

Paris, le 7 janvier 2019

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : HT. 5252 - Réponse à la consultation publique de la Commission relative au règlement d'exemption par catégorie en faveur des consortiums maritimes

I - Rappel du contexte

La Commission a ouvert une consultation publique, qui court jusqu'au 20 décembre 2018, au sujet du règlement n°906/2009 de la Commission, qui fixe les conditions particulières auxquelles les consortiums maritimes peuvent bénéficier d'une exemption au titre de l'article 101§3 du Traité qui autorise dans certains cas les accords entre entreprises qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres.

Les consortiums sont essentiellement des accords entre compagnies de transport de conteneurs qui organisent l'exploitation en commun d'un service de transport maritime régulier. Différentes pratiques sont autorisées dans ces accords à l'exception de la fixation des prix. Ils permettent une amélioration des services maritimes, une augmentation du nombre de lignes ou de la fréquence, le maintien d'un nombre plus élevé de dessertes directes ou l'amélioration de la productivité.

Ils permettent aux gros transporteurs de réaliser des économies d'échelle au niveau de l'utilisation des navires et aux petits armateurs d'être présents sur certains marchés pour lesquels ils n'auraient pas les capacités suffisantes. Ceci est d'autant plus nécessaire qu'on observe une augmentation continue des tailles de navires et donc du coût des investissements nécessaires à la mise en service du nombre requis de navires.

La consultation porte sur la prolongation du règlement, qui expire le 25 avril 2020, pendant une période additionnelle de cinq ans.

II- Les consortium n'empêchent pas l'existence d'un marché concurrentiel

Depuis la dernière consultation, la taille des compagnies maritimes a continué d'augmenter, notamment par un effet de concentration. Plusieurs évolutions importantes ont eu lieu parmi les acteurs majeurs¹, ce qui montre que le secteur est en mouvement. Concernant les tarifs de fret (prix de transport des conteneurs), ils sont relativement bas depuis la crise de 2008 et les armateurs se sont adaptés à ces prix bas en augmentant la taille des navires et en réduisant leurs coûts, parfois au détriment de la qualité de service (optimisation des vitesses, etc.). En sus du prix de base du transport de fret, les armateurs ont également appliqué des charges supplémentaires liées notamment au prix du carburant, du fait de sa volatilité.

¹ Faillite d'un acteur majeur, fusions, modification des alliances.

Il existe actuellement trois grandes alliances au niveau mondial, Ocean Alliance (CMA-CGM, COSCO, Evergreen, OOCL), 2M (Maersk, MSC, HMM) et The Alliance (ONE, K-Line, NYK, MOL, Hapag-Lloyd, Yang) qui regroupe 77% de la capacité mondiale. C'est au sein de ces alliances que se négocient la plupart des principaux consortiums.

L'expérience acquise et les évolutions récentes suggèrent que les motifs justifiant une telle exemption restent valables dans la mesure où les compagnies continuent à rechercher des gains d'efficacité et que la concurrence au sein d'une alliance semble effective sur le critère du prix.

III- Le contrôle réel du champ de l'exemption

Un des arguments avancés pour supprimer le règlement d'exemption est l'existence d'un règlement général sur les ententes horizontales. Cependant, le dispositif du règlement d'exemption apporte un cadre plus complet et plus adapté au secteur maritime que les lignes directrices horizontales qui sont beaucoup trop générales pour offrir aux armateurs le même niveau de sécurité juridique.

Par ailleurs, il est plus permissif par certains aspects.

IV- Proposition de maintien du règlement éventuellement assorti d'aménagements

Le règlement actuel présente l'avantage pour toutes les parties (transporteurs et chargeurs) d'offrir un cadre juridique plus précis, et son abandon serait source d'incertitudes pour eux, obligeant par exemple les transporteurs à faire des auto-évaluations systématiques. Néanmoins, les chargeurs estiment que la qualité des services a baissé sur la période du règlement actuel (réduction de la capacité au sein d'une alliance à gérer les chargements de conteneurs, dégradation de la desserte des ports secondaires, contraintes telles que le saut d'escale ou le retard). Ils sont donc favorables à son maintien uniquement s'il est assorti de modifications de certains aspects tels que le niveau du seuil d'exemption ou l'application aux consortiums d'un contrôle similaire à ceux effectués pour les fusions-acquisitions d'entreprises.

Les transporteurs quant à eux, sont favorables à la reconduction du règlement d'exemption en l'état.

*

* *

Après une analyse, basée notamment sur ces positions, les autorités françaises sont globalement favorables au maintien d'un cadre juridique spécifique.

Le maintien d'un règlement d'exemption leur paraît donc approprié, en particulier afin de protéger les petits consortiums. Elles soutiennent en revanche l'examen de modifications éventuelles dans le cadre du comité consultatif.

Parmi les pistes, il pourrait être envisagé de mettre en place plusieurs seuils donnant lieu à des obligations différentes selon la taille du service, les parts de marché ou le nombre d'acteurs en présence par exemple. Enfin, une clarification de la situation des consortiums dépassant le seuil fixé par le règlement européen serait nécessaire.