



# Gazette de la Chambre

Lettre d'information de la Chambre arbitrale maritime de Paris

Comité éditorial : François Arradon - Pierre Raymond - Jean Yves Grondin

Editeur : Jean Yves Grondin

## De l'influence grandissante des autorités communautaires sur les activités des compagnies maritimes

Georges Sioufi, Vice-Président - Directeur Juridique CMA-CGM

### Généralités

Voilà plusieurs décennies que les compagnies maritimes n'ont pas connu un âge d'or tel que celui qui a été observé entre la fin 2003 et tout au long des années 2004 et 2005.

Cette embellie quasi généralisée s'est traduite par des bénéfiques records pour les entreprises de transport maritime qui, faut-il s'en étonner, ont pour la plupart leur siège social dans la vieille Europe (sur les cinq premières compagnies mondiales, quatre sont européennes).

L'Asie et plus, particulièrement la Chine qui est devenue en quelque sorte l'atelier du monde a créé une demande de transport sans équivalent historique que les moyens navals existants ne sont plus capables d'assumer.

D'où la forte hausse constatée sur les taux de fret mais aussi sur le prix des navires et sur le marché de l'affrètement.

C'est dans ce contexte quelque peu euphorique que la Commission s'est rappelée au bon souvenir des armateurs en ouvrant le 14 décembre 2004 une enquête sur le GIE fiscal français et en proposant exactement un an plus tard le 14 décembre 2005 l'abrogation de l'exemption en faveur des conférences maritimes.

### Les accords armatoriaux et le déclin annoncé des conférences.

Ce qui était vrai il y a vingt ans ne le serait plus aujourd'hui !

Il est rappelé que c'est par un Règlement 4056 de l'année 1986 que la Commission a légitimé les conférences qui sont des forums ou structures au sein desquelles les armateurs discutent et fixent ou pour être plus exact tentent de fixer les taux de frets.

Le fameux règlement instaurait donc en faveur de ces compagnies une exemption à la prohibition des ententes édictées par les anciens articles 85 et 86 du traité de Rome (aujourd'hui art 81 et 82).

Cette mesure dérogatoire était justifiée par l'exigence que l'article 84 du Traité de Rome sur la politique des transports soit appliqué de façon combinée avec les dispositions relatives à la concurrence.

Que s'est-il donc passé pour qu'aujourd'hui pour qu'il y ait un tel revirement ?

Le commissaire Charlie Mc Creedy qui, sous la pression des chargeurs mécontents des augmentations de taux, défend la proposition d'abrogation de l'exemption par catégorie instaurée par le règlement 4056/86, se contente d'expliquer que « l'industrie des transports maritimes européenne est forte et a tout à gagner d'un marché concurrentiel » (!).

Sa proposition de règlement est basée d'une part sur le constat que les conditions d'octroi de cette exemption ne seraient plus remplies c'est-à-dire qu'en pratique, les effets positifs de la mesure n'auraient pas compensé ses effets négatifs par le biais d'un transfert équitable du profit en faveur des usagers et d'autre part sur une analyse d'impact qui montrerait que l'abrogation de l'exemption entraînerait probablement une baisse des tarifs de transport.

Sauf que la proposition élude le fait que les augmentations de tarifs constatées ces dernières années sont dues à la croissance de la demande de transport et non pas à l'action des conférences qui de leur côté ont été bien incapables d'enrayer les précédentes chutes des taux.

Quoiqu'il en soit et malgré la forte opposition des armateurs européens, on s'achemine vers une abrogation du règlement 4056/86 qui prendrait effet deux ans après l'adoption par le Conseil du règlement d'abrogation. Ce délai de grâce de deux ans sera mis à profit pour préparer l'après 4056/86.

Dans le cadre des nouvelles «*Trade Associations*», l'échange d'informations entre armateurs serait autorisé mais encore faudrait-il définir la fréquence de ces échanges. Ces échanges porteraient sur des indices de prix mais aussi sur l'utilisation des capacités. Le stockage de données chiffrées, de statistiques et la publication d'un indice des prix et de formules communes pour le calcul des taxes sont prévus dans le nouveau dispositif.

La nouvelle proposition souhaite également faire entrer le cabotage et les services de tramp dans les dispositifs généraux applicables aux compagnies maritimes.

Mais le plus surprenant est qu'à l'heure du déclin annoncé des conférences en Europe, des pays asiatiques, et non des moindres, sont en train d'adopter des législations tendant à reconnaître les effets bénéfiques des conférences en légitimant leur existence à l'instar du règlement 4056/86.

Ainsi Singapour vient d'adopter une nouvelle législation anti trust (Competition Act) applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Cette nouvelle loi prévoit dans sa section 36 l'instauration d'un «*Block Exemption Order*» en faveur des armateurs. Le texte d'exemption ayant été soumis à une consultation dont les résultats ont été rendus publics, devraient entrer en vigueur sous peu. Ce texte qui devrait prendre effet rétroactivement au 1<sup>er</sup> janvier 2006 prévoit un régime d'exemption pour les conférences et les consortiums à la fois. Il couvre les accords sur les prix et les capacités et, c'est l'originalité par rapport aux textes européens, il s'étend aux activités de transports terrestres (THC et haulage) lorsqu'elles constituent un complément du transport maritime.

## De l'influence grandissante des autorités communautaires sur les activités des compagnies maritimes (suite et fin)

### Et les consortiums ?

Si les conférences existent depuis les années 1870, les consortiums sont une construction récente de la pratique.

Après un avoir connu engouement pour les consortiums fortement intégrés où les coûts et les recettes étaient mis en commun de telle sorte que l'ensemble s'apparentait plus à une société en participation, la profession tend depuis quelque années vers la mise en œuvre d'accords de partenariat dits V.S.A («*Vessel Sharing Agreement*») qui, dans leur version la plus courante, consistent dans la mise en commun et l'exploitation de navires exploités sur une ligne. Sont généralement exclus de cette mise en commun de moyens les containers. En principe chaque partenaire y apporte au minimum un navire. Toutes les décisions importantes relatives à la gestion opérationnelle de la ligne (choix des navires, des escales, etc.) sont déterminées de concert entre les partenaires.

Les consortiums ont, à l'inverse des conférences maritimes, la sympathie des autorités de la concurrence dans la mesure où la structure même de ces accords est réputée compatible avec le principe d'exemption retenu par l'article 81 al 3 du Traité instituant la Communauté Européenne. En application de ce principe sont exemptées les ententes qui «contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte».

La Commission Européenne est ainsi venue le 20 avril 2005, adapter les règlements 479/92 et 823/2000 quant à la durée des consortiums en offrant la possibilité aux compagnies maritimes d'étendre la durée maximum de verrouillage de ce type d'accord de deux ans supplémentaires (ou trois ans pour les consortiums dits fortement intégrés) dans l'éventualité où les partenaires décideraient d'accroître l'efficacité du service en investissant un montant au moins égal à la «moitié des investissements réalisés par les membres du consortium au titre du service de transport maritime offert par celui-ci».

D'une manière générale ces mesures sont en faveur des compagnies maritimes encore qu'il soit possible de voir dans ce type de règlement la volonté supplémentaire des autorités européennes de s'inviter à la table des négociations entre les armateurs en réglementant davantage leurs partenariats.

### La fin du GIE fiscal français

Instauré en 1998, le dispositif du GIE venant à la suite de celui des quirats est un mécanisme fiscal de soutien à l'investissement de certains biens industriels dont les navires de commerce.

Après une pratique régulière de près de 6 ans, la nouvelle de l'enquête déclenchée par la Direction Générale de la Concurrence de la Commission Européenne le 14 décembre 2004 a éclaté comme un orage dans un ciel bleu.

La Commission considère en effet qu'il s'agit d'une aide d'Etat spécifique au secteur maritime. Elle soutient qu'en pratique, et bien que la mesure édictée par l'article 39 CA du CGI ait une portée générale, l'écrasante majorité des agréments délivrés ont bénéficié au transport maritime ; que l'agrément est délivré de façon discrétionnaire et non sur la base de critères préétablis.

Les autorités françaises soutiennent pour leur défense que l'article 39 CA ne constitue pas une aide, qu'il n'existe pas d'avantage particulier pour les investisseurs et les utilisateurs des biens concernés dans la mesure où les conditions d'amortissement de ces biens relèvent du droit commun, et qu'enfin la Commission n'a apporté aucun élément tangible pour étayer l'assertion selon laquelle les agréments seraient délivrés à partir de données subjectives.

Mais, au-delà des arguments purement juridiques développés de part et d'autre dans cette affaire, il existe d'abord une importante question de crédibilité du système français.

Il y a ensuite une question de confiance, la confiance légitime qu'avaient les armateurs et les investisseurs sur la conformité du mécanisme du GIE fiscal. Pourquoi la Commission qui, bien qu'elle n'ait jamais été notifiée officiellement pour les raisons que l'on connaît, était au courant du dispositif du GIE fiscal n'a-elle pas réagi plus tôt ? Pourquoi avoir attendu 6 ans pour ouvrir une enquête ?

La décision de la Commission qui devait être rendu en Juin ne sera finalement rendue que fin septembre au mieux.

En cas de condamnation, l'Etat français se trouverait dans la position difficile de devoir réclamer le remboursement des « avantages » reçus.

La suppression brutale du régime du GIE fiscal sans alternative satisfaisante marquerait un coup d'arrêt à l'investissement sous pavillon français, le RIF n'étant pas à lui seul susceptible de constituer un attrait suffisant.

