Lloyd's List, Monday June 16 2003.
- « *Les chargeurs européens veulent la peau des conférences* », Le Lloyd, samedi 14 juin 2003.
- « *Liner : la fin d'une immunité* », Le Lloyd, jeudi 03 avril 2003.
- « *Brussels pledges global approach to liner law* », Janet PORTER, Lloyd's List, Wednesday April 2 2003.
- « *TACA takes the congeniality test* », Janet PORTER, Lloyd's List, 9/04/2003.
- « *Brussels piles pressure on liner conferences* », Janet PORTER, Lloyd's List, Monday March 31 2003.
- « *ESC will seek an end to lines' antitrust immunity* », Lloyd's list, Wednesday November 20 2002.
- « *Conférences maritimes dans l'œil du cyclone...* », Marie TILCHE, Bulletin des Transports et de la Logistique – Numéro 2931 du 11 mars 2002.
- « *Liner Conferences' last post* », Lloyd's Shipping Economist, February 2002.

#### Ouvrages :

- « *Droit maritime* ». Martine REMOND-GOUILLOUD, Pedone, 1998, n°427.

- « *Le Droit de la concurrence et les transports maritimes* », Régis CONFAVREUX, DMF, Ed. MOREUX.
- « *Transports maritimes et concurrence communautaire, la confrontation* », Bénédicte RAJOT. Ed. Economica, Collection Droit des affaires et de l'entreprise, 2001.

Documents divers :

- « *Etude sur les transports maritimes 2001* », Rapport du secrétariat de la CNUCED, Nations Unies New York Genève, 2001. UNCATD/RMT/2001.
- “ *Competition policy in liner shipping- Final report*”, Directorate for Science, Technology and Industry, Division of Transport, 16 Apr 2002. DSTI/DOT (2002)2.
- “*Rapport Annuel 2003*”, présenté à l'Assemblée générale du 26 mars 2003 par E. Berlet, Délégué Général, Armateurs de France.
- Code de conduite des Conférences Maritimes (ONU), Genève, 06/04/1974.

Cours :

- Cours de M. le Professeur P. BONASSIES, DESS Droit Maritime et des Transports, 2003-2004.

Site Internet :

Site de L'union Européenne : [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

Site du European Shippers Council (E.S.C) : [www.europeanshippers.com](http://www.europeanshippers.com)

Site de l'Organisation pour le Commerce et le Développement (OCDE): [www.oecd.org](http://www.oecd.org)

Site du World Shipping Council (WSC) : [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)

## TABLES DES MATIERES

### Les conférences maritimes et le droit de la concurrence communautaire

Sommaire.....	p.2
Introduction .....	p.4
- L'application du droit communautaire aux transports maritimes.....	p.4
- Les dispositions applicables.....	p.5
- Le règlement 4056/86.....	p.6
- Nécessité d'une réforme .....	p.7
<b>TITRE I Le Conseil et la concurrence maritime : La libre concurrence au service d'une véritable politique industrielle européenne.....</b>	<b>p.9</b>
<b>Chapitre I L'objectif de libre concurrence.....</b>	<b>p.10</b>
<i>Section I- Le principe général de l'interdiction des ententes commerciales (article 81)</i>	<i>p.11</i>
<i>Section II- L'interdiction de l'abus de position dominante (article 82).....</i>	<i>p.12</i>
I- La position dominante.....	p.13
II- L'abus de position dominante.....	p.14
<b>Chapitre II Prise en compte de la spécificité du transport maritime.....</b>	<b>p.16</b>
<i>Section I- Les particularismes du transport maritime.....</i>	<i>p.16</i>
I- Les contraintes économiques du transport maritime.....	p.18
A- La demande	
B- L'offre	
II- L'organisation particulière du transport maritime.....	p.20
A- Les conférences maritimes	
- définition	
- historique	
- fonctionnement interne	
- fonctionnement externe	

- B- Les consortia
  - historique
  - définition

*Section II- La prise ne compte du caractère d'intérêt général des transports maritimes : le régime d'exemptions.....p.24*

- I- L'exemption de groupe : l'article 3 du règlement 4056/86.....p.24
  - A- Champ d'application du règlement..... p.24
  - B- Conditions et obligations..... p.25
  - C- Contrôle des ententes exemptées..... p. 27
- II- Les exemptions individuelles.....p.28

**TITRE II La Commission et la concurrence maritime : La libre concurrence comme politique industrielle européenne.....p.29**

**Chapitre I - Le Règlement 4056/86, un instrument juridique vidé de tout contenu.....p.31**

*Section I : Les évolutions récentes de l'industrie des transports maritimes rendant le règlement caduque.....p.31*

- II- La libéralisation du Transport Maritime.....p.31
- III- La conteneurisation et le transport multimodal.....p.32
  - A- Les atouts économiques, techniques et juridiques .....p.32
    - Atouts techniques et économiques
    - Atouts juridiques
      - B- L'Union européenne confrontée à des législations étrangères favorables au multimodal.....p.35
    - Le US Shipping Act
    - La loi japonaise

*Section II : La conception restrictive du règlement par la Commission..... p.37*

- I- Interprétation restrictive de l'exemption de groupe accordée aux conférences maritimes.....p.37
  - A- Interprétation restrictive des accords prévus au Règlement 4056/86.....p.37
    - 1- Les accords exemptés par le Règlement 4056/86.....p.38
    - 2- L'interprétation restrictive de la Commission.....p.38
  - B- Refus d'élargir le domaine de l'exemption à d'autres types d'accords.....p. 39
    - 1- Une vision de la Commission trop restrictive rejetant les Tolerated Outsiders Agreements.....p.40
    - 2- Un refus justifié pour les Accords dits de gestion de capacités.....p.42

II-	Interprétation restrictive de l'exemption de groupe pour le segment maritime d'un transport multimodal.....	p.43
	A- L'application contestable du Règlement 1017/86.....	p.44
	B- Débat sur l'application du Règlement 4056/86.....	p.45
<b>Chapitre II – La révision du Règlement 4056/86.....</b>		<b>p.47</b>
<i>Section Préliminaire : Le questionnaire de la Commission.....</i>		<i>p.49</i>
<i>Section I- Les arguments des armateurs pour le maintien du régime d'exemption.....</i>		<i>p.52</i>
I-	La stabilité des taux de fret.....	p.52
II-	La fiabilité des services.....	p.53
III-	Le maintien d'une concurrence effective.....	p.54
<i>Section II- Les chargeurs veulent la peau des conférences maritimes.....</i>		<i>p.55</i>
I-	Les système conférentiel : un système inefficace.....	p.55
II-	Le système conférentiel : un système dépassé.....	p.55
Conclusion.....		p.58
Table des Annexes.....		p.60
-	Annexe I.....	p.61
-	Annexe II .....	p.67
Bibliographie.....		p.68
Tables des matières.....		p.71