La politique des transports maritimes de la Communauté Européenne

Eleni Dalmira

▶ **To cite this version:**

Eleni Dalmira. La politique des transports maritimes de la Communauté Européenne. Droit. 1997. hal-02086890

HAL Id: hal-02086890

https://hal.univ-lorraine.fr/hal-02086890

Submitted on 1 Apr 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Centre Européen Universitaire

DEA de droit Communautaire - DESE juridique
Mémoire

Directeur d'études:M. Olivier Audéoud

La politique des transports maritimes de la Communauté Européenne

Préparé par: Mlle Dalmira Hélène

Année Universitaire 1996/1997

Centre Européen Universitaire

DEA de droit Communautaire - DESE juridique
Mémoire

Directeur d'études: M. Olivier Audéoud

La politique des transports maritimes de la Communauté Européenne

Préparé par: Mlle Dalmira Hélène

Année Universitaire 1996/1997

A mes parents

Remerciements

Je tiens à remercier tout particulièrement mon Directeur de mémoire, Pr. Olivier Audéoud, pour m'avoir offert l'opportunité de réaliser ce projet qui me tenait à coeur et aussi pour son aide précieuse.

Je tiens à remercier également Dr Anna Bredima-Savopoulou qui m'a soutenu et aidé dans mes recherches.

SOMMAIRE

Page

INTRODUCTION

Section 1: L'importance de la navigation maritime pour la Communauté 1

Section 2: L'historique de la politique maritime commune 3

A. Les ambiguïtés du traité 3

B. Les initiatives en matière maritime entre 1973 et 1985 5

C. Les révisions du traité 9

PREMIERE PARTIE: L'application des règles fondamentales du Traité aux transports maritimes

Chapitre I: La libre circulation des travailleurs et les transports maritimes 11

Section 1: Egalité de traitement 12

A. Le principe de non-discrimination entre les ressortissants communautaires 12

B. Le principe de la préférence communautaire 13

Section 2: Droit social communautaire 15

A. Coordination des régimes nationaux de sécurité sociale 16

B. Protection de la santé et de la sécurité au travail 17

Chapitre II: La liberté d'établissement 21

Section 1:Les pavillons des Etats membres 22

A. Le pavillon national 22

a) L'octroi de pavillon 22

b) Les principes communautaires et l'immatriculation des navires 23

§1) La condition de nationalité du propriétaire 24

§2) La condition d'exploitation 24

B. Les seconds pavillons des Etats membres 26

a) Eléments d'histoire 26

b) Les registres internationaux 27

c) Les registres *bis* 28

Section 2: La communautarisation des registres 30

A. Le projet de registre communautaire: EUROS et la notion d'armateur communautaire 30

a) Le projet de registre communautaire: EUROS 30

§1) Avantages et contraintes du projet EUROS 31
§2) Appréciation 32
b) La définition commune de la notion d'armateur communautaire 33
B. Le règlement n° 613/91 du Conseil 34
C. Le projet d'harmonisation des registres nationaux 35
Chapitre III: Libre prestation des services et transports maritimes 36
Section 1: Le règlement 4055/86 du Conseil 37
A. Le domaine d'application et les principes du règlement 37
a) Le domaine d'application 37
b) L'application du règlement par la CJCE 38
§1) L'arrêt Corsica Ferries France du 13/12/1989 39
§2) L'arrêt Commission/ France du 5/10/1994 39
§3) L'arrêt Corsica Ferries II 40
§4) L'arrêt Matteo-Peralta 40
B. Le disposif du règlement 4055/86 41
a) L'abolition des réservations unilatérales de cargaison 41
b) La prohibition des accords bilatéraux 42
§1) Les accords existants 42
§2) Les accords futurs 43
§3) Difficultés de mise en oeuvre 43
Section 2: Le cabotage 44
A. L'importance du cabotage 45
a) Pour le commerce intracommunautaire 45
b) Les arguments des pays du Sud-le cas de la Grèce 46
B. Le dispositif du règlement n° 3577/92 47
a) Les bénéficiaires 47
b) Les clauses de sauvegarde 48
c) Les types de cabotage 49
§1) Le cabotage continental 50
§2) Le cabotage insulaire 50
d) Conclusions 51

DEUXIEME PARTIE: Politique maritime et politique communautaire de la concurrence

Chapitre I: L'application des règles communautaires de concurrence aux transports maritimes de ligne - les premiers pas 52

Section 1: Le cadre juridique à l'activité des conférences 53

A. Les conférences maritimes et le Code de Conduite 53

a) Les conférences maritimes 53

b) Le Code de Conduite 54

B. Le «compromis de Bruxelles», règlement n° 954/79 55

a) L'historique 55

b) Le contenu du règlement n° 954/79 56

Section 2: Le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil 56

A. Les principes et le dispositif du règlement 57

a) Le domaine d'exemption 57

§1) Ententes techniques (art. 2) 57

§2) Ententes commerciales 58

§3) Ententes entre usagers et conférences (art. 6) 58

b) Les conditions et les limites de l'exemption 58

c) Les procédures administratives 60

B. Les difficultés de la mise en oeuvre du règlement n° 4056/86 62

a) La condamnation de conférences traditionnelles 62

§1) L'affaire Comités armatoriaux franco-ouest-africains 63

§2) L'affaire CEWAL, COWAC, UKWAL 64

b) Les conférences maritimes de deuxième génération 65

§1) La conteneurisation 65

§2) Le Trans-Atlantique Agreement 65

§3) L'affaire Far Eastern Freight Conference 67

Chapitre II: L'intervention renouvelée en matière de règles de concurrence 68

Section 1: Les règlements «consortiums» 68

A. Le règlement d'habilitation du Conseil 69

B. Le règlement d'application de la Commission 70

Section 2: Interventions publiques et droit de la concurrence 72

A. Les services portuaires: services publics 73

a) Les dispositions du Traité relatives aux services publics 73
b) La condamnation de l'exploitation exclusive des activités portuaires 73
§1) L'affaire Port de Gênes 73
§2) L'affaire Roscoff 74
B. Les aides accordées par les Etats membres en matière maritime 74
a) L'article 92 du Traité 74
b) Les aides publiques en matière maritime 76
§1) Les registres bis 76
§2) Le contrôle d'aides d'Etat 78
§3) Les aides destinées aux services portuaires 79
Chapitre III: Pratiques tarifaires déloyales et libre accès au trafic transocéanique 80
Section 1: Pratiques tarifaires déloyales 80
A. La notion de "pratiques tarifaires déloyales" 81
B. Les procédures de la défense 82
Section 2: Libre accès au trafic transocéanique 83
A. Les consultations entre Etats membres 83
B. Le règlement n° 4058/86 84
a) Objet et champ d'application 84
b) Formes d'action-Procédure 85

TROISIEME PARTIE: L'action internationale de la CE et la protectionde l'environnement marin
Chapitre I: L'action internationale de la CE en matière maritime 87
Section 1: La capacité internationale de la Communauté 87
A. La Communauté et les Etats tiers 88
a) Compétences explicites et compétences implicites 88
§1) Compétences explicites 88
§2) Compétences implicites 89
b) Compétence de l'article 235 du Traité de la CE 90
c) La procédure de conclusion des accords CE 91
B. La Communauté et les organisations internationales 91
a) Le droit d'établir des liaisons 92

b) Le statut et les modalités de représentation de la Communauté dans certaines organisations internationales 92
Section 2: Les compétences externes de la Communauté dans le domaine maritime 93
A. La coopération de la Communauté avec des organisations internationales en matière de transports maritimes 94
B. Les relations avec les pays tiers 94
Chapitre II: La protection de l'environnement marin 96
Section 1: La sécurité maritime au niveau international 97
A. Le rôle d'organisations internationales concernant la protection de l'environnement marin 97
a) L'Organisation Maritime Internationale 97
§1)Le rôle de l'OMI 97
§2) Des avancées significatives au cours de ces dernières années 99
b) L'Organisation Internationale du Travail 99
B. Les organisations régionales 100
a) Le memorandum de Paris 100
b) L'action des cinq Etats riverains de la Mer du Nord 101
Section 2: La réponse communautaire à la question de sécurité maritime 102
A. Les compétences de la Communauté au niveau international concernant la protection de l'environnement marin 102
B. Les premiers pas vers une politique de sécurité maritime 103
C. La politique commune de sécurité maritime 105

CONCLUSION 107

INTRODUCTION

Section 1: L'importance de la navigation maritime pour la Communauté

Le secteur maritime est important pour la Communauté européenne parce qu'il rapporte des devises étrangères et qu'il fournit de l'emploi tant en mer qu'à terre. En outre, le secteur maritime est un des facteurs aussi bien de l'unité et de la sécurité de l'espace européen, du fait que l'Union européenne, - premier partenaire mondial du commerce international - dépend pour l'essentiel de ses approvisionnements du commerce maritime. Le transport maritime est aussi d'une importance toute particulière pour le commerce entre les Etats membres de la Communauté dans la mesure où plus de 50% des marchandises à tonnage sont transportées par mer. Par ailleurs, les transports jouent un rôle essentiel dans l'intégration de la Communauté, dans ses performances économiques et pour la mobilité de ses citoyens.

Il est donc essentiel, de disposer d'une flotte sous pavillon communautaire viable si l'on veut éviter que ne dominent, dans les services offerts aux exportateurs et aux importateurs de la Communauté Européenne, des intérêts maritimes non communautaires.

Par conséquent, la Communauté a besoin d'une politique des transports maritimes orientée vers la promotion d'activités maritimes telles que le transport des marchandises par les compagnies d'Etats membres, vers l'utilisation de navires immatriculés dans les Etats membres et vers l'emploi de marins qui soient des ressortissants des Etats membres.

Pour l'importance des échanges, la Communauté européenne figure au premier rang mondial; en 1982, ses échanges[1] avec les pays tiers ont représenté, en valeur, 21% des importations et 20% des exportations mondiales, quand la part des USA était de 16% des importations mondiales et de 10% des exportations mondiales.

Quelques 95% du volume total des échanges de la Communauté avec les pays tiers et 30% à peu près du trafic intracommunautaire s'effectuent par mer. La part de trafic tiers varie entre 90% environ pour le Danemark et la Grèce et 35% environ pour la France.

Toutes ces données démontrent que la Communauté est tributaire des échanges mondiaux et que ses intérêts maritimes dépendent des marchés internationaux de navigation maritime.

---

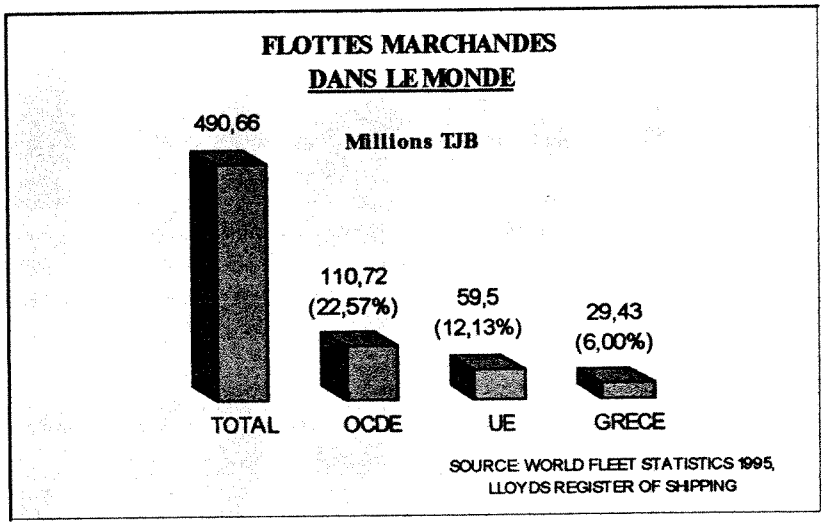
[1] V.: Lloyd's register of shipping, Statistical tables, Londres

Malheureusement, les transports maritimes communautaires sont en crise depuis plusieurs années en raison de la récession prolongée du commerce mondial auquel s'ajoute le renforcement des mesures protectionnistes adoptées par d'autres pays.

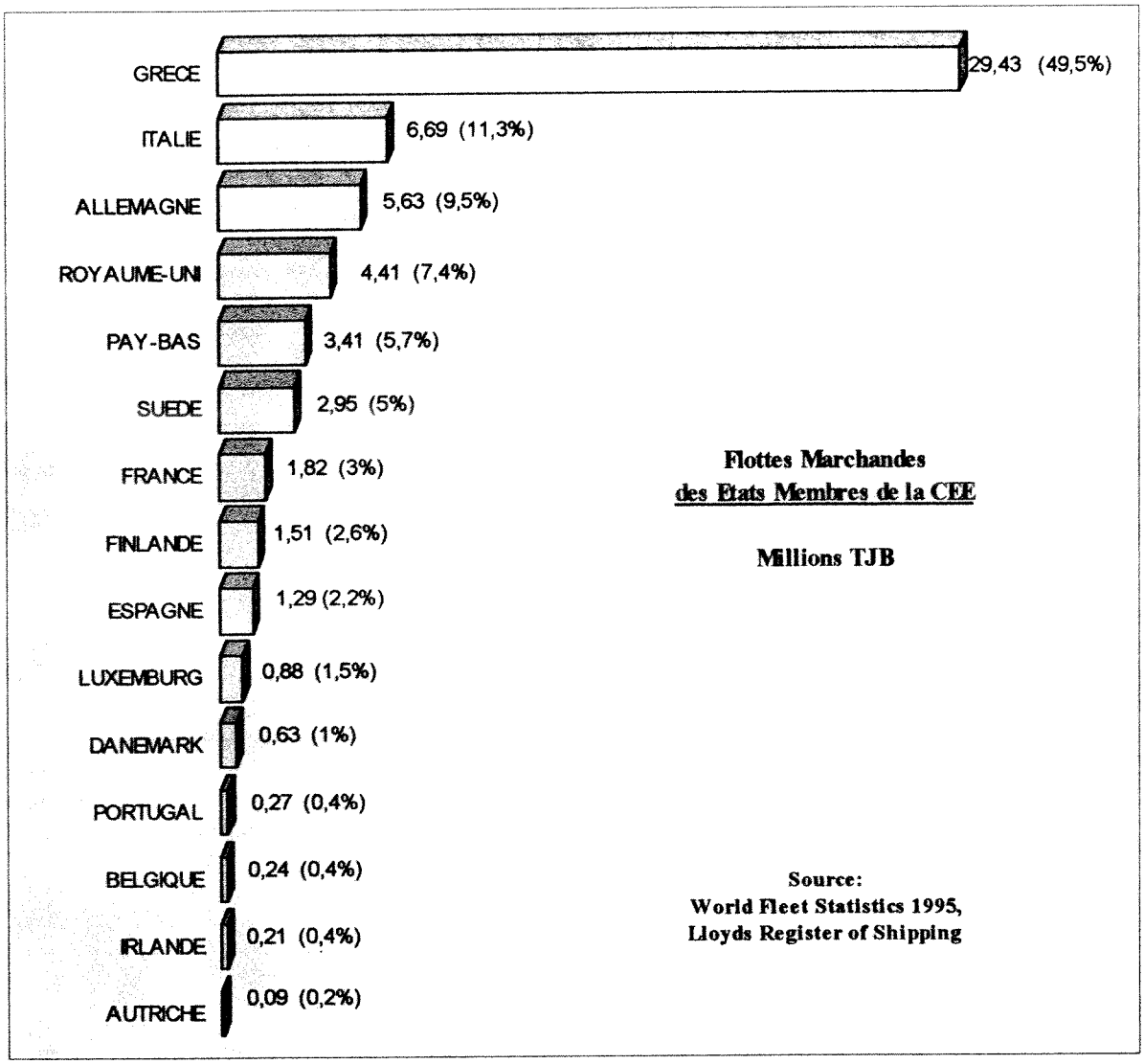
Globalement, la flotte de la Communauté dans le tonnage mondial entre 1970 et 1988, est passée[2] de 32,3 à 15,4%, tandis qu'au cours de la même période la flotte de libre immatriculation a crû de 19 à 31,6% ces pays ne représentant en 1939 que 1,2% du tonnage mondial. Depuis 1980, la part de cette flotte s'est réduite de plus de 20%, malgré l'adhésion de la Grèce, qui est la plus importante des flottes marchandes de l'Union européenne.

En 1993, la flotte communautaire ne représentait plus que 13% du tonnage mondial, alors que son marché économique absorbe plus du tiers des échanges mondiaux. Les armateurs européens se sont efforcés de s'adapter à la concurrence mondiale en transférant une partie de leurs navires sous pavillon de complaisance, constituant ainsi une flotte «contrôlée». A partir de 1986 ont fleuri dans les Etats membres des registres *bis* ou *internationaux*, permettant d'employer des marins étrangers à des conditions «internationales». Ces mesures n'ont assuré qu'un ralentissement de la dégradation. Elles ne sauraient compenser l'insuffisance de la politique communautaire des transports maritimes.

Cette constatation ne doit pousser à des conclusions négatives, car elles seraient contredites par la place des transports maritimes dans les économies européennes, mais prouve que la mise en place d'une politique commune est longue et difficile.



[2]V.: Rapport de la section des transports et communications sur la communication de la Commission au Conseil intitulée «Vers une politique commune des transports-Transports maritimes», doc. COM(85)90final, Bruxelles 28/4/1985



Section 2: L'historique de la politique maritime commune

Les premières initiatives de politique communautaire sont déjà anciennes[3], elles remontent à la Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA) et ne concernaient alors qu'un aspect relativement limité du transport lié au déplacement des produits miniers et métallurgiques qui, à l'époque, revêtaient une grande importance pour les économies européennes.

A. Les ambiguïtés du traité

La politique européenne globale des transports est née avec l'instauration de la CEE par le Traité de Rome du 25 mars 1957. Concrètement, l'article 3 du Traité de Rome prévoyait *«l'instauration d'une politique commune dans le domaine des transports»*, du fait que les

[3]V.: Odier Fr., «Transports maritimes», Jurisclasseurs, fascicule 1140, 5, 1994 et Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992, pag.133

fondateurs du Marché commun avaient bien compris[4] que les transports internationaux, à cause des interventions divergentes des Etats, pouvaient constituer une entrave sérieuse à la liberté des échanges.

Ainsi, le transport est avec l'agriculture le seul domaine qui fasse l'objet d'une «politique commune» et d'un titre spécifique dans le traité (2e partie, titre IV). Mais le traité se contente de fixer la procédure par laquelle cette politique devrait être définie (art. 75§1):

«En vue de réaliser la mise en oeuvre de l'article 74, et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Conseil, statuant à la fin de la deuxième étape et à la majorité qualifiée par la suite, établit sur proposition de la Commission et aprés consultation du Comité économique et social et de l'Assemblée:

*a)**des règles communes** applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres,*

*b)**les conditions de l'admission** de transporteurs non-résidents aux transports nationaux dans un Etat membre,*

*c)**toutes autres dispositions utiles**».*

Ce texte évoque la suppression des discriminations et l'interdiction des mesures de protection, mais il ne propose pas de contenu pour une politique commune des transports. En effet, le Traité de Rome limite le champ de son application aux transports terrestres, l'extension aux autres modes de transport ne pouvant résulter que d'une décision unanime.

Plus précisément, l'article 84 disposait dans sa version 1957:

«1)Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

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

On constate alors qu' il y a un régime spécifique[5] accordé dans le Traité aux transports maritimes. Cela s'explique, en prémier lieu, par la dimension mondiale de ces activités. Il apparaît impossible de distinguer un marché communautaire du marché mondial. Les échanges

---

[4]V.: Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992, pag.133

[5]V.: Bauchet P., «Les transports de l'Europe, la trop lente intégration»,Economica, 1996,p. 114, Chaumette P., «Transports Maritimes», Encyclopédie Dalloz, Juin 1995, p. 2, et Greaves R., «Transport Law of the European Community», Athlone, London 1991,p.105

entre les Etats membres et les Etats tiers se distinguent difficilement des relations intracommunautaires et la politique communautaire doit nécessairement tenir compte de l'organisation internationale des transports maritimes.

En deuxième lieu, la disparité des législations nationales - notamment en matière sociale (emploi des marins étrangers, formation des équipages, rémunérations) - et surtout les accords et ententes en vigueur, rendaient très difficile l'application du Traité dans le secteur maritime.

La formule adoptée par le Traité comportait deux ambiguïtés[6]. D'une part, l'unanimité semble difficile à réunir dans un domaine de dimension mondiale comme le transport maritime. D'autre part, la marge d'appréciation du Conseil dans l'exercice du pouvoir qui lui est dévolu est difficile à saisir. Doit-il se contenter d'arrêter des actions communes, ou doit-il rendre effectifs les principes énoncés dans le traité dans le secteur maritime. En d'autres termes, les règles générales du traité s'appliquent-elles au transport maritime et donc s'imposent-elles au Conseil?

Pour les Etats membres engagés dans cette discussion, le dit article a pour conséquence d'exclure la navigation maritime du champ d'application du Traité, pour la Commission[7] et pour le Parlement[8], a pour unique objet d'écarter les transports maritimes des articles applicables aux transports terrestres. Une telle interpretation est favorable à l'applicabilité des règles générales du Traité au secteur maritime.

Malgré ces querelles, le développement de la politique communautaire continue et n'est pas sans conséquences sur le domaine maritime.

B. Les initiatives en matière maritime entre 1973 et 1985

A partir de 1973, la querelle se transforme en premières initiatives vers une politique commune des transports maritimes. Dr Anna Bredima-Savopoulou et Prof. John Tzoannos ont signalé sept raisons[9] du dit changement:

•Avec la première extension de la Communauté, la navigation maritime a pris beaucoup plus de place parmis les intérêts communautaires du fait que la Grande-Bretagne et le Danemark, deux nations maritimes importantes, sont devenues membres et ont introduit dans la Communauté leurs intérêts spécialement orientés vers la navigation maritime à l'échelle

---

[6]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996, p. 1
[7]V.: Mémorandums 12/11/1960 et 10/4/1961
[8]V.: Rapport Seefeld

mondiale. La navigation maritime est devenue en même temps un élément plus important du système intracommunautaire des transports.

•La crise de la navigation maritime au niveau mondial, et

•l'expansion de la discrimination des pavillons et le renforcement des mesures protectionnistes adoptées par d'autres pays se sont aggravés depuis 1973.

•La catastrophe de l'Amoco Cadiz en 1978 ainsi que d'autres qui ont provoqué la pollution et par conséquent ont sensibilisé l'opinion publique en matière de pollution de la mer.

•L'augmentation du nombre des questions sur les transports maritimes, soumis au Parlement Européen, et

•le deuxième élargissement de la Communauté en 1981, avec l'adhésion de la Grèce, une force maritime importante, ont comme conséquence le renforcement d'un intérêt pour les transports maritimes.

Plus concrètement, en 1973, après le premier élargissement de la Communauté, la Commission introduisit un recours en manquement[10] - affaire *«Marins Français»* - contre la France[11], relatif `a l'article 3 du Code de la marine marchande qui réservait les emplois maritimes à des ressortissants français. Cette disposition contredisait l'article 48 du Traité qui suppose l'accès dans les emplois nationaux à tout ressortissant communautaire. La Cour a déclaré que le principe de la liberté de circulation des travailleurs est d'application immédiate, mais aussi que les transports maritimes sont soumis aux règles générales du Traité. Dans la mesure où les objectifs de la politique commune peuvent être atteints par les règles générales, celles-ci doivent recevoir application; et par conséquence *«...la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 48 du Traité....».*

En pratique, la portée de l'arrêt du 4/4/1974 a été faible. La France l'a pris en compte mais le code du travail maritime est resté sans changement. La réglementation nationale des brevets maritimes a permis de maintenir pendant vingt ans le privilège de nationalité des marins. La France a modifié seulement sa législation concernant l'exploitation du plateau continental[12].

---

[9]Bredima A. - Tzoannos J., «The Common Shipping Policy of the EC», North Holland, 1990 p. 75 et aussi Erdmenger J., «Vers une Politique des Transports pour l' Europe», RTL Edition, 1981, p. 102

[10] CJCE 4/4/1974, Commission/ République Française, Aff. 167/73, Rec. 359

[11]Bauchet P., «Les transports de l'Europe, la trop lente intégration»,Economica, 1996, p.114, Bredima A. - Tzoannos J., «The Common Shipping Policy of the EC», North Holland, 1990 p. 75 et Chaumette P., «Transports Maritimes», Encyclopédie Dalloz, Juin 1995, p. 2

[12]JO L n° 77-485 du 11/5/1977, modifiant JO L. N° 68-1181 du 30/12/1968, D 1977.193

Le premier élément de communautarisation des transports maritimes provient donc de la jurisprudence et bénéficie au marin.

Sous l'impulsion des rapports PRESCOTT et SEEFELD du Parlement européen, en 1976, la Commission a présenté au Conseil une communication relative aux activités maritimes. Le 4/11/1976, le Conseil a adopté une résolution en vue de l'élargissement de la politique commune aux transports maritimes. Les premières mesures prises montrent une absence sérieuse de coordination[13].

En 1977, le Conseil a adopté une décision[14] instituant une procédure de consultation en ce qui concerne les relations entre les pays membres et les pays tiers dans le domaine maritime, ainsi que les actions relatives à ce domaine au sein des organisations internationales. Cette procédure de consultation, dans la pratique, est restée subordonnée à la décision des Etats membres[15]. Elle n'est pourtant pas sans intérêt, car elle traduit la prise de consience d'une action commune à terme, même si elle ne marque pas la volonté de réaliser cette politique commune à court teme.

Suite aux catastrophes de la fin des années soixante-dix, un ensemble de mesures communes ont été adoptées notamment en décembre 1978[16]. De plus, une recommandation n°79/144 du Conseil invite les Etats membres à signer et ratifier la convention internationale de 1978 sur les Normes de formation des gens de mer, et de délivrance de brevet.

Tirant aussi conclusion de la catastrophe de l'Amico Candiz en 1978, une décision n° 81/971 du Conseil a institué un système commun d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par déversement d'hydrocarbures en mer[17].

En 1979, le Conseil a décidé que les Etats membres devaient ratifier le code de conduite[18] des conférences maritimes, élaboré par la Commission des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED), le 6/4/1974. Pour y parvenir, il était nécessaire d'envisager une adaptation des règles communautaires de la concurrence, ce qu'admettait le compromis dit de Bruxelles. En fait, le code de conduite organise des répartitions de trafic

---

[13]V.: Chaumette P., «Transports Maritimes», Encyclopédie Dalloz, Juin 1995, p. 2

[14]Décision n° 77/587 du Conseil, 13/9/1977, JOCE, n° L 239, 17/9

[15]V.: Odier Fr., «Transports maritimes», Jurisclasseurs, fascicule 1140, 5, 1994, p. 4

[16]Dir. n° 79/115, du 21/12/1978, relative au pilotage des navires par des pilotes hauturires opérant dans la mer du Nord et dans la Manche, JOCE n° L 33, 8/2/1979, p. 32 et n° 79/116, du 21/12/1978, relative aux conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant, JOCE n° L 33, 8/2/1979, p. 33

[17]Décision n° 81/971, JOCE n° L 365, 10/12/1981, p. 52

[18]V.: Assonitis G., «Réglementation Internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED», PUF, 1991

selon la nationalité des compagnies; en principe, il est donc contraire aux objectifs du Traité de Rome.

Mieux connu sous le nom de «Brussels Package[19]», le règlement[20] vise essentiellement à ne pas appliquer, sauf aux compagnies maritimes des pays en voie de développement, les dispositions du code sur le partage du trafic au sein des conférences entre la Communauté et d'autres pays de l'OCDE. Le code et le règlement n° 954/79 sont entrés en vigueur en octobre 1983.

Toutefois, jusqu'à présent, ni le Conseil ni la Commission n'ont clairement défini le cadre général dans lequel s'inscriraient les décisions politiques spécifiques. Pourtant, en mars, 1985, la Commission a proposé un programme d'action relatif aux transports maritimes[21].

Dans sa communication la Commission a estimé que: *«...la Communauté est maintenant arrivée à un stade de développement de sa politique maritime qui nécessite une approche plus cohérente. L'objectif de la présente communication consiste dés lors à donner pareille ligne générale à la politique maritime commune,.... et à proposer les nouvelles mesures que la Commission juge nécessaires pour la promotion des intérêts de la Communauté en matière de commerce et de transports maritimes.*

Compte tenu de la dimension largement nondiale des transports maritimes de la Communauté, la Commission estime que toute politique maritime communautaire doit, inévitablement, accorder une place prédominante aux aspects internationaux, c'est-à-dire aux relations entre les Etats membres de la Communauté et les pays tiers. Elle estime également que les aspects intracommunautaires de cette politique doivent tenir compte du contexte international.

La présente communication doit être lue en liaison avec la communication de la Commission sur les transports terrestres de février 1983[22] et avec la communication sur l'aviation civile de mars 1984[23]. Ces trois communications dressent ensemble un bilan complet de la situation et contiennent une série de propositions pour le développement de la politique commune des transports».

---

[19]V.: Bredima A. - Tzoannos J., «The Common Shipping Policy of the EC», North Holland, 1990, p. 79

[20]Règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil, du 15/5/1979 concernant la ratification par les Etats membres de la Convention des Nations Unies relatives à un Code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces Etats à la Convention, JOCE, n° L 121, 17/5

[21]«Vers une politique commune des transports», Bull. CEE, Suppl. 5/85

[22]JOCE C 154, du 13/6/1983

[23]JOCE C 182, du 9/7/1984

En mai de la même année, le Parlement a déposé un recours en carence[24], fondé sur l'article 175 du Traité, et la CJCE a condamné le Conseil[25]. Celui-ci devait définir une politique commune des transports, ce que l'article 75 lui imposait avant la fin de la période transitoire. La carence était manifeste dans le champ de compétence discrétionnaire du Conseil, en matière de liberté de prestations de services dans le secteur des transports. Dans ce domaine, ce ne sont pas les règles générales des articles 59 et 60 qui sont applicables, mais les règles spécifiques définies par le Conseil selon le titre IV.

A partir de cette date, les transports maritimes relevaient de la politique commune des transports. Bruxelles a mené une politique de réglementation, dans ce domaine plus tôt qu'ailleurs, par les quatre règlements du 22/12/1986 qui feront l'objet de notre étude.

C. Les révisions du traité

L'Acte unique européen, entré en vigueur en 1987[26], modifie l'article 84§2 du Traité de la CEE que réservait un traitement spécifique aux transports maritimes. Les décisions du Conseil en la matière sont désormais prises à la majorité qualifiée, et non plus à l'unanimité. Ce dispositif, prévu par l'article 75, alinéas 2 et 3, du Traité de la CEE, a permis un approfondissement rapide de la communautarisation à la fin des années quatre-vingt.

La situation de la flotte communautaire, malheureusement n'a cessé de se dégrader, en dépit d'un raffermissement du marché entre 1988 et la guerre du golfe Persique en 1990. En 1989, la Commission propose un série de mesures dites «positives»[27], destinées à améliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté; constatant que: *«seules des politiques actives peuvent enrayer le triple recul de la flotte communautaire»*

Ceci posé, la Commission propose au Conseil trois règlements dans des domaines très divers, dont celui qui instaure un registre communautaire (EUROS) et prévoit la navigation sous pavillon communautaire pour les navires. Elle envisage également l'élimination des restrictions en matière de cabotage, la clarification de la situation des consortiums, vis à vis du droit de la concurrence,la définition de l'armateur communautaire.

---

[24]CJCE 22/5/1985, Parlement/ Conseil, Aff. 13/83, Rec. 1513

[25]V.: Chaumette P., «Transports Maritimes», Encyclopédie Dalloz, Juin 1995, p. 3 et «Eurochambres en de EEG vervoerspolitiek», Bulletin Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen, Antwerpen April 1986

[26]JOCE L 169, 29/6/1987

[27]Communication de la Commission au Conseil: «Un avenir pour les transports maritimes de la Communauté: Mesures destinées à ameliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté, COM(89)266fin, Bruxelles, 3/8/1989, JO n° C 263 du 16/10/1989, p.11

En 1992, le Traité de Maastricht, instituant l'Union européenne, ouvre quelques perspectives nouvelles. Il introduit la procédure de coopération, ce qui associe étroitement le Parlement européen à la décision. Dans sa version actuelle, l'article 84§2 dispose: *«Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne. Les dispositions de procédure de l'article 75§1 et 3 s'appliquent».*

L'article 189B organise une procédure de codécision entre le Conseil et le Parlement. Le nouvel article 228 définit les procédures de conclusion des accords internationaux. L'impact du principe de subsidiarité, prévu à l'article 3B, alinéa 2, reste ambigu; il n'est exclu que dans les domaines de compétence communautaire exclusive. Selon le prof. Patrick Chaumette: *«L'affirmation d'une politique maritime commune semble seule apte à relancer la dynamique de construction du droit communautaire, au-delà des modifications institutionnelles».*

En réalité, l'acquis communautaire dans le domaine maritime est maintenant loin d'être négligeable. Les Etats membres doivent prendre des dispositions pour transposer les principes du droit communautaire dans les législations nationales et tenir compte de la jurisprudence communautaire. Nous examinerons, dans une première partie, l'application des principes fondamentales du Traité aux transports maritimes. Dans une deuxième partie, nous analyserons la politique qui a été menée pour «la régulation du marché», notamment la politique de la concurrence aux transports maritimes, et, dans une troisième partie, nous présenterons les relations exterieurs de la Communauté dans le domaine maritime.

PREMIERE PARTIE: L'application des règles fondamentales du Traité aux transports maritimes

C'est par l'établissement d'un marché commun que la Communauté doit atteindre les objectifs qui lui sont assignés: le principe d'unité du marché, la notion de marché intérieur sont autant de formulations de cette exigence fondamentale selon laquelle les activités entrant dans le champ d'application des traités doivent pouvoir se développer librement d'un Etat membre à l'autre, comme si elles se déroulaient dans les limites d'un même Etat.

Selon l'article 3c CEE, l'action de la Communauté Européenne vise d'abord la création d'un *«marché intérieur caractérisé par l'abolition, entre les Etats membres, des obstacles à la libre circulation des personnes, des services et des capitaux»* Telles sont les quatre grandes libertés du Marché commun. Selon la jurisprudence de la CJCE, notamment dans l'arrêt "Marins Français", ces principes doivent être aussi appliqués au domaine des transports maritimes.

Chapitre I: La libre circulation des travailleurs et les transports maritimes

La libre circulation des personnes sur le territoire des pays membres de la Communauté constitue une condition nécessaire à la réalisation d'un véritable Marché commun, et *a fortiori* d'un Marché unique. En application du principe général de l'article 6 CEE, l'article 48 vise à éliminer dans les législations des Etats membres les dispositions qui, en ce qui concerne l'emploi, la rémunération et les autres conditions de travail, imposeraient au travailleur ressortissant d'un autre Etat membre, un traitement plus rigoureux ou le placeraient dans une situation désavantageuse par rapport à la situation faite, dans les mêmes circonstances, à un national.

En matière maritime, l'application des articles 48 à 51 CEE signifie[28] la prohibition des discriminations entre ressortissants communautaires, c'est-à-dire le principe de l'égalité de traitement, la préférence communautaire vis-à-vis des marins des pays tiers (Section 1), la coordination des régimes nationaux en matière de sécurité sociale, et des conditions de travail (Section 2).

---

[28]V.: Bredima A. - Tzoannos J., «The Common Shipping Policy of the EC», North Holland, 1990, p.96 et Odier Fr., «Transports maritimes», Jurisclasseurs, fascicule 1140, 5, 1994

A titre d'exception, les Etats membres peuvent réserver à leurs ressortissants nationaux l'emploi de capitaine de navire, de commandant de bord et son suppléant, selon l'article 48§4, qui sont chargés de prérogatives de puissance publique.

Section 1: Egalité de traitement

Le Traité de Rome a affirmé le principe de la libre circulation des travailleurs, en vue de la constitution du marché commun. Il en résulte une prohibition des discriminations entre ressortissants communautaires (A), mais aussi, le principe de la préference communautaire vis-à-vis des travailleurs des pays tiers (B).

A. Le principe de non-discrimination entre les ressortissants communautaires

La liberté de circulation des travailleurs, selon le Prof. Chaumette, *«met directement en cause le traditionnel privilège de nationalité des marins, au moins vis-à-vis des ressortissants communautaires»*. Depuis 1974, la CJCE a affirmé la primauté de l'égalité de traitement et de la prohibition de la discrimination. Dans l'affaire Commission c/Belgique, aff., C-37/93[29], la Cour a constaté que *«en laissant subsister dans la législation belge des dispositions en vertu desquelles certains emplois de marin, autres que celui du capitaine et du second capitaine, sont réservés aux ressortissants belges, le Royaume de Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 48 CEE et des articles 1er et 4 du règlement n° 1612/68 du Conseil du 15/10/1968, relatif à la libre circulation des travailleurs dans la Communauté»*. La CJCE a eu l'occasion de préciser aussi que la liberté de circulation des travailleurs concernait même les marins pêcheurs rémunérés à la part[30].

L'article 48§4 CEE autorise une dérogation à l'égalité d'accès à l'emploi concernant les emplois dans l'administration publique. La jurisprudence communautaire[31] a donné à cette notion un contenu strict, communautaire et uniforme: il s'agit des emplois relevant de l'exercice habituel de prérogatives de puissance publique. Dans le domaine maritime, la situation du commandant de bord, capitaine du navire, présente de fortes particularités. Le capitaine de bord est chargé de dites prérogatives: Officier ministériel pouvant recevoir un

---

[29]CJCE 1/12/1993, Commission/ Belgique, Aff. C-37/93, Rec. I-6295

[30]CJCE 14/12/1989, The Queen/ Ministry of Agriculture -Fisheries and Food -ex parte Agegate, Aff. C-3/87, Rec., 4459

[31]CJCE Commission/ République d'Italie, Aff., 225/85

testament, officier de police judiciaire pouvant constater des infractions à bord et instruire un dossier.

Pr Bonassies a considéré que le capitaine représente à bord l'ordre juridique du pavillon, c'est-à-dire le Droit. Dès lors, il doit avoir la nationalité du pavillon. Cela est, selon Pr Chaumette, peut-être souhaitable, mais notamment à l'intérieur de la Communauté la qualité de ressortissant communautaire peut paraître suffisante[32].

La Cour a reconnu la spécificité de la situation du capitaine et du second capitaine et a déclaré que[33]: *«...le commandant de bord, ainsi que son suppléant, peuvent être soumis par les Etats membres du pavillon à une exigence de nationalité».*

Au-delà de la question de principe juridique, de nombreux pays subissent pratiquement une pénurie de capitaines de navire et multiplient les dérogations à l'exigence de nationalité.

B. Le principe de la préference communautaire

Quelques 250 000 à 300 000[34] personnes sont enregistrées comme navigants de tous grades dans les pays de la Communauté. La taille accrue des navires et les progrès technologiques, en entaînant une contraction sensible des équipages, ont réduit la demande de navigants. D'après une enquête menée par le Fédération internationales des transports, les flottes marchandes des pays du nord de la Communauté n'employaient plus en 1980 que 40% environ des personnes employées en 1960.

Il est difficile de calculer la proportion d'étrangers employés dans les flottes des Etats membres, qu'il s'agisse de ressortissants d'autres Etats membres ou de pays tiers, mais la Commission estime qu'ils représentent environ 15 à 20%.

Les salaires payés aux marins varient évidemment d'un Etat membre à l'autre en raison essentiellement des différences existant entre les situations nationales et les régimes de sécurité sociale[35]. Il en résulte une difficulté pour le transport maritime communautaire, soumis à la concurrence d'armateurs établis dans des pays tiers qui souvent ne sont pas obligés d'appliquer des normes aussi strictes en matière de composition des équipages et des barèmes de salaires aussi élevés que dans la plupart des Etats membres de la Communauté.

---

[32]V.: Chaumette P., «L'essor du droit communautaire maritime», DMF 1992, p.346

[33]CJCE 1/12/1993, Commission/ Belgique, Aff. C-37/93, Rec. I-6295

[34]«Vers une politique commune des transports. Transports maritimes», Communication et propositions de la Commission au Conseil, COM/85/90/fin. 15/3/1985

Ce problème a été aggravé par la situation économique actuelle et a conduit certains armateurs à rechercher des équipages moins coûteux autre part[36]. Par ce moyen, ils aggravent le chômage parmi les marins des Etats membres. Cette réduction du nombre de marins qualifiés et semi-qualifiés pourrait avoir des conséquences défavorables pour les Etats membres.

Les syndicats, et notamment le comité syndical des transports dans la Communauté, ont soutenu que *«la seule façon de sauvegarder l'emploi de ressortissants communautaires dans la flotte communautaire, tant en quantité qu'en qualité, est d'adopter une politique permettant aux armateurs de la Communauté d'offrir les salaires et conditions de travail qui inciteraient des ressortissants de la Communauté à accepter des emplois en mer».*

Néanmoins, la Commission, dans sa Communication transmise au Conseil le 19/3/1985 a déclaré que: *«.....Toutefois, il est impossible d'isoler les problèmes sociaux et d'emploi de la dimension internationale que revêt le transport maritime»*, pour ajouter que *«seule une politique pro-concurrentielle peut apporter des importants avantages à la Communauté dans son ensemble, mais aussi aux travailleurs».*

Plus concrètement, la Commission a estimé que: *«l'amélioration de la compétitivité de la flotte marchande communautaire, dans le sens d'une politique non protectionniste - qui pourrait l'obliger à s'orienter plus résolument vers les services de grande valeur et de haute technologie - est un moyen efficace d'assurer et, éventuellement d'améliorer l'emploi des ressortissants de la Communauté à long terme. Ceci demandera en retour de porter une attention continue aux mesures concernant la formation».*

Alors, elle a proposé que:

♦ Une étude détaillée devrait être entreprise sur les différences dans les salaires et les conditions d'emploi entre les ressortissants de la CEE et ceux des pays tiers employés dans le secteur maritime.

♦ Les partenaires sociaux de ce secteur soient invités à discuter de ces problèmes dans le cadre d'un comité consultatif paritaire pour les transports maritimes à instituer[37].

---

[35]En juin 1980, la Commission a publié l'étude «Hollesen», sur les regimes nationaux des conditions d'emploi, (salaires, horaires, licenciement, chômage, etc). Cette étude a révélé la grande disparité des salaires et des conditions de travail entre les différents Etats membres dans le secteur maritime.

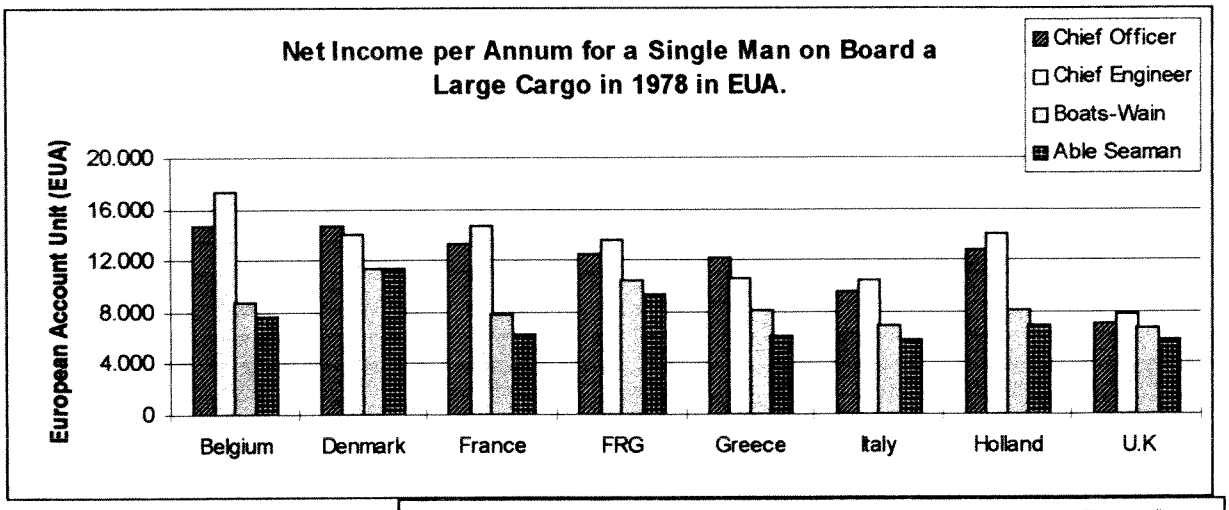
[36]CJCE 17/3/1993, Sloman Neptun, Aff. Jointes C72/91 et 73/91, Rec. I 887 et obs, P. Chaumette, DMF 1993, p. 421

[37]V.: Powrie P. «Quelques réflexions sur les problemes sociaux dans les marines marchandes de la CEE», CEDECE et Economica, 1990, p.677: «....en 1987, et sous la pression du Commissaire, les armateurs et les syndicats des Gens de Mer se sont mis d'accord et la Commission a publié le texte du mandat du Comité dans

♦ Les salaires et les normes spécifiques en matière de composition des équipages sont un sujet à traiter au premier chef par les partenaires sociaux et subsidiairement par les Etats membres.

♦ Un régime fiscal d'imposition directe favorable pour les marins de la Communauté serait un moyen raisonnable de contribuer au mantien de l'emploi des ressortissants de la Communauté sur les navires communautaires, et

♦ enfin, étant donné que les transports maritimes sont essentiellement une activité mondiale, il importe qu'il y ait une participation active de la Communauté aux organisations internationales telles que l'OMI et l'OIT.



Source: Commission of the Europeean Communities, "Hollesen Report".

Section 2: Droit social communautaire

Depuis 1985, la position de la Communauté Européenne concernant les matières sociales dans le secteur du transport maritime s'est manifestée de différentes manières. La Communication de la Commission du mois de mars 1985 a formulé des objectifs dont la mise en application est actuellement en cours. La commande d'une étude sur la situation sociale dans la Communauté a coïncidé avec la mise sur pied d'un comité mixte pour le transport maritime.

Les Etats membres prennent certaines mesures socio-économiques, mais celles-ci sont régionales et parfois sectorielles. Il est évident, que une harmonisation des mesures au niveau de la sécurité sociale (A) et de la sécurité au travail (B) est nécessaire.

---

le Journal Officiel. La première réunion du Comité a discuté un programme de travail pour 1988, et la première décision du Comité était de demander un autre rapport...»

A. Coordination des régimes sociaux

L'article 51 du Traité autorise le Conseil à adopter à l'unanimité les mesures nécessaires à la libre circulation des travailleurs, afin d'assurer la conservation des droits acquis et l'exportation des prestations sociales. Ce fut l'objet de Règlement n° 3 de 25/9/1958[38], révisé par le Règlement n° 1408/71 du 14/6/1971[39] relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs salariés[40] et à leur famille qui se déplacent à l'interieur de la Communauté.

Le règlement, en effet, ne produit pas un régime européen de sécurité sociale, mais il coordonne tout simplement les régimes nationaux des Etats membres afin de rendre les prestations cumulées par le travailleur dans le pays d'origine et/ou dans d'autres pays de la Communauté Européenne. Il coordonne, donc, des lois et des administrations, en les faisant sortir de leur cadre national ou territorial. Il ne constitue pas une norme supranationale, mais un outil de la libre circulation en la matière de protection sociale.

L'article 13 du dit règlement pose la règle de l'unicité de l'affiliation d'une personne donnée. Un individu n'est soumis qu'à la législation d'un seul Etat membre. Il est affilié au système de sécurité sociale de l'Etat membre sur le territoire duquel il exerce une activité. La personne qui exerce son activité professionnelle à bord d'un navire battant pavillon d'un Etat membre est soumise à la législation de cet Etat membre. Toutefois, l'art. 14 ter §4[41] introduit une exception à la règle précédente, en disposant que: *«la personne qui exerce une activité salariée à bord d'un navire battant pavillon d'un Etat membre et rémunérée au titre de cette activité par une entreprise ou une personne ayant son siège ou son domicile sur le territoire d'un autre Etat membre est soumise à la législation de ce dernier Etat si elle a sa résidence sur son territoire; l'entreprise ou la personne qui verse la rémunération est considérée comme l'employeur pour l'application de la dite législation».*

La Cour de Justice vient d'appliquer aux marins le Règlement 1408/71: une entreprise belge employait un marin belge à bord d'un navire battant pavillon britannique. Le régime belge de sécurité sociale refusait son affiliation dans la mesure où son contrat d'engagement était nul vis-à-vis du droit belge.

---

[38]Règl. n° 3 du Conseil, 25/9/1958, JOCE n° 30, 16/12/1958

[39]Règl. N° 1408/71 du Conseil, 14/6/1971, JOCE n° L 149, 5/7/1971

[40]Ces dispositions ont été étendues aux travailleurs non-salariés par les Règlements n° 1390/81 et 3795/81 des 17/9 et 8/12/1981.

La Cour dans cette affaire a confirmé que:

«1) Le règlement (CEE) n° 1408/71 du Conseil, du 14/6/1971, ne contient pas des règles de conflit concernant la législation applicable à la relation de travail qui existe entre le travailleur et l'employeur.

2) La disposition de l'article 14 ter§4, du dit règlement, doit être interprétée en ce sens qu'elle a pour effet de rendre inopposables aux personnes visées par elle, ou à leurs ayants droit: a) une clause de la législation applicable d'un Etat membre en vertu de laquelle l'admission au régime de sécurité sociale prévu est subordonnée à la condition que le navire à bord duquel est occupé le travailleur, batte pavillon de cet Etat membre, ainsi que b) toute clause de la législation de cet Etat membre prévoyant la nullité d'un contrat de travail, dans la mesure où elle empêche la règle de conflit énoncée dans cette disposition de déployer la plénitude de ses effets»

La Cour a alors confirmé que l'exclusion d'un régime national de sécurité sociale au vu des critères d'affiliation établis par la législation nationale ne peut avoir pour effet d'exclure l'intéressé du bénéfice de ce régime s'il lui est applicable en vertu du règlement. En l'espèce, la dispositon conditionnant l'affiliation à la nationalité belge du pavillon constitue une discrimination illicite, car elle prive d'effet utile le règlement communautaire.

B. Protection de la santé et de la sécurité au travail

La Commission, depuis 1985, a décidé de développer deux domaines bien précis, qui présentent un intérêt particulier pour les marins et sont en rapport direct avec leur lieu de travail.

Le premier domaine choisi concerne le développement d'une meilleure assistance médicale à bord des navires. L'article 118 du Traité CEE[42], introduit par l'Acte Unique

---

[41]Règl. N° 2001/83 du Conseil du 2/6/1983 qui a codifié et mis à jour intégralement le règlement n° 1408/71

[42]Art. 118 CEE: «....la Commission a pour mission de promouvoir une collaboration étroite entre les Etats membres dans le domaine social, notamment dans les matières relatives:
-à l'emploi
-au droit du travail et aux conditions de travail
-à la formation et au perfectionnement professionnels
-à la sécurité sociale
-à la protection contre les accidents et les maladies professionnels
-à l'Hygiène du travail
-au droit syndical et aux négociations collectives entre employeurs et travailleurs....»

Européen a permis l'adoption, à la majorité qualifiée, des nombreuses directives concernant la protection de la santé et de la sécurité au travail.

La directive n° 89/391[43] concernant la mise en oeuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, constitue une directive-cadre, dans ce domaine. Elle concerne les travailleurs maritimes du secteur privé ou du secteur public. La loi française n° 1414 du 31/12/1991, en transposant la dite directive, a introduit dans le Code du travail des principes généraux de prévention[44]. Mais, elle est silencieuse en ce qui concerne les marins. Ceux-ci relèvent non du Code du travail, mais des règles particulières[45].

La directive du Conseil n° 92/29[46] concerne les prescriptions minimales de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires. Cette directive définit une dotation médicale minimale, impose l'existence d'une radioconsultation médicale, d'un local médical sur les navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute, dont l'équipage comprend au moins quinze travailleurs, l'emploi d'un médecin à bord des navires comprenant au moins cent travailleurs, effectuant un trajet international de plus de trois jours.

La Commission a élancé depuis 1987 des programmes de coopération maritime assurant un service médical par radio, rapide et efficace. Le premier de ceux-ci, baptisé MAC-Net (Medical Advice Centre Network), vise à assurer aux marins une assistance médicale en mer- diagnostic, traitement, et si nécessaire, évacuation - proche de celle dont bénéficient les travailleurs sur la terre ferme.

De même, la Communauté se préoccupe de développer un «outil de travail» à l'intention du conseiller médical maritime par radio. La Communauté a réuni des médecins et des pharmaciens afin de constituer une trousse de pharmacie de bord homologuée, simple, d'usage aisé et facile à mettre à jour.

De plus, la formation à un certain type de conversation médico-technique qui se tiendrait à bord a fait l'objet d'études visant à déterminer quels sont les cours de formation indispensables et nécessaires qu'il convient de donner à chaque membre d'équipage en particulier, ainsi qu'à l'ensemble du groupe.

Le deuxième domaine choisi concerne la formation professionnelle des marins et la coordination des régimes nationaux dans cette matière. La Communauté Européenne a

---

[43]Direct. N° 89/391 du Conseil, du 12/6/1989, JOCE n° L 183, 29/6/1989

[44]Chaumette P., «Droit maritime communautaire», DMF 1993, p.421

[45]Loi n° 83-581, du 5/7/1983 du décret n° 84-810 du 30/8/1984, sur la sauvegarde de la vie en mer, l'habitalité à bord des navires et la prévention de la pollution

développé-il y a longtemps-un programme relatif à la reconnaissance mutuelle des diplômes professionnels et des brevets maritimes, pour faciliter le respect des obligations du traité visant à l'abolition des obstacles à la libre circulation des personnes et des services entre les Etats membres.

Le 21/12/1978, le Conseil avec une Recommandation no 79/114[47] a invité les Etats membres à signer et ratifier la convention internationale de 1978 sur les Normes de formation des gens de mer, et de délivrance de brevet[48].

Le Comité économique et social, dans son avis[49] sur le document: «Vers une politique commune des transports-Transports maritimes[50]» a déclaré que:

«Le Comité prend acte de l'intention de la Commission d'élaborer des propositions en vue de la reconnaissance mutuelle des brevets et fait observer qu'une reconnaissance mutuelle implique un accord sur l'équivalence des conditions d'inscription, de la formation et des examens et qu'à l'heure actuelle, il n'existe pas d'accord de ce genre. De plus, la Commission devrait tenir compte du fait que certains Etats membres ont arrêté une législation précisant la nationalité de tout ou partie de leurs équipages, et que cette législation répond à des considérations tenant à la défense. La défense est, il est vrai, un domaine qui ne relève pas de la compétence de la Commission, mais que les Etats membres ne sauraient ignorer».

En 1988, le Conseil adopte la directive n° 89/48 du Conseil, relative à la reconnaissance mutuelle des diplômes d'enseignement supérieur sanctionnant une formation professionnelle d'une durée minimale de trois ans[51]. En 18/6/1994 entre en vigueur la directive du 18/6/1992[52] relative à un deuxième système général de reconnaissance des formations professionnelles, qui complète le premier. Cette directive simplifie la procédure de reconnaissance, permet

---

[46]Direct. N° 92/29 du Conseil, du 31/3/1992, JOCE n° L 113, 30/4/1992

[47]Recommandation du Conseil du 21/12/1978, relative à la ratification de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, n° 79/114, JOCE n° L 33/31, du 8/2/1979

[48]Convention STCW, qui a été modifiée en Juillet 1995. Le nouveau Code, qui est entré en vigueur le 1/2/1997, reenforce le contrôle de la Convention, concernant l'application et le respect de ses dispositions. V.: «Annual Report 95-96», de Comité d'armateurs grecs

[49]Avis du Comité économique et social du 27/11/1985 sur les Communication et Propositions II.1, II.2, II.5, II.6 de la Commission au Conseil «Vers une politique commune des transports-Transports maritimes», Doc.Commission (85)90 final, partie 1, point 3.2.8

[50]«Vers une politique commune des transports. Transports maritimes», Communication et propositions de la Commission au Conseil, COM/85/90/fin. 15/3/1985 et «Vers une politique commune des transports. Transports maritimes», Bulletin des CE, Supplement No 5, Luxembourg 1985

[51]Direct. N° 89/48 du Conseil, 21/12/1988, JOCE, n° L 19, 24/1/1989

[52]Direct. N° 92/51 du Conseil, 18/6/1992, JOCE n° L 209, 24/7/1992

l'exigence d'une expérience professionnelle d'au plus quatre ans, la soumission à une épreuve d'aptitude, notamment lorsque l'activité professionnelle exige des connaissances de droit national.

La dernière directive du 22/11/1994[53] concerne le niveau minimal de formation des gens de mer et tend à appliquer les systèmes généraux de reconnaissance des diplômes. La dite directive, en effet, définit les critères communs pour la reconnaissance dans la Communauté de brevets étrangers, institue un comité chargé d'aider la Commission à exercer les tâches liées à la reconnaissance des brevets délivrés par les établissements de formation ou les administrations de pays tiers et prend des mesures afin d'assurer que les pays tiers respectent les dispositions de la Convention STCW.

Depuis l'été 1987, la Communauté a mis en cours une expérience pilote en matière d'enseignement assisté par ordinateur (EAO), sous la direction de la Fondation de Recherche Marin (Maritime Research Institute Netherlands). Elle avait pour but de fournir aux marins les moyens de se familiariser avec des outils d'autoformation à bord et aussi de leur permettre de combler les désavantages qu'ils connaissent en raison de la nature de leur travail en mer qui les empêche de suivre des cours dans un cadre scolaire normal.

Récemment, la Communauté a développé de nouvelles actions spécifiques, afin de promouvoir la sécurité à bord des navires: A titre d'exemple, on peut signaler les programmes suivants:

«ATOMOS[54]» qui a pour but d'améliorer la competitivité et la sécurité du pavillon communautaire, en appliquant des techniques avancées.

«MASIS[55]» une étude sur les conditions de travail et de vie à bord qui a pour but la réduction des dangers dans les transports maritimes, en prenant notamment en considération l'erreur humaine.

«RIACT[56]» sur la création d'un système européen d'information et de communication pour les transports maritimes[57].

Cependant, pour atteindre une meilleure coordination au niveau des projets pilotes et des différents programmes de sécurité, d'hygiène et de formation professionnelle, en matière

---

[53]Direct. N° 94/58 du Conseil, 22/11/1994, JOCE, n° L 319, 12/12/1994

[54]ATOMOS: Advanced technologies to optimize manpower on board ships

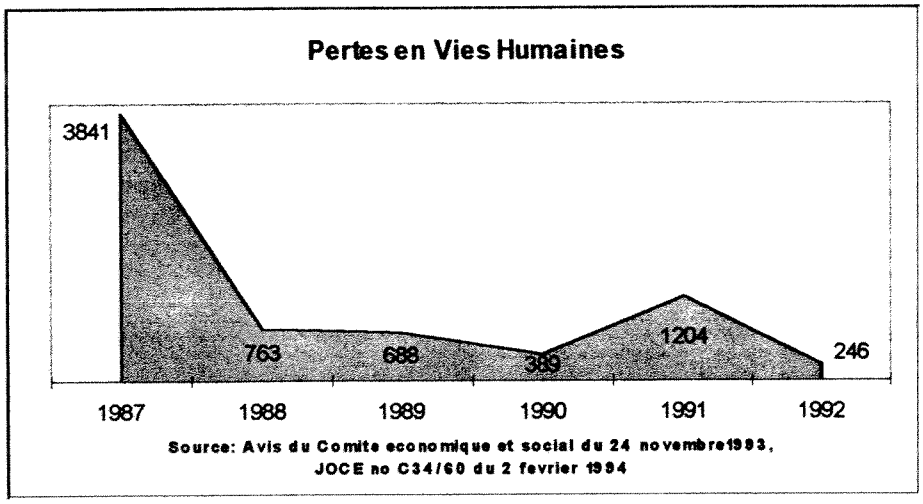
[55]MASIS: Man Ship Interface System

[56]RIACT: Relevance of information and communications technologies for shipping

[57]Dans ce domaine, il y a aussi les programmes: ANTLANTIS 3.8, COST 301, COST 306, COST 320, COST 330, EPTO, EWTIS, MATISSE, PROTECT, RTIS, TAIE.

d'activités maritimes, il est essentiel et souhaitable de créer une banque de données reprenant le matèriel utilisé pour la formation professionnelle dans la Communauté européenne.

Les initiatives communautaires doivent toujours refléter le consensus au niveau des partenaires sociaux de la Communauté, ainsi qu'au niveau interinstitutionnel, notamment au sein d'organismes de premier plan tels l'OMI, l'OIT et les organes de la Communauté Européenne.



Chapitre II: La liberté d'établissement

Le droit d'établissement est assuré par les articles 52-58 du Traité CEE. Selon la jurisprudence de la CJCE, notamment dans l'arrêt «Marins Français»[58], et l'arrêt «Reyners[59]», les transports maritimes sont soumis aux règles générales du Traité, et le principe de la liberté d'établissement est d'application immédiate.

La rencontre du transport maritime avec le principe de la liberté d'établissement présente une spécificité: le navire est un meuble doté d'une nationalité; il fait l'objet d'une immatriculation, auprès de l'administration d'un Etat, qui lui octroie un pavillon. Le choix de l'Etat d'immatriculation constitue une décision stratégique très importante. En revanche, la liberté d'établissement en matière maritime signifie une certaine liberté d'immatriculation des navires au sein de la Communauté Européenne. Que devient alors le lien entre le navire et le pavillon?

---

[58]CJCE 4/4/1974, Commission/ République Française, Aff. 167/73, Rec. 359
[59]CJCE 21/6/1974, aff., 2/74, Reyners/Royaume de Belgique, Rec. p. 631

Aujourd'hui, les armateurs quittent les pavillons nationaux. Les registres de libre immatriculation, les pavillons de complaisance attirent les navires qui sont soumis à peu d'exigence en terme de coût de navigabilité et de personnel.

Nous examinerons, donc, d'une part, les pavillons des Etats membres (Section 1): les conditions d'attribution du pavillon national (A), la validité des registres «internationaux» et des registres «bis» créés par certains Etats membres de la Communauté (B) et, d'autre part, la politique de la Communauté pour rendre attractif le ou les pavillons communautaires: le règlement n° 613/91 relatif au changement de registres des navires à l'intérieur de la Communauté (A), le projet du pavillon EUROS (B), et les mesures proposées pour l'harmonisation des registres nationaux (C).

Section 1:Les pavillons des Etats membres

Tous les navires abordent le pavillon d'un Etat et chaque navire n'a qu'un pavillon. En d'autres termes, il a une nationalité et, en tant que tel, il est sous juridiction nationale. Ce rattachement qui conditionne l'existence juridique du navire est donc une de ses caractéristiques essentielles. La conception classique du pavillon (A), expression de la souveraineté d'un Etat, s'applique de façon privilégiée au navire de guerre, démembrement du territoire de l'Etat, dont le pavillon, constitue la marque. En ce qui concerne les flottes de commerce, le pavillon détermine le cadre juridique de leur exploitation dans les domaines règlementaires, sociaux, et fiscaux.

A côté, les Etats, depuis quelques années, développent des registres *bis* ou des registres internationaux(B), moins onéreux en terme de coût d'exploitation. Le droit d'arborer ces pavillons a été ouvert dans une grande mesure en raison de l'article 52 du Traité qui pose le principe du libre établissement.

A. Le pavillon national

a) L'octroi de pavillon

Le pavillon national dans son acception traditionnelle est doublement contraire à la liberté d'établissement[60]. D'une part, il est réservé à des navires appartenant à des nationaux, ce qui rend impossible juridiquement l'installation de ressortissant communautaire. D'autre

---

[60]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996

part, l'immatriculation est soumise à des conditions de navigabilité variables, ce qui rend difficile le transfert d'un registre vers un autre.

Il ne fait pas de doute qu'il appartient aux Etats membres de déterminer les conditions de l'immatriculation d'un navire dans le registre national et d'octroi du droit de battre leur pavillon[61]. Aussi bien la Convention de Genève sur la haute mer de 1958, art. 5 §1[62], que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, art. 91 §1, reconnaissent ces prérogatives aux Etats. Toutefois, cette compétence retenue des Etats membres de l'Union européenne, qui se traduit par la variabilité des conditions et des critères d'inscription des ressortissants communautaires aux registres nationaux, peut créer des entraves à la liberté d'établissement.

La Cour de Justice de la Communauté se réserve donc le droit de vérifier que les conditions d'immatriculation ainsi fixées sont conformes au Traité de Rome, au regard notamment de la dite liberté.

b) Les principes communautaires et l'immatriculation des navires

La liberté d'établissement a d'abord été invoquée en matière de pêche et affirmée par la CJCE[63]. En 1988, les Irlandais et les Brittaniques se sont efforcés de se protéger des armements espagnols, venant immatriculer leurs navires en Irlande ou au Royame-Uni afin de pêcher dans les quotas irlandais ou britanniques. Le Parlement de Londres a modifié le Merchant Shipping Act de 1894, limitant l'immatriculation des navires aux ressortissants nationaux. Les nouveaux textes posaient deux conditions principales à cette nouvelle immatriculation:

•d'une part, une condition de nationalité du propriétaire ou de l'exploitant: seules peuvent être immatriculés ou réimmatriculés les navires dont l'exploitant (personne physique) est de nationalité britannique, ou une société au capital social détenu à 75% au moins par des britanniques, ayant de sucroît leur domicile et résidence en Grande-Bretagne (§1), et

•d'autre part, une condition d'exploitation (impliquant direction et contrôle) à partir du territoire britannique (§2).

---

[61]CJCE 19/1/1988, Pesca Valentia c/Ministre de la Pêche et des Forêts, aff. 223/86, Rec. 83

[62]Art. 5 §1 de la Convention de Genève de 1958: Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire: l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon».

[63]CJCE 19/1/1988, Pesca Valentia c/Ministre de la Pêche et des Forêts, aff. 223/86, Rec. 83

§1) La condition de nationalité du propriétaire

La Cour de Justice a constaté l'incompatibilité de la première condition du Merchant Shipping Act de 1988 avec le droit communautaire[64]:

«L'exigence de nationalité britannique quant aux propriétaires, affréteurs ou exploitants constitue une discrimination illicite entre ressortissants communautaires, est interdite par l'article 6 du Traité sur l'Union Européenne; il en est de même de l'exigence de domicile ou de résidence située au Royame-Uni, qui porte atteinte à la liberté d'établissement prévue à l'art. 52 du Traité».

Pour attribuer, donc, sa «nationalité» à un navire, chaque Etat membre doit respecter le principe de non discrimination entre ressortissants communautaires[65]. De même, la condition de résidence constitue une discrimination prohibée, même si elle s'impose également aux nationaux britanniques. Ceux-ci dans leurs grande majorité satisfont automatiquement à cette condition, qui ne vise en fait que les non-britanniques.

En outre, à la suite d'un recours en carence de la Commission[66], la CJCE a constaté que le Royame-Uni avait manqué aux obligations qui lui incombent, en vertu des articles 48, 52 et 59 du Traité, en excluant de 75% de l'équipage d'un bateau de pêche battant pavillon britannique des ressortissants communautaires qui ne résident pas au Royaume-Uni, à l'île de Man ou dans les île anglo-normandes.

Dès lors, un Espagnol établi en Espagne peut immatriculer un navire au Royaume-Uni et participer sans limites à l'équipage d'un bateau de pêche de pavillon britannique. Cette évolution du droit, acquise pour les activités de pêche, est pleinement transposable aux activités maritimes et les législations nationales doivent s'adapter.

§2) La condition d'exploitation

En revanche, la condition d'exploitation effective à partir de l'Etat du pavillon n'a pas été jugée contraire à l'article 52. En effet, la dite condition paraît tout à fait compatible avec les Conventions Internationales des Nations-Unis[67] qui exigent un lien authentique, substantiel, entre le navire et l'Etat du pavillon, afin de faciliter l'exercice par l'Etat de contrôle technique,

---

[64]V.: Chaumette P., «Transports Maritimes», Encyclopédie Dalloz, Juin 1995, Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996 et Vialard A., «L'Europe et les pavillons de navires», ADMA, 1995, p. 43

[65]V.: CJCE 25/7/1991, Factortame E.A., aff., C 221/89, Rec. I 3905, et CJCE 4/10/1991, Commission/ Royame-Uni, aff. C 246/89, Rec. 4585

[66]CJCE 17/11/1992, Commission/ Royaume-Uni, aff. C 279/89, Rec. I. 5785

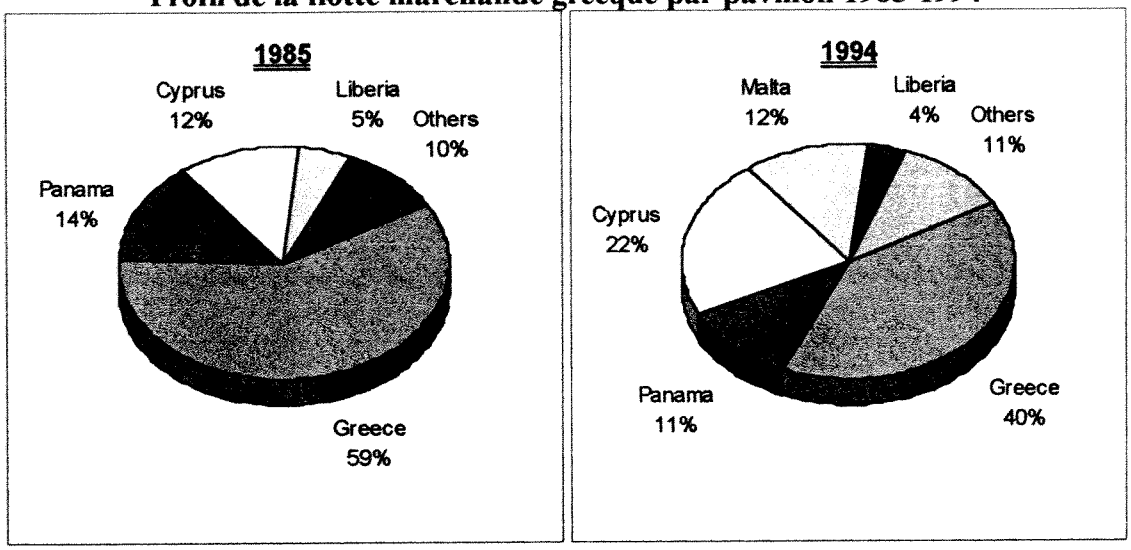
[67]Tant la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer que la Convention de la CNUCED de 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires.

administratif et social sur ses navires. Cette condition recouvre en substance la notion même d'établissement au sens des articles 52 suivants du Traité, l'existence d'une installation stable.

La Cour, concernant l'affaire «Pesca Valentia», accepte l'exigence d'un «genuine link», c'est-à-dire d'un lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon: l'exigence que l'exploitation et la gestion du navire soient dirigées et contrôlées à partir du Royame-Uni. Même l'obtention d'une licence de pêche peut être subordonnée à l'existence d'un lien économique réel entre le navire et l'Etat membre[68].

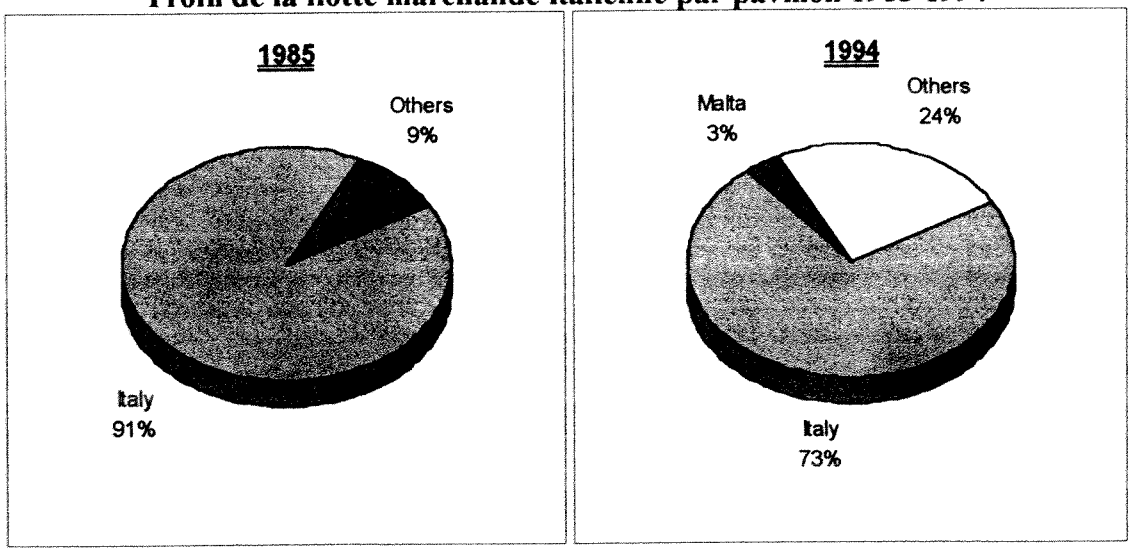
L'immatriculation peut donc être subordonnée à l'existence d'un lien réel et effectif entre le navire et l'Etat membre. Selon le Prof. Grard, cette exigence est en toute hypothèse de bon sens; l'Etat qui immatricule et confère la nationalité doit être à même de contrôler le navire.

Profil de la flotte marchande grecque par pavillon 1985-1994

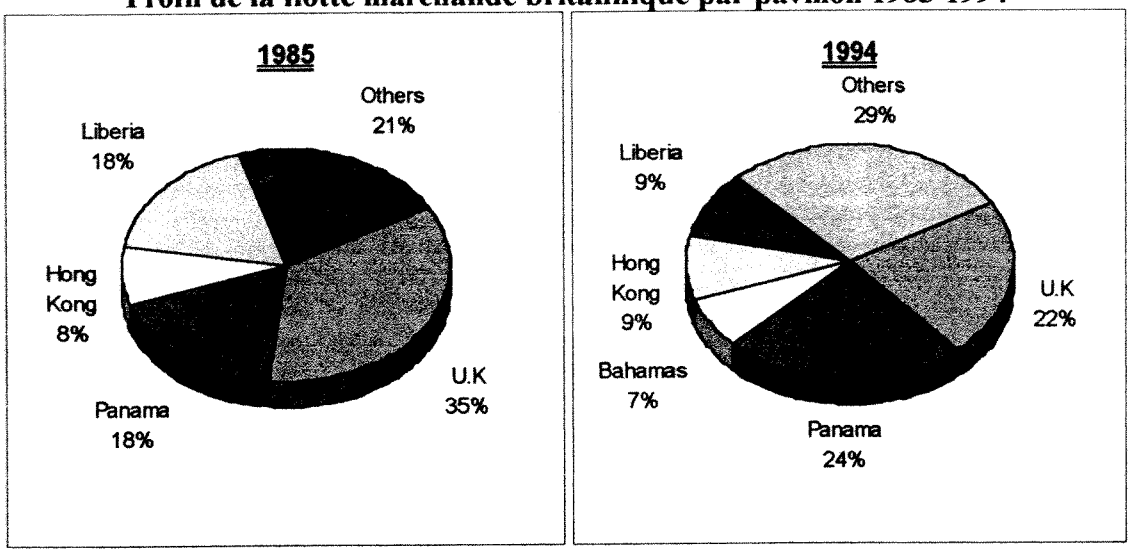


[68]CJCE 14/12/1989, The Queen c/ Ministry of Agriculture-Fisheries and Food-ex parte Agegate, aff. C 3/87, Rec. 4459, CJCE 14/12/1989, The Queen c/ Ministry of Agriculture Fisheries and Food-ex parte Jaderow, aff. C 216/87, Rec. I. 4509, et CJCE 19/6/1990, Factortame et autres, aff. C 213/89, Rec., I. 2433

Profil de la flotte marchande italienne par pavillon 1985-1994



Profil de la flotte marchande britannique par pavillon 1985-1994



B. Les seconds pavillons des Etats membres

a) Eléments d'histoire

Le développement du commerce maritime international et les contraintes de la concurrence sur les entreprises ont engagé les armateurs à procéder à des immatriculations sous des pavillons imposant des contraintes minimales. Les pavillons de la libre immatriculation (b) sont progressivement apparus à partir de 1920 et ont accueilli les non ressortissants en

procédant à une interprétation large de la notion de lien réel[69]. A ce modèle s'appliquent les registres internationaux allemands et danois[70].

A partir de 1974, l'ampleur du mouvement de dépavillonnement et l'impact d'événements maritimes, tels que le naufrage du Torrey Canyon en 1967 sous pavillon libérien, ont conduit à la négociation de la Convention de 1986 sur l'immatriculation et à l'apparition des «pavillons bis» (c). La Grande-Bretagne a autorisé l'immatriculation des navires dans les territoires de la Couronne (Gibraltar, île de Man), où la réglementation fiscale et sociale n'était pas applicable de droit. La création, en France, du registre de territoires antartiques (TAAF) en 1987, s'est inspirée de l'idée britannique. Au modèle «territorial» se rattachent aussi les pavillons des Canaries pour l'Espagne ou de Madère pour le Portugal.

La question se pose de savoir si tant les pavillons internationaux comme les registres bis, sont compatibles avec les exigences du Traité de Rome.

b) Les registres internationaux

Les registres internationaux, n'ont pas d'assise territoriale spécifique, à la différence des pavillons bis, qui, eux, sont soumis aux lois sociales et fiscales du territoire où ils sont implantés. Ils sont donc ouverts à tout ressortissant communautaire remplissant les conditions d'accès, pourvu qu'elles ne soient pas discriminatoires[71].

Le débat sur le caractère discriminatoire[72] des «pavillons économiques» et registres internationaux dans la Communauté se développe tant vis-à-vis de la discrimination sociale que de la discrimintation économique. La question a été posée à la Cour de Justice[73] au lendemain de la promulgation de la loi allemande du 23/4/1989, portant création d'un registre international d'immatriculation des navires, sans aucune attache territoiriale[74]. Cette loi allemande permet que des marins étrangers, n'ayant pas de domicile ou de résidence fixe en

---

[69]De 1973 à 1993, la flotte mondiale a augmenté de 50%. Sur cette période, les flottes nationales ont progressé de 20%, alors que le tonnage des pavillons économiques faisait un bond de 140%.

[70]La loi grecque n° 1376/83 paraît assimilable aux registres internationaux allemand et danois. Elle permet que des contrats d'emploi des travailleurs étrangers sur des navires grecs soient conclus entre armateurs grecs et syndicats étrangers, donc dans des conditions moins favorables.

[71]Une commission britannique (Rochdale) a défini en 1970 les caractéristiques communes aux pavillons de complaisance. Cette définition reste globalement valable:

- admission des non-ressortissants
- taxation des revenus d'exploitation faible ou nulle
- disproportion entre la flotte immatriculée et les besoins maritimes du pays d'immatriculation
- emploi libre de personnes étrangères
- absence de srtucture administrative de contrôle des réglementations internationales

[72]V.: Chaumette P., «Droit Maritime Communautaire », DMF 1993, p. 421

[73]CJCE 17/3/1993, Sloman Neptun, Aff. C-72/91 et C-73/91, Rec. I-887

[74]V.: Vialard A., «L'Europe et les pavillons de navires», ADMA, 1995, p. 39-50

Allemagne, embarquent à bord de ces navires «internationaux». Ceux-ci peuvent être soumis, pour leur contrat de travail, à la loi du lieu de leur résidence, et à des conditions sensiblement moins favorables que celles des marins ressortissants de ce même Etat membre.

Les syndicats de marins allemands ont attaqué la dite loi tant sur le terrain de la concurrence déloyale intracommunautaire (violation de l'article 92 CEE, interdisant les aides publiques) que celui d'un dumping social contraire aux principes du Traité de Rome (violation de l'article 117 CEE, qui prévoit l'harmonisation des législations sociales, de manière à améliorer les conditions de vie des travailleurs).

La Cour, sur le premier point, a estimé que l'application par un Etat membre aux navires marchands immatriculés dans son registre international de la navigation maritime d'un régime permettant de soumettre les marins ressortissants de pays tiers, à des conditions du travail moins favorables, ne constitue pas une aide d'Etat, puisque cela ne lui impose aucune charge budgétaire supplémentaire.

Sur le second point, la Cour a repondu que l'article 117 CEE n'est pas une disposition obligatoire, mais qu'il a *«un caractère essentiellement programmatique et ne vise que des objectifs sociaux dont la mise en oeuvre est l'affaire de la Communauté»* et a considéré que la discrimination entre les marins ressortissants communautaires et les marins des pays tiers, instaurée par la loi allemande, constitue en effet une règle de conflit de lois de droit international privé[75].

c) Les registres *bis*

Les registres *bis,* type pavillon Kerguelen, impose l'obligation d'escale et sont liés à un territoire assimilé à un TOM auxquels le droit communautaire ne s'applique pas, en vertu des articles 135[76] et 227[77] CEE. L'article 52 du Traité ne constitue donc pas un titre juridique autorisant l'installation aux Kerguelen[78] des ressortissants communautaires. De même l'immatriculation dans les TAAF, peut être réservée à des Français[79]. Le raisonnement est le même pour le pavillon britannique de île de Man (art. 227 §5).

---

[75]V.: Chaumette P., «Droit maritime communautaire», DMF 1993, p.421

[76]Selon l'art. 135 CEE, les PTOM sont hors l'application du droit communautaire V.: CJCE 12/12/1990, Kaefer et Procacci, aff. Jointes C 100 et C 101/89, Rec. I 4647, et CJCE 3/7/1991, Barr et Montrose Holdings, aff. C 355/89, Rec. I 3479

[77]Selon l'article 227, le Traité de Rome s'applique en tant qu'instrument aux espaces sous la souveraineté des Etats membres, non aux espaces simplement sous leur juridiction. Les PTOM sont soumis au régime d'association.

[78]L'immatriculation Kerguelen est un registre dérogatoire, lié à une dérogation ministérielle à l'obligation d'escale aux îles Kerguelen, selon le Décr. N° 87-190 du 20/4/1987, JO 24/4/1987

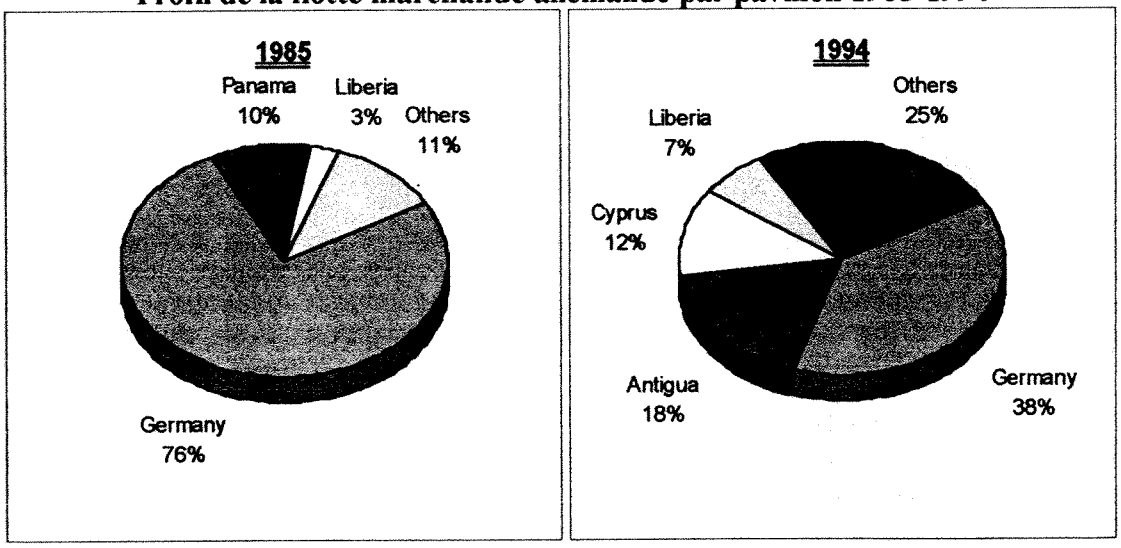
[79]Dans le cadre de la loi du 3/1/1967, non modifiée

En revanche, le principe de libre établissement s'applique aux îles Canaries et à Madère; en conséquence, les registres d'origine espagnole et portugaise qui s'y rattachent devraient, selon le Pr. Grard, être ouverts aux autres ressortissants communautaires.

En effet, la création des «pavillons bis» met fin à l'unité juridique du concept pavillon, comme le même pavillon peut héberger deux registres édictant des règles différentes en terme de réglementation sociale, fiscale et d'emploi des navigants. Ils se distinguent fondamentalement des pavillons de complaisance, car l'Etat du pavillon bis garantit le respect de l'ensemble des règles internationales et nationales en vigueur. Le point commun entre les deux types de registres est la permission aux armateurs des pays concernés d'exploiter les navires dans des conditions moins coûteuses, avec possibilité d'embarquer des marins de pays du tiers monde, dans un pourcentage variable selon qu'il s'agit d'officiers ou de matelots plus ou moins qualifiés.

A l'exception notable de la Grèce, qui a largement recours aux pavillons de libre immatriculation, de la Suède et de l'Italie, tous les autres pays d'Europe[80] ont mis en place des seconds registres. Ce cadre permet[81] de réconcilier les exigences de la souveraineté nationale et celles de la compétitivité. Toutefois, il est douteux[82] que par la voie des registres *bis*, on puisse sauver tant les principes juridiques, comme les marins de la Communauté....

Profil de la flotte marchande allemande par pavillon 1985-1994

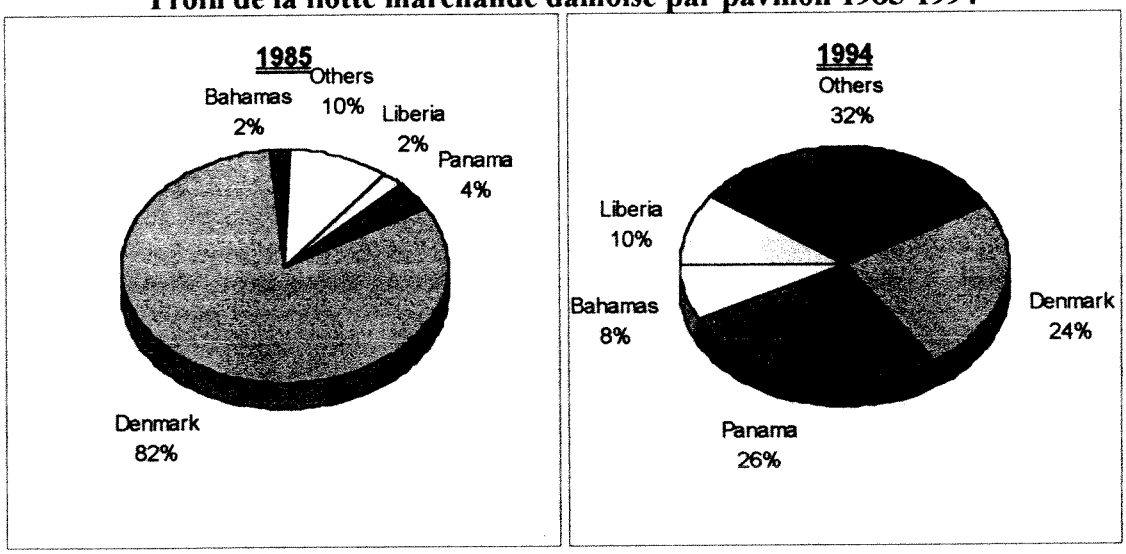


[80]Bredima A. - Tzoannos J., «The Common Shipping Policy of the EC», North Holland, 1990, p. 53

[81]Berlet Ed., «L'avenir du pavillon national dans le transport maritime», Problèmes Economiques, No 2414, Paris 8/3/1995

[82]V.: Beurier J-P. «Les pavillons d'Outre-Mer Havres ou Ecueils?», Lebullenger J., Le Morvan D., «La Communauté européenne et la mer», CEDECE et Economica, 1990

Profil de la flotte marchande damoise par pavillon 1985-1994



Section 2: La communautarisation des registres

Les registres internationaux et les pavillons bis ne procurent pas des avantages identiques aux armateurs des différents pays de l'Union ni le même abaissement des coûts d'exploitation. Cela crée des distorsions de concurrence dès lors que les armateurs prétendent s'inscrire sur les mêmes trafics[83]. Ainsi, est née, en 1989, l'idée du pavillon «EUROS» et la notion d'armateur communautaire (A). Le Conseil adopte en 4/3/1991 le premier règlement n° 613/91 relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté pour rendre plus effective la liberté d'établissement, la Communauté (B). Aujourd'hui, la Communauté réoriente sa politique vers une harmonisation des conditions d'immatriculation sur les registres nationaux (C).

A. Le projet EUROS et la notion d'armateur communautaire

a) Le projet de registre communautaire: EUROS

En juin 1989, le Conseil des Ministres a été saisi d'une proposition (Commission (89) 266 final[84]) de création d'un registre communautaire pour les navires battant le pavillon européen en plus de leur pavillon national. L'ambition du projet EUROS, selon le Pr Grard, était double:

---

[83]Vialard A., «L'Europe et les pavillons de navires», ADMA, 1995, p. 39-50

[84]Communication de la Commission au Conseil: «Un avenir pour les transports maritimes de la Communauté: Mesures destinées à ameliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté, COM(89)266fin, Bruxelles, 3/8/1989, JO n° C 263 du 16/10/1989, p.11

•*«arrêter le déclin des flottes communautaires en proposant une alternative attractive,*

•*affermir la présence de la Communauté sur les marchés mondiaux, en assurant le maintien d'une flotte communautaire compétitive ayant recours à des navires de la Communauté».*

Le Comité Economique et Social et le Parlement Européen ont accueilli favorablement l'idée du registre EUROS. Le Comité estimait que [85]*«sa création constituerait en soi un pas positif et important pour les transports maritimes communautaires».* Le Parlement a même proposé, en se basant sur le rapport de M. Paul Sarlis[86], des amendements du dit projet.

Toutefois, les négociations diplomatiques autour de la proposition ont achoppé en raison de l'impossibilité d'établir un régime juridique de compromis entre les avantages conférés pour maintenir une flotte communautaire et les contraintes corrélatives (a) pour éviter les excès de la complaisance. Le projet de registre EUROS fut abandonné en 1996, pour des raisons notamment politico-économiques (b).

§1) Avantages et contraintes du projet EUROS

Le projet EUROS aurait au moins la vertu d'une égalisation des chances armatoriales dans la concurrence mutuelle des armateurs des Etats membres, d'une part, en permettant un allégement uniforme des coûts d'exploitation, et d'autre part, par la possibilité d'accéder au statut d'armateur «européen», susceptibles de profiter des trafics à eux réservés.

L'allégement provient d'abord du régime social minimal à respecter à bord du navire, situé au niveau fixé par la recommandation 109 de l'OIT, quant aux salaires, aux temps et conditions du travail, en ce qui concerne les ressortissants extracommunautaires[87]

Par ailleurs, les navires battant le pavillon communautaire ou celui du pays destinataire assureraient le transport de l'aide alimentaire de la Communauté. Le pavillon EUROS, accordé à un navire permettrait à son armateur de revendiquer le statut d'armateur «communautaire» et de participer ainsi aux transports de cabotage dans un des pays membres, sous réserve du droit

---

[85]Avis du Comité éconmique et social sur les «Mesures positives en faveur des transports maritimes (doc, Commission (89) 266 final)», Bruxelles 1991

[86] Sarlis P.: «Deuxième rapport de la commission des transports et du tourisme sur les propositions de la Commission au Conseil relatives à «Les mesures positives en faveur des transports maritimes» A3-259/90/I, II, III, 22/10/1990.

Sarlis P.: «Premier rapport de la commission des transports et du tourisme sur les propositions de la Commission au Conseil relatives à «Les mesures positives en faveur des transports maritimes» A3-199/90/I, II, III, 25/7/1990.

[87]Article 8, de la Proposition de règlement du Conseil instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires, COM (89)266fin, 2/8/1989, JOCE C263/11.

de cet Etat membre d'imposer une obligation de service public sur les trafics entre la métropole et les îles.

Les aides publiques seraient examinées favorablement. Il était prévu que ces aides ne devraient pas excéder un plafond fixé en fonction du handicap rencontré sur le marché mondial par les navires exploités sous le pavillon des pays membres à bas salaire.

Enfin, tout navire immatriculé EUROS pouvait être transféré sur le registre d'un autre Etat membre sans être contraint de satisfaire à des exigences techniques supplémentaires[88], ce qui rend effectif la liberté d'établissement.

En revanche, l'une des conditions fondamentales de l'immatriculation au registre EUROS était que tous les officiers et au moins la moitié de l'équipage devraient être des ressortissants d'un pays membre de la Communauté[89]. Cette inflexibilité des normes de nationalité place EUROS dans une situation promettant moins d'avantages que les pavillons *bis.*

De plus, la proposition de 1989 impliquait le respect de nombreuses normes communautaires de fiabilité et de sécurité.

§2) Appréciation

La tentative de création d'un registre communautaire baptisé EUROS met en évidence qu'il n'y a pas actuellement de formule d'ancrage alternatif au pavillon national. Cette tentative constitue, en effet, une novation juridique et la première tentative de création d'un registre plurinational dont la vocation aurait pu être, à terme et dans la perspective d'une intégration européenne plus forte, de remplacer les pavillons nationaux.

Les raisons politico-économiques de ce choix sont certes multiples: refus constant de certains Etats membres de toute politique maritime communautaire, désaccord sur la composition des équipages sous EUROS. Mais, de façon plus essentielle, la Commission ne pouvait pas remettre en cause une des expressions fondamentales de la souveraineté nationale.

Aujourd'hui, EUROS apparaît impraticable pou «enrayer la tendance à créer des registres secondaires», et de défendre les intérêts maritimes de la Communauté. La Commission a du réorienter sa politique vers une harmonisation des conditions d'immatriculation sur les registres nationaux pour faciliter le libre établissement et vers une

---

[88] Art. 12, de la Proposition de règlement du Conseil instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires, COM (89)266fin, 2/8/1989, JOCE C263/11

[89] Art. 7, de la Proposition de règlement du Conseil instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires, COM (89)266fin, 2/8/1989, JOCE C263/11

politique d'aide publique pour le renforcement de la compétitivité des armements communautaires.

b) La définition commune de la notion d'armateur communautaire

Dans son mémorandum de 1985, la Commission proposait, initialement, une directive concernant une interprétation commune du concept d'armateur communautaire. Pour répondre à cette qualification, une compagnie devait justifier:

- que le siège social et le contrôle effectif se situent dans un Etat membre,
- que la direction soit composée d'une majorité de ressortissants d'Etats membres,
- que les actions de la compagnie se trouvent sous contrôle effectif et majoritaire de ressortissants d'Etats membres, ayant leur domicile, ou pour les personnes morales, leur siège social, dans un Etat membre. Un critère de pavillon pouvait s'ajouter à ces exigences si l'Etat membre concerné accuellait des compagnies maritimes d'autres Etats membres sur son registre national ou leur assurait une égalité de traitement. Un mécanisme de réciprocité en faveur des pays de l'OCDE complétait le mécanisme; mais son octroi était subordonné à l'appréciation de la Commission[90].

Malgré la proposition de la Commission, aucun des règlements postérieurement adoptés, notamment ceux-ci de 1986, ne fait directement référence à la notion d'armateur communautaire, et à chaque texte, correspond une définition différente du bénéficiaire.

Face à cette mosaïque de concepts, le projet proposé par la Commission en 1989 s'efforce de restituer une cohérence à la notion d'armateur européen. Ainsi, une société ne pouvait prétendre à la qualité «d'armateur communautaire» uniquement que si

$\Rightarrow$ pour une personne physique, il s'agissait d'un ressortissant d'un Etat membre ayant son domicile ou sa résidence habituelle dans un Etat membre

$\Rightarrow$ pour une personne morale, il s'agissait d'une société constituée conformément à la loi d'un Etat membre, dont le siège social est situé et le contôle effectif s'exerce dans un Etat membre, et dont soit la majorité du Conseil d'administration est composée de ressortissants d'un Etat membre, soit la majorité des parts est détenue par des ressortissants d'un Etat ayant leur domicile ou leur résidence habituelle dans un Etat membre.

Par assimilation peut également être traité d'armateur européen le ressortissant, personne physique ou morale, d'un Etat membre établi hors la Communauté et contrôlé par les

---

[90]Vers une politique commune des transports. Transports maritimes», Bulletin des CE, Supplement No 5, Luxembourg 1985

ressortissants d'un Etat membre si ses navires sont enregistrés dans cet Etat membre conformément à sa législation[91].

Cette proposition a été retirée au premier semestre 1996[92], mais elle demeure importante pour les questions qu'elle suscite encore[93].

B. Le règlement n° 613/91 du Conseil

Le 4/3/1991 le Conseil, afin de faciliter les transferts de navires entre les registres nationaux des Etats membres, a adopté le règlement n° 613/91[94] qui a été modifié ensuite, par l'accord sur l'Espace économique européen du 2/5/1992 et le protocole d'adaptation du 17/3/1993[95].

Ce règlement a vocation de limiter les obstacles techniques à l'immatriculation dans un autre Etat membre, les obstacles techniques au changement de pavillon, de nationalité du navire, sans mettre en cause le niveau élevé de sécurité de ces navires. Il prévoit notamment la délivrance des certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution conformes aux Conventions Internationales[96]: Convention SOLAS 1974, LL66, MARPOL 73/78, et les résolutions de l'OMI.

Selon l'article 2, le règlement ne vise pas le transport de passagers. Il s'applique seulement aux navires de charge ayant une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux et:

•construits avant le mai 1980, satisfont aux normes tecnhiques des conventions Solas et Marpol

•sont immatriculés dans un Etat membre depuis au moins six mois, et

•portent des certificats en cours de validité

Dès lors, un Etat membre ne pourra s'oposer, pour des raisons techniques découlant de ces Conventions, à l'immatriculation sur son registre d'un navire repondant aux prescriptions et à la réglementation internationale, immatriculé dans un autre Etat membre[97]. Confiance est faite à l'Etat de provenance. Le règlement, en effet, met en oeuvre le principe de confiance

---

[91]V.: infra n° 105

[92]Doc Commission (96) 81 final, 13/3/1996, «Vers une nouvelle stratégie maritime», p. 22

[93]V.: Odier Fr., «Transports maritimes», Jurisclasseurs, fascicule 1140, 5, 1994, p. 9

[94]V.: Règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil du 4/3/1991, relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté, JOCE n° L 68, 15/3/1991, p. 1

[95]V.: JOCE n° L 1, 3/1/1994, p. 422

[96]La Convention Internationale de 1974 sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), la Convention internationale de 1966 sur les Lignes de charge (LL66), et la Convention Internationale de 1973 sur la Prévention de la pollution par les navires, modifiée par son protocole de 1978 (MARPOL 73/78)

mutuelle pour faciliter le transfert de registre. Toutefois, l'Etat concerné pourra vérifier, par une inspection spéciale, que l'état du navire correspond à son certificat de navigabilité et aux conventions internationales. Il pourra aussi imposer des exigences additionnelles, s'il est lié par des accords régionaux sur la protection de l'environnement marin.

Tout refus d'immatriculation doit être notifié à la Commission[98]. Celle-ci, en liaison avec un comité des représentants des Etats, confirme ou annule la décision, agissant comme une instance d'appel[99]. En cas de désaccord du comité, c'est le Conseil en dernier ressort de statuer[100]. C'est ainsi un nouveau pouvoir important qui est délégué à la Commission, celui de contrôler les décisions nationales en matière d'immatriculation d'un navire sur les registres nationaux de la Communauté. Cette compétence accrue, selon le Pr Grard, pose concrètement la question de l'immatriculation communautaire.

C. Le projet d'harmonisation des registres nationaux

Le 13/3/1996, le comissaire Bangemann et le commissaire Kinnock ont publié une communication intitulée: «Une nouvelle approche de la stratégie maritime[101]», qui suggère un certain nombre de pistes pour arrêter l'hémorragie du transport maritime européen: La flotte immatriculée sous les pavillons des Etats membres a encore perdu 270 navires pour 600.000 tjb entre 1991 et 1993.

Cette communication ouvre la perspective d'une politique d'harmonisation des conditions d'inscription dans les registres nationaux. Une telle perspective dépasse largement la portée du règlement n° 613/91. Cet usage facilité des registres nationaux favoriserait aussi un redéveloppement des flottes communautaires[102].

Les conditions applicables à tous les registres des Etats membres doivent garantir:

- la sécurité des navires qui battent pavillon d'un Etat membre
- la qualité des conditions de travail à bord, et
- la protection d'environnement

D'abord, selon la dite communication, l'immatriculation du navire devrait être subordonnée à la réalisation d'une visite complète au cours de laquelle le respect de toutes les

---

[97]V.: Article 3 du règlement
[98]V.: Article 5 du reglement
[99]V.: Article 6 du règlement
[100]V.: Article 7 du règlement
[101]Doc Commission (96) 81 final, 13/3/1996, «Vers une nouvelle stratégie maritime»
[102]Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996

normes en vigueur doit avoir été contrôlé. Ensuite, l'Etat du pavillon doit pouvoir garantir que les équipages sur les navires qu'il immatricule sont détenteurs des brevets d'aptitude professionnelle idiones.

En vertu de la directive n° 94/57 du Conseil, du 22/11/1994[103], les Etats membres et les sociétés de classification prennent les mesures pour se conformer aux Conventions Internationales. Plus récemment, (le 18/6/1996), les Quinze se sont étendus pour la définition de normes communes de classification pour les navires transportant des passagers (ferries), qui repose sur une différenciation des bâtiments en fonction de la zone maritime et de la spécificité des conditions locales de navigation.

Depuis l'entrée en vigueur de la directive n° 94/57, les agréments techniques ne peuvent être délivrés que par des organismes de certification agrées par les Etats membres sur la base de normes communes de compétences[104]. Notamment, un tel organisme ne devrait pas être sous le contrôle d'armateurs ou de constructeurs de navires. Cette législation devrait être complétée par une directive en vue de l'harmonisation des tests et normes d'essais des équipements marins.

Etablir des conditions communes d'immatriculation suppose un minimum commun d'exigences relatives à l'aptitude des navires à naviguer: éviter la présence sur les registres nationaux de «navires poubelles». Cette harmonisation bénéficie à la sécurité, égalise les paramètres de la concurrence, facilite le transfert d'un navire d'un registre national à l'autre et fait le jeu de la liberté d'établissement.

Chapitre III: Libre prestation des services et transports maritimes

Le principe de la libre prestation des services, établi aux articles 59 á 66 du Traité, en termes de politique des transports, se traduit par le libre accès, sans discrimination fondée sur la nationalité, au marché tant du trafic national d'un Etat membre que du trafic international entre Etats membres d'une part, et entre la Communauté et les pays tiers d'autre part.

L'article 61 §1 du Traité énonce que: «La libre circulation des services en matière de transport est régie par les dispositions du titre transport». Dès lors, sur la base de l'article 84

---

[103]Directive 94/57/CE du Conseil du 22/11/1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'ispection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

[104]Article 4 de la Directive 94/57/CE

§2, le Conseil a légiféré pour rendre effectif le principe entre les Etats (Section 1: le règlement 4055/86[105]), mais également au sein de ceux-ci, (Section 2: cabotage).

Section 1: Le règlement 4055/86 du Conseil

Le règlement du 22/12/1986 pose nettement dans son exposé des motifs, le principe de la liberté de prestations de services entre les Etats membres, ainsi qu'un calendrier pour la levée des restrictions nationales unilatérales au transport de certaines marchandises. Aprés avoir examiné (A): le domaine d'application (a) et la jurisprudence de la CJCE en matière du dit règlement (b), nous aborderons le dispositif règlementaire (B) et notamment:

a) L'abolition des réservations de certaines cargaisons aux navires battant le pavillon national et

b) La prohibition des accords maritimes bilatéraux.

A. Le domaine d'application et les principes du règlement

a) Le domaine d'application

Le règlement n° 4055/86, (article 1) s'applique aux relations maritimes marchandes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers. Sont ainsi considérés:

•Les transports intracommunautaires, c'est-à-dire les transports de voyageurs ou de marchandises par mer entre un port d'un Etat membre et un port ou une installation *offshore* d'un autre Etat membre, et

•le trafic avec des pays tiers, c'est-à-dire les transports de voyageurs ou de marchandises par mer entre un port d'un Etat membre et un port ou une installation *offshore* d'un pays tiers (art. 4).

Le marché intérieur, donc, des transports maritimes bénéficie d'une assise «territoriale élargie» aux lignes dont l'origine ou la destination est communautaire. C'est un cas unique dans le droit communautaire[106], mais inévitable car l'activité maritime internationale se développe avec des destinations extracommunautaires pour l'essentiel.

Il faut aussi préciser la notion de «l'armateur communautaire» qui, seul peut se prévaloir de la libre prestation des services. Malheureusement, le droit communautaire n'a

---

[105]V.: Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil, du 22/12/1986, portant application du principe de la libre prestation de services aux transports maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers, JOCE n° l 378, 31/12/1987, p. 1

[106]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996

engendré sur ce point aucune définition décisive et univoque. Ainsi, les dispositions du présent règlement s'appliquent:

♦ aux ressortissants des Etats membres établis dans un Etat membre autre que celui du destinataire des services, (quel que soit le pavillon utilisé)

♦ également aux ressortissants des Etats membres établis hors de la Communauté

♦ et aux compagnies maritimes établies hors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un Etat membre, si leurs navires sont immatricués dans cet Etat membre conformément à sa législation[107].

On note que le critère retenu pour caractériser l'armateur communautaire, fondé sur la nationalité et l'établissement est suffisamment large pour permettre d'appliquer cette qualification à des personnes morales dont la majorité du capital serait, par le jeu des prises de contrôle, détenue par des intérêts extracommunautaires[108]. Le Conseil peut d'ailleurs faire bénéficier du règlement des armateurs ressortissants d'Etats tiers établis dans la Communauté (art. 7).

Toutefois, l'ouverture des marchés maritimes n'est pas totale. En premier lieu, les transports effectués pour le compte d'un Gouvernement, considérés comme activités qui au moins occasionnellement sont liées à l'autorité pblique (art. 55 §1 CEE), échappent à la libéralisation. En second lieu, l'ouverture ne vise pas le trafic entre ports d'un même Etat, «le cabotage» (V. infra Section 2).

Avec l'entrée en vigueur du règlement, mis à part les exceptions et les régimes de transition, tout obstacle à la libre circulation des services devient une infraction au droit communautaire. Dans cette perspective, un certain nombre de pratiques discriminatoires en raison de nationalité, quant à l'accès aux ports, ont alimenté la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes.

b) L'application du règlement par la CJCE

L'affirmation de la liberté de prestation de services a permis à la Cour de Justice d'appliquer le principe de l'égalité de traitement aux activités maritimes, notamment en matière de droits portuaires.

---

[107]Cette dernière hypothèse, destinée à prendre en compte l'aménagement d'une part de la flotte grecque, est pour cette raison qualifiée «clause grecque» Ex: un ressortissant grec établi à New York armant des navires grecs

[108]V.: Odier Fr. «La notion de bénéficiaire dans les règlements communautaires», dans Lebullenger J., Le Morvan D., «La Communauté européenne et la mer», CEDECE et Economica, 1990

§1) L'arrêt Corsica Ferries France du 13/12/1989[109]

Avant le règlement n° 4055/86, le droit communautaire ne s'opposait pas à ce qu'un Etat membre perçût, à l'occasion de l'utilisation par un navire d' installations portuaires situées sur son territoire insulaire, lorsque les passagers provenaient de ports situés dans un autre Etat membre ou se dirigeaient vers ceux-ci, des taxes lors du débarquement et de l'embarquement des passagers, alors que, dans le cas d'un transport entre deux ports situés sur le territoire national, ces taxes n'étaient perçues que pour l'embarquement au départ du port insulaire.

Dans l'arrêt Corsica Ferries France, aff. 49/89[110] était contesté le régime différencié selon lequel les navires assurant des liaisons Corse/Continent français étaient soumis à une taxe portuaire (arrivée), alors que ceux qui relient Corse/Italie par exemple, étaient assujettis à deux taxes (arrivée et départ), en tant que constitutif d'une discrimination en raison de la nationalité contraire au principe de libre prestation des services. La Cour dit pour droit que c'est le règlement n° 4055/86 qui rend applicable le principe et non l'article 59 du Traité. Dès lors, les pratiques antérieures ne peuvent être déclarées contraires au droit communautaire. A partir de l'entrée en vigueur du règlement, une telle discrimination communautaire serait contraire au principe de la liberté de prestation de services.

§2) L'arrêt Commission/ France du 5/10/1994

Dans l'affaire Commission contre France,[111] la Commission reproche à la République française d'avoir manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'art. 1 du règlement n° 4055/86. Selon la Commission, le manquement réside dans le fait que l'Etat membre en cause a appliqué des taux différenciés de la taxe sur les passagers des navires à destination des ports français, selon qu'il s'agissait de transports entre ports français ou des transports entre ces ports et ceux d'autres Etats membres.

Le juge ne fonde pas l'atteinte à la libre prestation des services sur le constat d'une pratique discriminatoire en raison de la nationalité, il s'appuie sur le fait que la législation en cause a «pour effet de rendre la prestation de services entre Etats membres plus difficile que la prestation de services purement interne à un Etat membre».

---

[109]Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992, p. 203
[110]CJCE 13/12/1989, et Corsica Ferries France, Aff. C-49/89, Rec. 4441
[111]CJCE 5/10/1994, Commission/ République Française, Aff. C-381/93, Rec. I-5145

§3) L'arrêt Corsica Ferries II

La Cour saisie d'une question préjudicielle en interprétation précise, dans l'arrêt Corsica Ferries II du 17 mai 1994[112], la portée du principe de libre circulation des services de transport maritime une nouvelle fois à propos de pratiques restreignant indirectement l'accès aux ports. En l'espèce, les tarifs de la Corporation des pilotes du port de Gênes prévoyaient une réduction de 50% au profit des navires de ligne admis au cabotage maritime entre ports italiens: en pratique, au profit des navires battant pavillon national.

La Cour a estimé que[113]: *«Le fait pour un Etat membre d'appliquer, pour des services de pilotage identiques, des tarifs différents selon que l'entreprise concernée, laquelle fournit des services de transport maritime entre cet Etat et un autre Etat membre, exploite un navire qui est admis ou non au cabotage maritime, lequel est réservé aux navires battant pavillon de cet Etat, est contraire aux dispositions du règlement du 22/12/1986, portant application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes....»*

§4) L'arrêt Matteo-Peralta

A l'inverse, l'arrêt du 14/7/1994, Matteo-Peralta, met en évidence une limite à la mise en oeuvre du principe de la liberté de prestation des services.

La législation italienne fait interdiction aux navires de déverser dans ses eaux territoriales des hudrocarbures ou toute autre substance nocive pour le milieu marin. En outre, il est interdit aux navires battant pavillon italien de déverser ces produits, même en dehors des eaux territoriales italiennes. La loi prévoit de lourdes sanctions pénales en cas d'infraction à ses dispositions.

Une des questions préjudicielles était: «si le droit communautaire s'oppose à une législation du type de la législation italienne, dans la mesure où elle entrave les activités des entreprises ntationales de transport maritime.....»

La Cour a affirmé que la libre prestation des services, ne s'oppose pas à une règlementation nationale interdisant à tout navire le rejet de substances chimiques nocives dans les eaux territoriales et n'appliquant en haute mer la même interdiction qu'aux navires battant son pavillon. Cette précision illustre la causalité entre la sécurité maritime et le principe de libre prestattion de service en constatant une limite.

---

[112]CJCE 17/5/1994, Corsica Ferries, Aff. C-18/93, Rec. I-1783

[113]V.: Bonassies P., «Regards sur la jurisprudence - droit communautaire», DMF 1994, p.665, et European Transport Law, Vol. XXXIX No 6-1994, p. 775

B. Le dispositif du règlement 4055/86

Afin d'éviter des bouleversements des habitudes maritimes, le règlement balise la progressive application du principe en ce qui concerne les réservations unilatérales de cargaison (a), et les accords bilatéraux de partage de cargaison entre Etats membres et pays tiers (b).

a) L'abolition des réservations unilatérales de cargaison

La suppression des restrictions unilatérales imposées par certains Etats[114] pour l'acheminement de certaines marchandises (art. 2) était programée jusqu'en 1993, en trois étapes, selon le calendrier suivant:

* transport entre Etats membres effectué par des navires battant pavillon d'un Etat membre: en décembre 1989

* transport entre Etats membres et pays tiers effectué par des navires battant pavillon d'un Etat membre: le 31 décembre 1991

* transport entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers effectué par d'autres navires: le 1er janvier 1993.

Ces dispositions concernent trois Etats, qui seuls pratiquent la réservation de cargaison dans la Communauté: l'Espagne, le Portugal et la France. Les deux premiers se sont conformés aux prescriptions communautaires.

En revanche, la République française, bien qu'ayant fait évoluer sa législation, d'après la Commission, n'a pas respecté le calendrier et demeure à certains égards en infraction. Parmi les cargaisons unilatéralement réservées par la France au pavillon français, les transports du charbon[115] et des hydrocarbures[116] ne devraient pas se trouver affectés, les transports de bananes non plus. En ce qui concerne le charbon, la mise en conformité avec le droit communautaire est acquise avec l'adoption de la loi n° 96-151 du 26/2/1996 qui, dans son article 4, substitue à la réservation nationale de cargaison de 40%, une réservation de 40% en faveur des navires des ressortissants d'un Etat partie à l'accord EEE. En ce qui concerne les hydrocarbures, les transports effectués pour le compte du Gouvernement et réservés à ce titre au pavillon français échappent également à la libéralisation.

---

[114]Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992, p. 201

[115]Loi du 18/8/1936 réservant aux navires français 40% des importations de charbon français.

[116]Loi 30/4/1928, et le loi du 31/12/1992 qui fait obligation aux raffineries d'avoir à leur disposition une capacité de transport de produits pétroliers navigant sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole brut qu'elles reçoivent.

b) L'abolition des accords bilatéraux

Sur certains marchés internationaux liant un Etat membre à un Etat extracommunautaire, les accords de partage des cargaisons transportées sont inevitables[117]. A titre d'exemple, notons les accords conclus par la France avec l'Algérie et la Tunisie. Ces accords, sont doublement incompatibles avec le marché commun maritime[118]: «D'abord ils limitent les possibilités d'offre de l'Etat membre, ensuite, ils comportent, le plus souvent, une clause de nationalité interdisant l'accès aux flottes communautaires».

Le règlement en a pourtant organisé la suppression, ou au moins l'adaptation. Il différencie pour cela les partages de cargaison suivants qui sont prévus par des accords existants ou à venir:

§1) Les accords existants (art. 4)

Les arrangements existants visant à partager le trafic sont institués, soit conformément au Code de Conduite CNUCED, c'est-à-dire selon le clef de partage de cargaison 40/20/40[119], soit en instaurant des règles encore plus protectionnistes.

Pour les trafics régis par le Code de Conduite, les Etats membres doivent respecter les obligations qui leur incombent en vertu du règlement n° 954/79 (V. Infra 3ème partie). En d'autres termes, dans la clef de répartition 40/20/40%, les Etats de la Communauté doivent pouvoir librement accéder au 40% du trafic.

Quant aux trafics non régis par le Code, les accords sont adaptés dans les meilleurs délais, avant le 1er/1/1993, de manière à prévoir un accès équitable, libre et non discriminatoire de tous les ressortissants de la Communauté, aux parts de cargaison revenant aux Etats membres concernés.

Chaque Etat doit immédiatement notifier les mesures d'adaptation qu'il adopte aux Etats membres et à la Commision et effectuer régulièrement un rapport à la Commision[120] sur les progrès accomplis dans ce sens, la procédure de consultation instaurée par la décision 77/587/CEE du Conseil étant applicable. Les difficultés d'adaptation des accords hors du Code de conduite doivent être signalées à la Commission et au Conseil, afin de permettre de prendre les mesures appropriées à la demande de l'Etat concerné.

---

[117]V.: Charles-Le-Bihan, Lebullenger J.: «Les accords bilatéraux au regard du droit communautaire», dans: Lebullenger J., Le Morvan D., «La Communauté européenne et la mer», CEDECE et Economica, 1990, et Bredima A. - Tzoannos J., «The Common Shipping Policy of the EC», North Holland, 1990, p. 177

[118]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996

[119]C'est-à-dire: 40% pour Etat de départ et Etat d'arrivée, 20% pour les tiers

[120]Au début tous les 6 mois

§2) Les accords futurs (art. 5)

En principe, la conclusion de tout nouvel accord bilatéral est prohibée, sauf si les armements communautaires ne disposent pas d'autre moyen de prendre part au trafic concerné. Une procédure *ad hoc* est prévue à cet effet (art. 6). Ainsi, un accord seulement signé lors de l'entrée en vigueur du règlement, ne comporte pas pour lui-même d'effet juridique donc relève de la catégorie des accords futurs et ne peut être mis en vigueur que si l'Etat démontre qu'il est inévitable pour les ressortissants communautaires s'implantant sur une part du marché international. Toute possibilité de conclure un accord bilatéral n'est pas exclue, mais la formule est réservée à des cas d'exception et soumise à l'autorisation de la Commission.

Les tentatives d'un Etat tiers en vue d'imposer des partages de cargaison en vrac donnent lieu à l'intervention du Conseil conformément à la procédure prévue par le règlement n° 4058/86 CEE (V. Infra 2ème partie).

La politique suivie par la Communauté dans ce domaine a visé à garantir la liberté d'accès et des conditions équitables de concurrence sur des marcés bilatéraux internationaux à destination ou en provenance de celle-ci. Mais, les enjeux et les difficultés juridiques sont nombreux.

§3) Difficultés de mise en oeuvre

La prohibition des accords de partage de cargaisons a donné lieu à une difficulté d'interprétation entre la Commission et le Conseil, laquelle a été réglée par un arrêt de la CJCE du 30/5/1989[121]. L'affaire intéressait le trafic entre l'Italie et l'Algérie[122]. La dernière réservait 80%, et puis 90% du trafic à sa compagnie nationale de navigation. L'Italie signale cette difficulté aux autres Etats membres et à la Commission (selon la décision 77/587 du Conseil). En mars 1987, l'Italie, négociant seule un accord avec l'Algérie, le notifie à la Commission (selon l'art. 6 du règl. N° 4055/86).

La Commission propose au Conseil de n'accorder à l'Italie l'autorisation de passer l'accord en cause qu'à la condition que celle-ci ratifie rapidement le Code de Conduite, parce que, selon la Commission *: «si l'Italie avait ratifié le Code, elle aurait pris une meilleure part au trafic en cause».* Le Conseil accorde le 17/9/1987 son autorisation à des conditions jugées trop laxistes par la Commission.

Le recours de la Commission a été rejeté pour les motifs suivants:

---

[121]CJCE 30/5/1989, Commission/ Conseil, aff. 355/87, Rec. 1517

[122]Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992, p. 201

⇒ L'accord en cause, assorti des modalités imposées par le Conseil, n'est pas contraire au droit communautaire, et

⇒ il assure un accès non discriminatoire des compagnies maritimes des autres Etats membres aux cargaisons attribuées à l'Italie. Les autres moyens tirés de l'insuffisance de motifs et du dépassement des pouvoirs d'amendement conférés au Conseil par l'art. 149 §1 CEE, n'ont pas connu meilleur sort.

Cependant, le principe de non-discrimination a tardé à faire sentir ses effets dans le contentieux français, car l'insertion du principe de libre prestation des services de transport maritime en France heurtait trop d'habitudes[123]. Une occasion de la vérifier est fournie par un jugement du Tribunal administratif de Nice, du 20/12/1983, dans l'affaire SARL Bateaux Gallus[124]:

Plus précisément, deux entreprises de transport maritime se proposaient de desservir par la mer pendant la période estivale, les villes de la Côte d'Azur. L'une, la société française «Bateaux Gallus», et l'autre la compagnie italienne «Plein vent». Pour que cette derniere puisse naviguer en France, le Secrétaire d'Etat a accordé une autorisation dérogeant à l'article 257-1 du code des douanes, selon lequel: «les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés au pavillon français». La société française a présenté une requête en annulation contre la décision accordant cette dérogation de pavillon.

Le Tribunal administratif de Nice, s'en tenant à la lettre de la loi, en l'occurrence l'article 257-1 du code des douanes, a annulé la décision du Secrétaire d'Etat chargé de le mer. Cette interprétation littérale du texte protectionniste français, met en evidence que l'application du principe communautaire de non-discrimination n'a pas même été envisagée. Toutefois, ici se pose le problème de la libéralisation des transports purement nationaux, c'est-à-dire «le cabotage national».

Section 2: Le cabotage

Le 3/8/1989, la Commission entre autres, a proposé au Conseil diverses propositions de règlements, relatives à la libération du cabotage intra-communautaire et du cabotage national. Faute d'accord entre les Etats membres, ces propositions n'ont pas été entérinées par le Conseil. Cependant, afin d'éviter qu'au 1er janvier 1993 le Marché unique n'ait aucun effet

---

[123]V.: Odier Fr., «Transports maritimes», Jurisclasseurs, fascicule 1140, 5, 1994

en matière de transports maritimes, afin de préciser le sort du cabotage intra-communautaire, d'allonger le calendrier de la période transitoire, mais aussi de permettre un consensus entre les pays du nord et ceux du sud, un accord a été conclu au sein du Conseil le 21/12/1991.

Cet accord est devenu le règlement n° 3577/92[125], concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime). Le dit règlement ouvre, en effet, le marché des lignes de cabotage. Etant l'aboutissement d'un compromis lent à dégager, il s'agit d'une législation de la plus haute importance. D'ailleurs, le règlement a été adopté à la majorité qualifiée[126].

Par cabotage maritime, selon l'article 1 §1, il faut entendre la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre, qui devrait être effective au 1er janvier 1993. Dans cette perspective, nous examinerons dans une première partie l'importance du cabotage pour le commerce communautaire et, notamment, les problèmes qui se posent pour les pays du Sud (France, Grèce, Italie, Espagne, Portugal) (A).

Dans une deuxième partie, nous présenterons le dispositif du règlement (B): les bénéficiaires (a), les clauses de sauvegarde (b) et la distinction entre le cabotage continental, le cabotage avec les îles et les services d'approvisionnement *offshore* (c).

A. L'importance du cabotage

a) Pour le commerce intracommunautaire

La liberté d'établissement postule la possibilité pour tout ressortissant d'un Etat membre de s'installer dans tout autre Etat membre aux mêmes conditions que celles qui sont faites au national du pays d'accueil, et, par exemple, la possibilité d'obtenir pour ses navires le pavillon de ce pays; quant à la liberté de prestation de services, elle condamne toute navigation réservée aux nationaux, comme c'est actuellement le cas, justement, en matière de cabotage.

Toutefois, l'abolition du cabotage constitue un conflit assez net qui oppose les Etats du Nord, à philosophie fortement libérale, et les Etats du Sud, de tradition plus colbertienne, dotés d'îles dont la desserte est réservée au pavillon national.

De très nombreux pays, dont la France, ont des législations dites de cabotage national qui réservent à leur seul pavillon les échanges maritimes entre ports d'un même pays.

---

[124]V.: Rézenthel R., «Décision nationale France Tribunal administratif de Nice 20/12/1985, S.A.R.L. «Bateaux Gallus», RTDE, Année 22, No 2, Paris, Avril- Juin 1986

[125]JOCE n° L 364, 12/12/1992, p. 7

[126]Le Royaume-Uni, les Pays-bas et le Danemark ont voté contre le jugeant trop peu libéral.

Toutefois, le Royaume-Uni n'applique pas un tel système de réservation et s'est donc trouvé le défenseur le plus ardent d'une abolition des restrictions aussi rapide que possible.

D'autres Etats membres de l'Europe du Sud (Grèce, Italie, Espagne, Portugal) ont également manifesté leur opposition à l'introduction du «cabotage» dans le règlement relatif à l'application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes.

En effet, le cabotage reste, dans le domaine maritime comme ailleurs, un cadre où le contrôle des Etats est le plus fort parce qu'il met en cause des intérêts économiques et stratégiques essentiels. On estime que le trafic maritime des marchandises à l'intérieur de la Communauté représentait plus de 400 millions de tonnes en 1989, dont 200 alimentaient le cabotage «intercommunautaire», le reste représentant la somme des trafics à l'intérieur de chacun des Etats membres de la Communauté. A titre d'exemple, la Grèce transporte par voie maritime, chaque année, plus de 25 millions de passagers; et une compagnie britannique comme la P and O, a transporté à elle seule entre la France et l'Angleterre, en 1991, 12 500 000 voyageurs et plus de deux millions de véhicules.

On ne doit pas, alors, sous-estimer les conséquences que l'abolition du cabotage signifierait, pour le marché communautaire, mais aussi pour les pays du Sud.

b) Les arguments des pays du Sud - le cas de la Grèce

L'argumentation présentée par les 5 Etats membres du Sud[127], pour le cabotage, inclut les intérêts stratégiques: la sécurité de la défense, la nécessité d'un «service public» comme route pour les îles et les régions isolées, ainsi que la préservation d'une flotte nationale, et des emplois pour les marins.

La Grèce était radicalement opposée à l'ouverture des services intérieurs[128], en raison de sa dispute de longue durée avec la Turquie. La Grèce soutient que certains îles se trouvent à une proximité très dangereuse de Turquie, pour des raisons, surtout de sécurité, seulement les navires grecs doivent desservir ces îles. La sauvegarde de contrôle de services des transports dépasse les intérêts économiques de la Communauté. Le Parlement Européen a confirmé aussi que la sécurité de la défense constitue une raison importante pour maintenir les restrictions du cabotage national.

De plus, la Grèce craignait la concurrence des armateurs du Nord soumis à une réglementation sociale bien plus souple et moins coûteuse, tandis que les armateurs grecs qui

---

[127]V.: Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992, p. 212

desservent les ports de cabotage sont obligés d'employer seulement des marins grecs et de maintenir à un niveau bas les frets, pour des raisons sociales.

Sur certains terrains, la Grèce et la France partagent certains points de vue, divergent sur d'autres. La France entendait préserver ses positions pour les trafics entre ports de la France continentale mais aussi les ports Corses et avec les DOM/TOM.

L'Espagne et l'Italie se sont opposées parce que l'abolition du cabotage aurait des conséquences contradictoires, en ce qui concerne les emplois et le statut social de leurs marins.

D'autre part, les pays du Nord soutiennent que l'environnement protégé que le cabotage crée, signifie, presque toujours, qu'il y a des insuffisances concernant la qualité des services offerts; c'est-à-dire, les routes protégées sont desservies par des navires vieux et mal entretenus.

Mais, le plus important est que le cabotage ne respecte pas le principe de l'égalité énoncé par l'art. 7 du Traité et constitue un obstacle très grave à la liberté de commerce au sein de la Communauté.

B. Le dispositif du règlement n° 3577/92

a) Les bénéficiaires

Selon l'article 1 §1 du règlement, à partir du 1er janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet Etat membre.

Le règlement définit trois catégories d'armateurs susceptibles d'être qualifiés comme communautaires (art. 2 §2):

- *«les ressortissants d'un Etat membre établis dans un Etat membre comformément à la législation de celui-ci et exerçant des activités de transport maritime;*

- *les compagnies de navigation établies conformément à la législation d'un Etat membre, dont le principal établissement est situé dans un Etat membre et dont le contrôle effectif est exercé dans cet Etat membre;*

---

[128]V.: Tzoannos J., «L' intégration Européenne et les transports maritimes» Institut de Recherches Economiques et Industrielles, Athènes 1990, p. 3

• *ou, les ressortissants d'un Etat membre établis en dehors de la Communauté ou les compagnies de navigation établies en dehors de la Communauté et contrôlées par des ressortissants d'un Etat membre, si leurs navires sont immatriculés dans un Etat membre et battent pavillon de cet Etat membre conformément à sa législation».*

Cependant, le cabotage ne peut être exploité que par des armateurs utilisant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet Etat membre, y compris les navires immatriculés dans le registre EUROS une fois qu'il sera créé[129].

Cette dernière condition vise les pavillons *bis*. En effet, les Etats membres refusent l'accès au cabotage national aux navires immatriculés au second registre. En d'autres termes, on entend par navire communautaire un navire national sauf un navire de pavillon *bis*. Toutefois, le texte communautaire encourage l'ouverture aux pavillons *bis*, avant le 31 décembre 1996. On constate[130] donc, qu'alors que la libre prestation des services entre les Etats membres est ouverte à la concurrence des armateurs extracommunautaires, il n'en est rien du cabotage national. Ceci empêche de parler de cabotage européen.

b) Les clauses de sauvegarde

L'article 5 du règlement prévoit qu'en cas de perturbation grave du marché intérieur des transports, due à la libération du cabotage, un Etat membre peut demander à la Commission d'adopter des mesures de sauvegarde[131], mesures qui pourront comporter l'exclusion temporaire de la zone concernée du champ d'application du règlement, la durée d'une telle exclusion n'excédant pas douze mois, mais pouvant sans doute être renouvelée.

L'article 2 §5, définit comme perturbation grave du marché intérieur des transports: l'apparition sur le marché des problèmes spécifiques à ce marché:

* de nature à entraîner un excédent grave, susceptible de persister, de l'offre par rapport à la demande,

* dus aux activités de cabotage maritime ou aggravés par celles-ci

* impliquant une menace sérieuse pour l'équilibre financier et la survie d'un nombre important d'armateurs communautaires.

A titre d'exemple, l'Espagne a demandé l'application du dit article. La Commission a autorisé l'Espagne à exclure pendant six mois la partie continentale de son territoire du champ

---

[129]V. Supra p. 27

[130]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996, p. 7

d'application du règlement[132]. La Commission a considéré que: *«La position concurrentielle de la marine marchande espagnole ne se situait pas au niveau de celle de plusieurs autres flottes de la Communauté, dont les coûts d'exploitation ont pu être réduits par l'utilisation de registres spéciaux».*

L'article 4 §1 offre la possibilité aux Etats de conclure des contrats de service public avec les compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou de leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage.

Un contrat de service public peut en particulier porter sur des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité; des services de transport complémentaires, des services de transport à des prix et des conditions déterminées, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons, des adaptations des services aux besoins effectifs.

En ce qui concerne les obligations de service public, celles-ci sont définies comme des «obligations que, s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur communautaire en question n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions». Les Etats, doivent s'en tenir[133] à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.

c) Les types de cabotage

Le règlement définit distinctement[134] "cabotage continental", et "cabotage avec les îles". Par le premier, on entend: «le transport par mer des passagers ou des marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même Etat membre sans escale dans des îles». Le second vise «le transort par mer des passagers ou des marchandises entre:

◊ des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même Etat membre

◊ des ports situés sur des îles d'un seul et même Etat membre.

---

[131]Sur la demande de l'Etat concerné, la Commission doit statuer dans un délai de 30 jours.

[132]Décision n° 93/125 du 17/2/1993, JOCE n° L 49, 27/2/1993, et décision 93/396 du 13/7/1993 JOCE n° L 173, 16/7/1993, p. 33, qui prolonge de six mois l'exclusion.

[133]Art. 4 §2 du règlement n° 3577/92

[134]Art. 2 §2 du règlement n° 3577/92

Ceuta et Melilla sont traités de la même manière que les ports des îles».

§1) Le cabotage continental

L'article 6 définit que, par dérogation des services maritimes suivants effectués dans la Méditerranée et le long de la côte de l'Espagne, du Portugal et de la France, sont temporairement exemptés de l'application du présent règlement: les transports des marchandises stratégiques (pétrole, produits pétroliers et eau potable) jusqu'au 1er janvier 1997, les services effectués par des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes jusqu'au 1er janvier 1998, les services réguliers de transport des passagers et de transport par transbordeur jusqu'au 1er janvier 1999.

En ce qui concerne les lois applicables relatives à l'équipage (art. 3), elles relèvent de l'Etat du pavillon, sauf pour les petits bâtiments de moins de 650 tonnes brutes auxquels sont appliquées les conditions de l'Etat membre d'accueil.

Dans les Etats nord-européens, où le cabotage est en pratique réalisé, le règlement se limite à une consécration juridique.

§2) Le cabotage insulaire

Le cabotage avec les îles de la Méditerranée et le cabotage concernant les archipels des Canaries, des Açores et de Madère, ainsi que Ceuta et Melilla, les îles françaises le long le la côte Atlantique et les départements français d'outre-mer sont exempts du règlement jusqu'au 1er janvier 1999.

L'article 6 prévoit également que, pour des raisons de cohésion socio économique, cette dérogation est prorogée, en ce qui concerne la Grèce, jusqu'au 1er janvier 2004 pour les services réguliers de transport de passagers et de transport par transbordeur, ainsi que pour les services effectués par des navires juageant moins de 650 tonnes brutes.

L'art. 3 §2 dispose aussi, que «pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'Etat dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (Etat d'accueil)[135]». Ces mesures se veulent plutôt protectrices de la qualité du service de cabotage avec les îles[136] et elles favorisent le protectionnisme dissuasif de l'entrée des armements étrangers sur les marchés îliens. La Commission doit, entre 1997-1999, faire une proposition au Conseil en vue de modifier ce point du règlement.

---

[135]La solution arrêtée résulte d'un compromis imposé par une présidence portugaise de l'Union et que le Royaume-Uni, les Pays-Bas et le Danemark ont voté contre le texte.

d) Conclusions

C'est évident, donc, que du point de vue juridique, il s'agit plutôt d'une communautarisation en route des cabotages nationaux, et moins d'un cabotage européen. Le règlement, selon le Pr Grard, nous propose en effet, une Europe du cabotage à géométrie variable. Du point de vue économique, l'incidence de la libéralisation a été modeste. Comme le souligne la Commission[137], seule une petite portion des cargaisons est devenue légalement disponible.

On constate que le chemin vers la création d'un cabotage européen est encore long, mais en cas de réalisation, est-ce que cela ne signifierait pas la perte de la part de la Communauté du droit d'exiger liberté de commerce dans les transports maritimes au niveau international?

---

[136]V.: Renaux G. «Transport par mer-cabotage maritime-libéralisation progressive» BT n° 2481, p. 419
[137]Doc. Commission (95) 385 final, p. 4

DEUXIEME PARTIE: Politique maritime et politique communautaire de la concurrence

Jusqu'en 1974, les Etats membres ont considéré que l'art. 84 §2 avait pour effet d'exclure le secteur des transports maritimes et aériens du champ d'application du traité tant que le Conseil n'était pas intervenu en ce domaine. Cette position était confortée par le fait que, notamment, le règlement n° 17/62[138] d'application des articles 85 et 86 du traité n'était pas applicable au secteur des transports maritimes et aériens en vertu du règlement n° 141/62[139]. De même, le règlement n° 1017/68 du 19/7/1968[140] ne traitait de l'application des règles de concurrence qu'aux seuls transports terrestes. Tel n'était pas l'avis de la Commission et la CJCE a jugé dans un premier arrêt du 4/4/1974, que les dispositions fondamentales du traité s'appliquaient aux transports maritimes et aériens. Devant cette formulation peu claire, certains Etats membres, dont la France, ont persisté à penser que la politique de la concurrence, nécessitait une intervention du Conseil pour être effectivement applicable en matière de transports maritimes.

Chapitre I: L'application des règles communautaires de concurrence aux transports maritimes de ligne - les premiers pas

Les transports maritimes sont, par essence, internationaux, et c'est pour cela qu'ils ont fait l'objet d'un traitement particulier et original dans l'application sectorielle des articles 85 et 86 du Traité de Rome. Un premier règlement n° 954/79 concerne la ratification par les Etats membres de la Convention des Nations Unis, relative à un Code de Conduite des conférences maritimes (Section 1). Le règlement n° 4056/86[141], qui est censé compléter le premier, détermine le champ d'application des pratiques anticoncurrentielles dans les transports maritimes, tout en organisant des exemptions à la prohibition des ententes (Section 2). Ce règlement est notablement plus tolérant que les règlements adoptés pour d'autres secteurs.

---

[138]JOCE du 21/2/1962, p. 204
[139]JOCE du 28/11/1962
[140]JOCE n° L 175 du 23/7/1968
[141]Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22/12/1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, JOCE n° L 378, 31/12/1986.

Section 1: Le cadre juridique à l'activité des conférences

Les accords entre armateurs sont fréquents, traditionnels, et dans une certaine mesure, inéluctables. Les transporteurs évitent la libre concurrence en srtucturant l'exploitation du trafic maritime par la conclusion d'ententes. Les plus connus de ces accords sont les conférences maritimes. Les conférences maritimes sont des accords passés entre deux ou plusieurs armateurs en vue de rationaliser le trafic par une tarification commune. Toutefois, comme ces accords sont susceptibles d'abus, ils ont toujours fait l'objet d'un contrôle vigilant de l'administration des Etats-Unis (A). C'est pour cela aussi que la politique maritime de la Communauté est la plus développée, dans ce domaine, grâce au Règlement n° 954/79, sur le Code de Conduite des conférences maritimes, également appelé «compromis de Bruxelles» (B).

A. Les conférences maritimes et le Code de Conduite

a) Les conférences maritimes

Les conférences sont nées en Grande- Bretagne pendant la révolution industrielle[142]. Fondamentalement, il s'agit d'ententes entre armateurs en vue de rationaliser le trafic, en fixant une tarification uniforme. Il existe aujourd'hui entre 350 et 360 conférences à travers le monde dont les méthodes d'organisation varient peu. Il s'agit d'un véritable ordre privé régulateur des marchés des échanges maritimes. Ensemble dans ce cadre, les armateurs occupent une position dominante collective et permanente.

Quant à la forme, on distingue conférences ouvertes et fermées. Les premières laissent la possibilité à tout transporteur régulier d'y entrer si une majorité des 2/3 l'y autorise. Mais elles restent soumises au contrôle des Etats. Les secondes n'admettent de nouveaux membres qu'à l'unanimité et pour des motifs discrétionnaires.

A l'origine, elles n'étaient que des ententes de fret, mais la concurrence interne, l'apparition de nouveaux pavillons et le commerce des navires de tramps ont conduit les conférences à réglementer le trafic et l'offre de transport. Plus tard s'organisaient des partages de cargaisons entre membres fondateurs, par voie de «Gentlemen's Agreement» portant sur le poids transporté, sur les recettes et les dépenses.

Ces conférences constituaient des accords emportant à l'évidence restriction de la libre concurrence et pour cela, elles ne se pratiquent plus.

---

[142]La première conférence vit le jour en 1875 entre la Grande-Bretagne et l'Inde.

Aujourd'hui, les conférences maritimes telles que le règlement 4056/86 les définit sont des accords appliquant des taux de fret uniformes ou communes et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture des services réguliers. Ces règles sont impératives et, pour les faire respecter, les conférences prévoient des régimes d'enquête susceptibles de conduire à des sanctions. Cette pratique a pour effet de créer un front des armateurs dans la négociation avec les chargeurs et dans la concurrence avec les transporteurs extérieurs: les outsiders.

Pour trouver les débuts d'un encadrement juridique à ces activités, il faut se tourner vers les Etats-Unis, et puis vers la C.N.U.C.E.D..

b) Le Code de Conduite

Les Etats-Unis ont été le premier pays qui a adopté une législation spécifique applicable aux conférences maritimes de ligne. Le Merchant Shipping Act de 1916 amendé en 1984[143] leur a accordé l'immunité anti-trust tout en surveillant leurs activités et leur mise en place; ce texte imposait également l'institution de conférences ouvertes.

En revanche, le Code de Conduite de la CNUCED, adopté le 6/4/1974 par 77 pays[144], a eu pour objectif de satisfaire les pays en voie de développement désireux de participer au trafic. Ces Etats, demandaient une réorganisation du trafic maritime international: mettre fin aux pratiques discriminatoires des conférences, aux taux de fret excessifs et à leur exclusion du marché. Le Code se présente, en effet, comme une réglementation du fonctionnement des conférences maritimes afin d'éviter que leur position dominante ne se transforme en abus. En raison de celui-ci, le code exige, contrairement à la législation américaine, des conférences fermées[145].

Les compagnies nationales se voient reconnaître un droit de veto pour les décisions relatives au trafic de leur pays. Ce privilège est renforcé par le fait que le trafic est reparti sur une base de 40% réservé aux armements des Etats de départ et d'arrivée et 20% pour les compagnies maritimes d'Etats extérieurs. Enfin, les chargeurs sont associés à la fixation du taux de fret et consultés pour toute modification. En somme, pour le fonctionnement des conférences, l'intêt public est substitué à la logique marchande.

---

[143]V.: Mesgouez D., «L'application des règles communautaires de concurrence aux transports maritimes de ligne», ADMA 1995, p.253, p. 256

[144]V.: Assonitis G., «Réglementation Internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED», PUF, 1991, et Odier Fr., «Le code de conduite», ADMA, Nantes 1983, p., 233-237

[145]L'accès aux conférences est réservé aux compagnies nationales qui sont capables d'accomplir un service régulier efficace.

Même si le Code est considéré comme une victoire du groupe de 77 pays, son champ d'application reste limité. D'une part, il ne vise que les conférences maritimes, lesquelles peu à peu s'affaiblissent et de nouvelles pratiques de regroupement se développent. Ensuite, un grand nombre des principaux armements ne relèvent pas du Code: Les Etats-Unis, le Japon, l'Australie, le Canada n'ont jamais adhéré. Le Code, donc réunit principalement les pays en voie de développement et les Etats européens. La CEE n'a pas adhéré mais a encouragé ses membres à l'adopter à travers le règlement 954/79.

B. Le «compromis de Bruxelles», règlement n° 954/79[146]

a) L'historique

Bien que la Commission des Communautés Européennes ait envoyé un observateur à la conférence de Genève, la Communauté en tant que telle n'a pris aucune position. La Communauté s'est en effet abstenue, depuis sa création jusqu'en septembre 1977, de toute action quelconque dans le domaine des transports maritimes.

Or, le 4/4/1974, deux jours avant la fin de la Conférence, la CJCE a déclaré, dans son arrêt dans l'affaire «Marins Français»[147], que les règles générales du Traité étaient applicables directement aux transports maritimes, même en l'absence d'une politique communautaire des transports maritimes.

Craignant des problèmes de compatibilité entre le Code et les articles 7, 52, 85, 86 et 113 du Traité, la Commission a soumis au Conseil des Ministres le 17/7/1974, une proposition de décision fondée sur l'article 116 du Traité tendant à ce que les Etats membres s'abstiennent de signer ou de ratifier la Convention tant qu'une action commune n'aurait pas été mise en oeuvre à l'égard de la conclusion éventuelle de la convention[148].

Après avoir consulté les experts nationaux et après une serie des propositions[149], la Commission présente au Conseil une proposition, suggérant que les Etats membres deviennent parties au Code en appliquant pleinement aux pays en développement et aux pays à commerce

---

[146]Règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil du 15/5/1979 concernant la ratification par les Etats membres de la Convention des Nations Unies relatives à un Code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces Etats à la Convention, JOCE n° L 121, 17/5/1979, p.1.

[147]CJCE 4/4/1974, Commission/ République Française, Aff. 167/73, Rec. 359

[148]En novembre 1974, les Etats membres ont abouti à un «genlemen's agreement» aux termes duquel ils s'abstiendraient jusqu'au 30/4/1975 de toute action susceptible de porter préjudice à une éventuelle action commune.

[149]V.: Vermote L. «Le code de conduite des conférences maritimes et le compromis de Bruxelles», Droit Européen des Transports, Vol. XXI n° 1-1986

d'Etat, les principes de l'économie du marché[150]. Le 20/2/1979, le Conseil, a donné au règlement sa forme définitive.

b) Le contenu du règlement n° 954/79

Le règlement, dans une large mesure, accommode les divergences entre les engagements internationaux et communautaires. Le contenu du règlement se résume à des ajustements qui portent moins sur le droit communautaire que sur le Code de Conduite.

Toutefois, il désapplique la règle du partage de cargaisons 40/40/20 en ce qui concerne le trafic intracommunautaire et les trafics entre les Etats membres et Etats OCDE, qui sont parties au Code sous réserve de réciprocité. En second lieu, le règlement réfute le droit de veto dans les conférences relatives au trafic intracommunautaire.

En assurant, par la participation des Etats membres, que le code pourra enfin entrer en vigueur, le règlement répond à l'aspiration des pays en voie de développement d'obtenir une meilleure possibilité de participer aux transports par mer. Le règlement poursuit aussi l'objectif de maintenir en vigueur les principes commerciaux appliqués par les compagnies de l'OCDE d'une part et dans les échanges maritimes entre les pays de l'OCDE d'autre part.

Au plan communautaire, le texte du 15 mai 1979 marque un point de départ pour une politique commune des transport maritimes jusqu'alors incertaine. Toutefois, l'avancée n'est que partielle, car, indirectement, les conférences sont légitimées et la loi du marché n'est pas garantie. Dès 1980, la Commission a préparé une proposition de règlement plusieurs fois modifiée pour aboutir au règlement 4056/86.

Section 2: Le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil.

Bien que les transports maritimes soient sujets à l'application directe des articles 85 et 86 du Traité qui prohibent les ententes restrictives de concurrence et les abus de position dominante, il fallut entendre le règlement n° 4056/86 pour que la Communauté dispose d'un instrument d'instruire et de sanctionner les éventuelles infractions.

Nous examinerons dans une première partie les principes et le dispositif (A) et, dans une deuxième partie, les difficultés concernant la mise en oeuvre du dit règlement (B).

---

[150]Le 10/5/1978, le PE émit un avis approuvant la conception générale de la proposition (JOCE C 35 du 11/2/1978, p. 3), et la Comité Economique et Social fit de même, le 31/5/1978, (JOCE C 269 du 13/11/1978, p. 46).

A. Les principes et le dispositif du règlement

Les opérations visées par le règlement n° 4056/86 sont les transports maritimes internationaux dont le port de départ ou de destination se situe dans la CEE. Les services de tramp[151] en sont exclus. Il ne s'applique pas qu'aux conférences maritimes, mais à tout accord ou à toute pratique concertée entre plusieurs entreprises. De cet état du droit positif, il faut déduire que le règlement ne vise ni le cabotage, ni les échanges entre ports d'Etats non communautaires[152]. Nonobstant ces délimitations, le règlement envisage d'abord les ententes maritimes à exempter (a), les conditions et les limites des exceptions (b) et fixe ensuite les procédures administratives à respecter (c).

a) Le domaine d'exemption

Les définitions essentielles, services de tramp, conférence maritime, usager, sont données à l'article 1er. Les conférences maritimes sont définies comme *«un groupe d'au moins deux transporteurs exploitant des navires qui assurent des services internationaux réguliers pour le transport des marchandises... et qui a conclu un accord ou un arrangement 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 des services réguliers».*

Rendant applicable aux transports maritimes internationaux la prohibition de l'article 85 du Traité, le règlement se borne ici à définir les exemptions, leurs conditions et limites, en mettant en oeuvre le paragraphe 3 de l'article 85. Ces exemptions sont de types bien différents:

§1) Ententes techniques (art. 2)

L'interdiction édictée par l'article 85 paragraphe 1 du traité ne s'applique pas aux accords, décisions et pratiques concertées qui ont seulement pour objet et pour effet de mettre en oeuvre les améliorations techniques ou la coopération technique par:

- 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;
- l'échange ou l'utilisation en commun, pour l'exploitation des transports, de navires, d'espace sur les navires ou de slots et autres moyens de transpotr, de personnel, de matériel ou d'installations fixes;

---

[151] Il faut entendre par là, en substance, les transports de marchandises en vrac, faisant l'objet de dessertes non régulières, notamment par l'effet d'affrètements, lorsque les taux de fret sont librement négociés, cas par cas, conformément aux conditions de l'offre et de la demande.

[152] Ces activités, exclues du domaine d'application du règlement restent soumises au respect des articles 85 et 86 du Traité.

♦ l'organisation et l'exécution de transports maritimes successifs ou complémentaires ainsi que la fixation ou l'application de prix et conditions globaux pour ces transports;

♦ la coordination des horaires de tranports sur des itinéraires successifs;

♦ le groupement d'envois isolés;

♦ l'établissement ou l'application de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport.

§2) Ententes commerciales

Il s'agit ici d'ententes entre transporteurs concernant l'exploitation de services réguliers de transports maritimes (art. 3).

L'exemption intéresse cette fois des accords à caractère commercial, les ententes convenues au sein des conférences maritimes. Les pratiques en cause portent sur la fixation des prix et les conditions de transport, et peuvent concerner les horaires, les escales, la coordination ou la régulation de la capacité de transport offerte, la répartition du tonnage transporté ou de la recette.

§3) Ententes entre usagers et conférences (art. 6)

Sont également exemptés les accords, décisions et pratiques concertés entre les usagers d'une part et les conférences d'autre part, ainsi que les ententes entre usagers le cas échéant, nécessaires à cette fin, qui portent sur les prix, les conditions et la qualité des services de ligne, pour autant qu'ils soient prévus à l'article 5 points 1 et 2.

Le règlement se caractérise donc par une certaine ampleur des exemptions accordées aux ententes en matière de transport maritime. Il s'agit là d'une situation exceptionnelle dans le droit communautaire de la concurrence, due à une certaine acceptation des spécificités du transport maritime international. Mais, ces exemptions sont assorties de conditions:

b) Les conditions et les limites de l'exemption

Le bénéfice de l'exemption prévue aux articles 3 et 6 est subordonné à la condition que la pratique exemptée ne porte pas à l'interieur du Marché commun, préjudice aux intérêts en cause dans la zone couverte et pour des marchandises identiques du fait d'une discrimination fondée sur le pays d'origine ou de destination. L'article 85 §2 du Traité, suivant lequel *«les accords ou décisions interdits en vertu sont nuls de plein droit»*, trouve ici application.

Cependant, l'article 5 du règlement énumère un certain nombre d'obligations[153] de comportement qui orientent le contenu des ententes en question, parmi lesquelles notamment:

* consultation entre les conférences maritimes et les usagers concernant les prix et les conditions de transport,

* transparence des tarifs, par mise à disposition ou consultation sur place,

* obligation de notifier à la Commission les sentences arbitrales et recommandation de conciliation mettant fin aux différends relatifs aux pratiques des conférences maritimes.

Enfin, un certain nombre d'obligations encadrent les accords de fidélité. Notamment, le texte rééquilibre la relation entre conférences et usagers, en énonçant que les accords de fidélité découlent de consultations avec ceux-ci, qu'ils ont le choix de la forme juridique de l'entente, que leurs droits doivent être garantis. Dans une telle perspective, le texte établit deux listes:

- «la liste des cargaisons et des parties de cargaison convenues avec les usagers, qui sont expressément exclues du champ d'application de l'accord de fidélité; des accords de fidélité à 100% peuvent être offerts mais ne peuvent être imposés unilatéralement;
- la liste des cas qui délient les usagers de leurs obligations de fidélité[154]».

Ces exigences concourent à rendre la concurrence effective sur les marchés pertinents afin, notamment, de favoriser l'immixtion de «nouveaux arrivants».

Le règlement interdit également les pratiques contraires à l'art. 86 du Traité, exploitation abusive d'une position dominante. L'article 8 dispose que la Commission, d'office ou sur plainte, peut retirer le bénéfice de l'exemption de groupe, prendre toutes les mesures appropriées pour faire cesser l'infraction à l'article 86. Cette disposition est confirmée par la CJCE dans l'arrêt Ahmed Saeed du 11/4/1989[155], selon lequel: *«s'il est constaté qu'une entreprise a fait abus de sa position dominante sur le marché, et que le commerce entre Etats membres est susceptible d'en être affecté, l'interdiction prévue par l'art. 86 frappe le comportement de l'entreprise en cause».* Cette jurisprudence complète le dispositif

---

[153]V.: Odier Fr., «Transports maritimes», Jurisclasseurs, fascicule 1140, 5, 1994, p. 13, et Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992, p. 293

[154]Parmi ces cas doivent notamment figurer (art. 5§2, al. B):

•ceux où les envois sont expédiés au départ ou à destination d'un port dans la zone desservie par la conférence mais dont la desserte n'est pas publiée et où une demande de dérogation peut se justifier et

•ceux où le délai d'attente dans un port dépasse une durée qui doit être définie, par port et par produit ou catégorie de produits, après consultation des usagers directement intéressés à la bonne desserte du port.

[155]CJCE, 11/4/1989, Ahmed Saeed Flugreisen et autre/ Zentrale zur Bekämpfung unlautaren Wettbeverbs EV, aff. 66/86, Rec, 1989, p. 803

réglementaire en disposant que dans le cas où la Commission n'est pas intervenue, sur la base des pouvoirs qu'elle détient en vertu du traité et de ses règles d'application, il appartient aux autorités nationales compétentes de tirer les conséquences de l'applicabilité de l'interdiction et de constater éventuellement la nullité de l'accord en question, en se fondant, à défaut de règles communautaires en la matière, sur leur législation nationale.

La Commission a compétence exclusive pour veiller au respect des obligations dont les exemptions sont assorties. L'article 7 §2 du règlement énonce un certain nombre de circonstances particulières dans lesquelles des comportements exempts ont des effets incompatibles avec l'article 85 §3; circonstances provoquées par les conférences, le marché, les pays tiers, dont la liste n'est pas limitative[156].

On constate donc que le Conseil avec son règlement n'a pas laissé à la Commission un complet pouvoir discrétionnaire quant à l'interprétation de ces conditions. En tout cas, la Commission doit prendre des mesures dont la sévérité doit être proportionnelle à la gravité de la situation. Cependant, le règlement confère à la Commission différents pouvoirs d'enquête, de décision et de sanction.

c) Les procédures administratives

La plupart des dispositions du règlement n° 4056/86 présentent des similitudes avec le règlement n° 17/62[157]. La Commission (art. 10) engage les procédures en vue de la cessation d'une infraction aux dispositions des articles 85 et 86 CEE, sur plainte ou d'office[158]. La Commission conduit une enquête préliminaire lui permettant de s'informer et de vérifer sur place. Elle peut statuer au terme d'une procédure contradictoire, décider d'une interdiction, voire infliger des amendes, imposer des astreintes aux entreprises qui coopèrent mal ou peu à la procédure, ou à titre de sanction d'une pratique reconnue contraire aux règles de la concurrence. Compte tenu des similitudes avec le règlement n° 17/62, force est d'admettre que

---

[156] i)Tout acte d'une conférence ou toute modification des conditions du marché, dans un trafic donné, entraînant l'absence ou l'élimination d'une concurrence effective ou potentielle telles que des pratiques restrictives fermant le trafic à la concurrence.

ii) Tout acte d'une conférence susceptible de faire obstacle au progrès technique ou économique ou à la participation des usagers au profit qui en résulte.

iii)Tout acte d'un pays tiers qui entrave le fonctionnement des.... outsiders sur un trafic donné, impose aux membres de la conférence des tarifs abusifs, impose d'autres modalités qui font obstacle au progrès technique et économique. En d'autres termes, le règlement prévoit l'hypothèse selon laquelle le comportement d'un pays tiers prive l'effet utile de l'article 85 §3.

[157]Règlement (CEE) n° 17/62 du Conseil du 6/2/1962, règlement d'application des articles 85 et 86 du traité, JOCE n° 13, 21/2/1962

[158]Sont habilités à présenter une plainte les Etats membres et les personnes physiques ou morales qui font valoir un intérêt légitime.

la jurisprudence abondante relative aux droits procéduraux des intéressés et des tiers est pleinement transposable au domaine particulier des transports maritimes. En revanche, le règime des notifications diffère sensiblement.

Contrairement au règlement n° 17/62 ou au règlement n° 3975/87 du 14 décembre 1987 (procédures dans le domaine aérien), le règlement n° 4056/86 ne ménage pas la possibilité aux entreprises intéressées de susciter une décision de la Commission permettant de les assurer de la licéité de leurs comportements au regard des articles 85 § 1 et 86, gage de sécurité juridique[159].

A cet égard, le règlement n° 4056/86 diffère également du règlement n° 17/62, mais dans un sens favorable aux opérateurs maritimes. En effet, alors que le régime général prévoit que toute exemption suppose une notification préalable, le régime transport maritime, à l'image du droit applicable aux transports aériens et aux transports de surface, ne subordonne pas ainsi l'octroi de l'exemption. Dès lors, la notification est facultative. Les ententes maritimes sont dispensées de l'obligation de notification. L'exemption peut dès lors être accordée par la Commisssion (exclusivement compétente) au terme d'une procédure entamée sur plainte ou d'office (art.11 § 4).

Toutefois, le règlement offre aux intéressés la possibilité de solliciter l'exemption individuelle par le jeu d'une procédure dite d'opposition (art. 12). Ce système préserve le souhait d'autonomie des armateurs, redoutant que l'application du mécanisme du règlement n° 17/62 ne déborde sur une tutelle de la Commission dans le secteur d'activité.

Les entreprises participant à une entente, désireuses de se prévaloir de l'article 85 §3 peuvent formuler à cet égard une demande à la Commission. Dans le respect de leur secret d'affaire, dans la mesure où aucune procédure (plainte ou d'office) n'a été engagée, la Commission publie au JOCE le contenu essentiel de la demande afin que les tiers intéressés puissent formuler des observations. Si dans les quatre-vingt-dix jours la Commission ne fait pas opposition par l'expression de doutes sérieux, quant au bénéfice du régime de l'article 85 §3, l'entente est exemptée pour la période antérieure à la notification ainsi que pour six années à venir. Dans cette hypothèse procédurale, l'exemption joue rétroactivement. En revanche, lorsque l'exemption résulte d'une décision expresse, cette dernière fixe la date à partir de la laquelle elle prend effet. Dans tous les cas, les décisions expresses d'exemption individuelle

---

[159]V.: Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992

sont adoptées pour une période jamais inférieure à six ans (art. 13 §1) et peuvent être assorties de conditions et de charges.

Lorsque les conditions d'octroi d'une exemption tacite ne sont plus vérifiées, pour une raison quelconque, la Commission peut adopter une décision d'interdiction au titre de l'article 85 § 1 qui peut s'appliquer rétroactivement; de même si les participants à l'entente ont formulé des déclarations inexactes ou abusé de l'exemption dont ils bénéficient. Dans le même ordre d'idée, une décision expresse d'exemption individuelle peut être, d'une part, révoquée ou modifiée si la situation de fait se modifie à l'égard d'un élément essentiel de la décision. D'autre part, la révocation ou la modification peuvent être rétroactives dans les hypothèses dans lesquelles les intéressés contreviennent à une charge incluse dans la décision favorable au moyen d'informations inexactes, soit ont abusé de l'exemption.

Enfin, l'association des autorités nationales compétentes tout au long de la procédure diffère peu des prescriptions du règlement n° 17/62.

B. Les difficultés de la mise en oeuvre du règlement n° 4056/86

La Commission a déjà infligé des amendes à des conférences maritimes qui refusaient de se soumettre à des vérifications[160]. Pour rester compétitifs, certains armements européens ont fermé des routes comme l'Afrique aux indépendants. En réaction, la Commission a appliqué le règlement dans toute sa rigueur pour condamner les pratiques anticoncurrentielles des conférences. Ce sont les affaires des Comités armatoriaux franco-africains et des conférences CEWAC, COWAC, UKWAL (a).

Le deuxième groupe de plaintes dont la Commission a été saisi concerne les pratiques modernes de regroupement en conférence. A ainsi été soumi aux contrôles de la Commission le Trans-Antlantic Agreement et le Far Eastern Freight Conference (b).

a) La condamnation de conférences traditionnelles

En 1992, la Commission a condamné à deux reprises par de lourdes amendes des systèmes de collusion économique sur les liaisons Europe/Afrique qui enfreignaient ouvertement les articles 85 et 86 et qui n'avaient pas été modifiées suite la législation de 1986.

---

[160]V.: Confavreux R., «Les transports maritimes dans le droit de la concurrrence communautaire», Revue du Marché Commun et de l' Union Européenne, No 398, Mai 1996

§1) L'affaire Comités armatoriaux franco-ouest-africains

L'affaire des comités armatoriaux franco-ouest-africains (C.O.A.), rendue par la Commission le 1er/4/1992[161], a mis en lumière la cartellisation du trafic franco-africain. Cette décision de condamnation constitue le début de la jurisprudence communautaire dans le domaine de la concurrence appliquée aux transports maritimes. Il s'agit de la première affaire dans laquelle la Commission a imposé des sanctions sur la base du règlement 4056/86. Le groupe Bolloré[162] s'est vu infliger 105 millions de francs d'amende, d'un montant jamais égalé bien que réduits par la suite[163].

Les compagnies maritimes opérant entre la France et les onze Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre coopéraient au sein des Comités armatoriaux, afin de se partager les cargaisons transportées par navires de ligne, sur la base de la clé de répartition du Code de Conduite. La mise en oeuvre des C.O.A. a eu pour conséquence de geler 60% du trafic considéré, 40% revenant aux armements français, et 20% aux autres armements, participant aux comités. Les 40% restant étaient réservés à l'armement du pays africain.

La Commission a estimé qu'en raison de l'objet anticoncurrentiel des accords-partage des marchés et de l'exclusion des indépendants, ils contrevennaient à l'article 85 §1 c et b. Ils affectent les échanges entre Etats membres en avantageant les ports et les armateurs français, ils sont donc contraires à l'article 85 §1. Mais ils n'entrent pas dans le cadre de l'article 3 du règlement 4056/86, car leur objet n'est pas la fixation de tarifs communs mais la répartition des marchés. Enfin, ils ne remplissent aucune des quatre conditions de l'article 85 §3 afin de bénéficier d'une exemption individuelle.

Après avoir montré la position dominante collective, la Commission a déduit un abus du fait que les comités ont éliminé toute concurrence en participant à l'application de sanctions à l'égard des «outsiders» et en refusant l'entrée sur le marché aux armements indépendants importants, comme Maersk.

La Commission a décidé de mettre fin aux comités armatoriaux en imposant une amende lourde car l'infraction était délibérée. En ce qui concerne les groupes d'Etats tiers ou africains, la Commission a considéré qu'ils se sont pliés à une discipline du Comité et sont donc moins responsables que victimes. De plus, le groupe Bolloré a pris engagement de

---

[161]Désicion n° 92/262 de la Commission, 1/4/1992, Comités armatoriaux franco-ouest-africains, JOCE n° L 134, 18/5/1992

[162]Le groupe industriel français Bolloré a pris le contrôle de Delmas (société navale caennaise) en 1991 et s'était déjà engagé à respecter une concurrence effective sur les marchés en cause.

conduire ses opérations maritimes en conformité avec les règles communautaires de concurrence.

Le 23/12/1992, la Commission prononçait une nouvelle condamnation des conférences maritimes sur le trafic de ligne entre l'Europe et l'Afrique:

§2) L'affaire CEWAL, COWAC, UKWAL

CEWAL, COWAC, UKWAL sont trois conférences maritimes[164] qui ont conclu des accords, afin d'éliminer les principaux concurrents sur les routes reliant les ports du nord de l'Europe au Zaïre. En raison des ristournes accordées aux chargeurs leur réservant leurs cargaisons, des contrats de fidelité et de la pratique des fighiting ships[165], le marché Atlantique se retrouve cloisonné et les échanges dans le Marché commun affectés[166].

La position dominante est appréciée au regard d'un marché défini, des lignes maritimes entre le Zaïre et les ports d'Europe et par rapport à la situation des armements concurrents. Dans ce cas, détenant 70% du marché, CEWAL occupait une place plus importante que son principal compétiteur.

La Commission a condamné les quatre compagnies maritimes de CEWAL au paiement d'amendes au total cumulé élevé en tenant compte du degré de leur participation. La Commission a décidé de mettre fin aux accords en question, qui n'ont pas respecté les règles de concurrence. La disparition de ces conférences est d'abord favorable aux Etats membres qui pourront accéder aux marchés africains. Mais cette solution ne permet pas immédiatement l'émergence d'armements africains nationaux capables de rivaliser vec leurs homologues européens.

Cette décision, selon Pr Grard, témoigne que la Commission ne transigne pas dans l'application de la politique de la concurrence maritime. Les conférences maritimes sont tolérées, mais pas les écarts à la tolérance.

Cependant, la crise du système conférentiel a révélé les limites du règlement 4056/86. L'élaboration de nouveaux instruments juridiques a conduit à un éclatement de l'édifice réglementaire basé sur ce règlement.

---

[163]Des amendements plus réuites ont été imposées à treize autres compagnies maritimes.

[164]L'Associated Central West Africa Lines se compose de six armements européens et de deux africains

[165]Le navire d'un membre de la conférence est désigné pour offrir des taux réduits et partir le même jour que le navire concurrent.

[166]Une marchandise en partance par exemple vers l'Angola ne peut pas partir du même port que si elle est à destination du Togo.

b) Les conférences maritimes de deuxième génération

Les accords conclus par les armateurs ne portent pas nécessairement sur une discipline tarifaire purement maritime. Le développement du transport multimodal amène la prise en compte des segments terrestres et maritimes. Celui de la conteneurisation a conduit à des accords techniques de gel des capacités de transport, tel le Trans-Antlantic Agreement (TAA).

§1) La conteneurisation

La conteneurisation a transformé la physionomie du trafic de ligne qui a enregistré trois principaux changements[167]:

•«La vitesse de manutention a crû de telle façon - de 400 tonnes par jour à 10 000/20 000 tonnes par jour - que le temps passé dans un port représente désormais 20% du voyage contre 60% voilà encore 15 ans. Mais la demande n'a pas suivi les améliorations de productivité, entraînant une surcapacité.

•La conteneurisation facilite le transbordement des marchandises d'un moyen de transport à l'autre. Des centres de redistribution se sont créés qui font le lien entre terre et mer.

•L'augmentation de capacité commande un besoin énorme de capitaux. Aux conférences s'opposent des compagnies maritimes indépendantes de plus en plus puissantes telle Evergreen. Cette concurrence menace la discipline interne des conférences dont les membres sont tentés d'adopter des tarifs inférieurs au tarif officiel»

Le transport par conteneurs permet de passer du transport port à port au transport porte à porte. Au lieu de procéder à une expédition par des transports séparés et successifs, le conteneur a permis de concevoir un transport combiné ou multimodal sous un contrat unique pour le client. La Commission a fait circuler un rapport[168] exprimant la doctrine sous-tendant son action pour son contrôle administratif qui stigmatise notamment le trafic multimodal en tant qu'il est facteur de consolidation du monopole de la conférence et engendre des prix excessifs, non différenciés par marchandise, distorsions de trajet au détriment de ports non desservis. Les décisions rendues à propos du TAA et du FEFC posent la question particulière de l'entente tarifaire du multimodal.

§2) Le Trans-Atlantique Agreement

Losqu'en 1992 quinze armements desservant les lignes entre l'Europe et les Etats-Unis-représentant près de 80% du marché) ont décidé de se regrouper au sein d'un nouvel

---

[167]V.: Mesgouez D., «L'application des règles communautaires de concurrence aux transports maritimes de ligne», ADMA 1995, p.253, p. 260

accord (TAA), se substituant aux conférences existantes (USANERA et NEUSARA), un grand nombre de chargeurs ont porté plainte auprès de la Commission.

Cet accord comportait une discipline tarifaire différenciée, les règles n'étant pas les mêmes pour les armements qui étaient membres des anciennes conférences ou pour ceux qui en étaient indépendants.

En outre, ces règles tarifaires concernent non seulement le tronçon maritime mais également le pré ou post acheminement qui varient d'une prestation multimodale à l'autre. Il s'agit, donc, d'une entente qui va plus loin que les traditionnelles conférences maritimes.

Le TAA a été qualifié par les armateurs «d'accords du troisième type», n'étant ni une conférence, ni un consortium. Portant sur le partage des cargaisons et une tarification unique, le TAA ressemble aux premiers types de conférence: «les gentlemen agreement». Trois critiques[169] pèsent sur le TAA. C'est une position dominante qui engendre des tarifs assimilables à des abus, et alors contraires à l'article 86 du Traité. Le gel des capacités est une entente contraire à l'article 85 §1. Le TAA n'est pas une conférence maritime donc il ne relève pas du régime d'exemption du règlement 4056/86.

A son égard, une enquête a été ouverte officiellement par la Commission le 14/4/1993. Par décision du 19/10/1994[170], la Commission constate que l'accord TAA,contrevient doublement à l'article 85 §1, concernant les points mentionnés, d'abord en tant qu'entente de fixation tarifaire sur le transport maritime et le transport terrestre de pré et post acheminement ensuite en tant qu'entente limitant l'utilisation des capacités maritimes.

De plus, l'article 86 n'est plus respecté, le TAA contrôlant 80% du marché et profitant de l'absence de concurrence a abusé de sa position en procédant à des hausses tarifaires non négociées.

En revanche, le TAA, ne relève pas de l'exemption prévue pour les conférences maritimes par l'article 3 du règlement 4056/86, qui ne vise ni les ententes prévoyant des taux de fret commun et des plafonds de capacités, ni les ententes prévoyant des doubles structures tarifaires, ni les ententes relatives au transport terrestre. Le TAA comporte proportionnellement plus d'inconvénients pour les concurrents que d'avantages pour les

---

[168]Doc. SEC 1994 final, 8 janvier 1994, «Maritime transport report»

[169]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996, et Buhler J.-C., «La mise en place du droit de la concurrence par la Commission européenne en matière de transports maritimes», DMF 1995, p.516

[170]Décision n° 94/980 de la Commission, 19/10/1994, Trans-Atlantic Agreement, JOCE n° L 376, 31/12/1994

chargeurs. Le TAA, compte tenu de ces différentes observations, n'est pas une conférence maritime.

A l'égard de cette décision, un recours en annulation a été introduit auprès du TPI[171] accompagné de demande de sursis à exécution (art. 185 CEE). Le président du TPI, par ordonnance du 10/4/1995, a prononcé le sursis à l'exécution de la décision TAA en ce qui concerne la fixation des tarifs multimodaux. Le pourvoi contre celle-ci de la Commission pour lever la suspension de sa décision a été rejeté par le président de la Cour de Justice le 19/7/1995.

Dès décembre 1994, le TAA a été remplacé par le TACA[172], qui contrôle environ 75% du marché des conteneurs sur l'Atlantique Nord. Ce nouvel accord, sensé être conforme au règlement 4056/86, supprime la distinction entre membres structurés, et membres non structurés. Ensuite, après l'examen par la Federal Maritime Commission aux Etats-Unis (5/7/1994), il abandone le gel des capacités. Toutefois, la question de l'entente tarifaire multimodal, a fait l'objet, encore une fois, d'un différend important entre la Commission et la profession des transporteurs maritimes, dans l'affaire Far Eastern Freight Conference.

§3) L'affaire Far Eastern Freight Conference.

Le Far Eastern Freight Conference[173] est un cartel qui opère sur les liaisons Europe/Asie dont les pratiques de pré et post acheminement ont été contestées. En avril 1989, les chargeurs allemands déposaient plainte contre la FEFC lui reprochant d'établir de façon collective les tarifs de pré et post acheminement terreste qui ne relèvent que du règlement 1017/68, pour ne former avec le tronçon maritime qu'une seule prestation. En janvier 1993, la Commission ouvrait une procédure formelle. Pour se justifier, la FEFC invoquait la nécessité de rentabiliser un lourd investissement et la menace pour la discipline tarifaire interne.

La Commission a condamné cette pratique. Son argumentation repose sur l'inapplicabilité du règlement n° 4056/86 au transports terrestres, même dans le cadre d'une opération de transport multimodale. Ceux-ci sont soumis au règlement n° 1017/68 appliquant les règles de concurrence du traité aux transports terrestres. Mais la Commission refuse le

---

[171]TPI 10/3/1995, Atlantic Container Line/ Commission, affaire T-395/94 R, et comm.: Droit Européen des Transports, Vol. XXX n° 4-1995

[172]Trans Atlantic Conference Agreement

[173]L'affaire FEFC par rapport à l'affaire TAA, présente trois caractéristiques. D'abord, elle surgit en raison d'une plainte plus ancienne, déposée auprès de la Commission le 28/4/1989. Ensuite elle fit l'objet d'une décision postérieure datée du 21/12/1994

bénéfice des exemptions ou exceptions prévues à l'article 2 du règlement 1017/68, aux conférences qui publient un tarif terrestre commun de pré ou post acheminement.

La position adoptée par la Commission a pour effet de soumettre une même opération de transport à deux régimes juridiques différents. Les armateurs estimaient que l'investissement maritime, et donc la qualité des prestations proposées aux chargeurs pourraient en souffrir. En revanche, la Commission a conclu que la fixation commune de taux de fret ne contribue à améliorer ni la qualité du service terreste, ni la qualité du service maritime[174].

Les amendes ont été plutôt symboliques, car des circonstances atténuantes ne manquaient pas: instruction lente de l'affaire, premier cas d'application du règlement 1017/68 aux agissements d'une conférence.

Après la décision du TPI concernant le sursis à exécution de la décision TAA de la Commission, cette dernière a volontairement suspendu la décision FEFC dans l'attente. Les conférences dans leur forme multimodale demeurent en sursis au moins jusqu'à la fin de l'année 1996.

Chapitre II: L'intervention renouvelée en matière des règles de concurrence

Le début des années quatre-vingt-dix correspond à la découverte par la Communauté de la crise de la conférence maritime. La crise qui la frappe trouve ses origines dans le progrès technique: le conteneur est un mode de transport coûteux et le seul moyen de réduire le coût unitaire était le regroupement des armements au sein d'organisations multinationales: consortiums (Section 1). En outre, la Communauté doit faire face à un ensemble de comportements nouveaux: accès discriminatioires dans les ports et subventions nationales en faveur des armements (Section 2). A l'égard de ces différentes pratiques, une action double de législation et de surveillance a été menée.

Section 1: Les règlements «consortiums»

Les consortiums sont des accords par lesquels plusiers entreprises décident de procéder en commun à l'utilisation d'un ou de plusieurs navires afin de répartir les charges financières et/ou les contraintes commerciales liées à leur exploitation. Les consortiums sont donc des accords portant sur la gestion des flottes (navires et conteneurs) en vue de diminuer le coût de

la prestation de transport. Ils diffèrent des conférences, accords qui portent sur le niveau des taux et sur les caractéristiques du service rendu à l'usager.

Les consortiums recouvrent une grande diversité d'accords, les méthodes de coopération entre armements pouvant aller du simple affrètement croisé d'espace jusqu'à l'intégration commerciale et financière complète. Il n'existe donc de définition précise.

Cette technique juridique a contribué au progrès économique et technologique de l'industrie maritime, notamment car elle a pour effet de faciliter et d'encourager l'utilisation du conteneur, facteur de modernisation des lignes. Les livraisons sont devenues plus rapides et efficaces, et les services plus réguliers. Du point de vue des compagnies maritimes, les consortiums sont reconnus comme un mode de coopération bénéfique, comportant moins de risques de distorsions de concurrence que les conférences maritimes.

Un règlement d'habilitation de Conseil n° 479/92 du 25/2/1992[175] (A) a laissé à la Commission le soin de prévoir les conditions nécessaires[176] (règlement n° 870/95) au respect de la concurrence pour qu'un consortium bénéficie de l'exemption (B).

A. Le règlement d'habilitation du Conseil

Par règlement n° 479/92, le Conseil autorise la Commission à adopter un règlement exemptant de l'interdiction de l'art. 85 §1 par l'application de l'art. 85 §3, *«des catégories d'accords entre entreprises ayant pour objet de promouvoir ou d'établir une cooperation 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»* (art. 1). Ces accords sont les consortiums.

Les consortiums sont acceptés dans leur principe. Le Conseil constate que la *«.....conteneurisation a renforcé le besoin de coopération et de rationalisation; que la marine marchande des Etats membres doit parvenir à réaliser les économies d'échelle nécessaires*

---

[174]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996, p. 28 et Confavreux R., «Les transports maritimes dans le droit de la concurrrence communautaire», Revue du Marché Commun et de l' Union Européenne, No 398, Mai 1996, p. 377

[175]Règlement (CEE) n° 479/92 du Conseil du 25/2/1992 concernant l'application de l'article 85§3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortia), JOCE n° L 55, 29/2/1995.

[176]Règlement (CE) n° 870/95 de la Commission du 20/4/1995 concernant l'application de l'article 85§3 du traité à ceraines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortia) en vertu du règlement (CEE) n° 479/92 du Conseil, JOCE n° L 89, 21/4/1995

pour soutenir la concurrence sur le marché mondial des transports maritimes de ligne» (constitution n° 3).

Dans cette perspective, la Commission a pour mission d'unifier le régime juridique des consortiums sachant que la fixation commune des prix est exclue et que celui-ci ne vise pas le transport multimodal. Le règlement de la Commission fixera donc les conditions d'exemption, les règles de procédure, ses pouvoirs en cas de violation des conditions ou obligation attachées à une exemption.

Ce règlement sera applicable cinq ans et pourra comporter des dispositions applicables avec effet rétroactif à des accords, décisions ou pratiques concertées, existant lors de son entrée en vigueur, à condition qu'ils répondent aux conditions prescrites par le règlement.

B. Le règlement d'application de la Commission

Le règlement n° 870/95 a été adopté pour une période de cinq ans et est entré en vigueur le 22/4/1995, avec effet rétroactif aux accords, décisions et pratiques concertées existant à cette date, dès lors que les conditions d'exemption formulées étaient reunies. Un régime transitoire des six mois d'adaptation était prévu pour les autres situations[177].

Le régime juridique vise aussi bien les consortiums opérant au sein d'une conférence maritime que ceux opérant en dehors, dans la mesure où ils assurent des services de transports maritimes internationaux de ligne au départ ou à destination d'un ou plusieurs ports de la Communauté[178].

La déclaration d'inapplicabilité s'applique aux seules activités suivantes[179]:

«a. les opérations relatives à l'exploitation en commun de services de transport maritime de ligne qui peuvent comprendre uniquement les activités suivantes:

i) la coordination et/ou la fixation commune des horaires de voyage ainsi que la détermination des ports d'escale;

ii) l'échange, la vente ou l'affrètement croisé d'espace ou de slots sur les navires;

iii) l'utilisation en commun («pooling») de navires et/ou d'installations portuaires;

---

[177]Quatre accords de consortiums qui existaient avant l'entrée en vigueur du règlement, ont été admis au titre d'exemption de groupe, après adaptation de leurs dispositions, selon l'autorisation de la Commission le 8/5/1996: "East African Container Service", Joint Mediterranenan Canada Service, Joint Pool Agreem, et St Laurence Coordinated Service.

[178]V.: Kreis H. «Consortia in Liner Shipping», et Lacalamita M. : «Consortia Opening Remarks», Droit Européen des Transports Vol. XXX No 6-1995, p. 845

[179]Art. 3 §2 du règlement n° 870/95

iv) l'utilisation d'un ou plusiers bureaux d'exploitation conjointe;

v) la mise à la disposition de conteneurs, châssis et autre équipement et/ou les contrats de location, de crédit-bail ou d'achat de ces équipements;

vi) l'utilisation d'un système d'échange de données informatisées et/ou d'un système de documentation commune;

b) des ajustements temporaires de capacité;

c) l'exploitation ou l'utilisation en commun de terminaux portuaires et les services y afférents (par exemple: services d'acconage et d'arrimage);

d) la participation à un ou plusieurs des pools suivants: pool de tonnage, de recette ou de résultat;

e) l'exercice en commun des droits de vote détenus par le consortium dans la conférence à laquelle ses membres participent, dans la mesure où le vote, à propos duquel un tel exercice en commun est effectué, concerne les activités propres du consortium.

f) une structure de commercialisation commune et/ou la délivrance d'un connaissement d'embarquement conjoint;

g) toute autre activité accessoire à celles mentionnées aux lettres a) à f) nécessaire pour leur mise en oeuvre».

En revanche, l'exemption prévue ne s'applique pas[180] à un consortium lorsque le consortium comprend des arrangements de non-utilisation de la capacité existante au moyen desquels les lignes maritimes participant au consortium s'abstiennent d'utiliser un certain pourcentage de la capacité des navires utilisés dans le cadre du consortium.

En outre, l'exemption n'est valable que dans la mesure où au moins une des trois conditions suivantes est remplie (art. 5):

⇒ une concurrence effective en matière de prix entre les membres de la conférence au sein de laquelle le consortium opère,

⇒ degré suffisant de concurrence effective en terme de service offert au sein de la conférence dans laquelle le consortium opère,

⇒ les membres du consortium sont soumis à une concurrence effective réelle ou potentielle de la part des compagnies non membrees du consortium, qu'il existe ou non une conférence opérant dans le trafic.

---

[180] Art. 4 du règlement n° 870/95

De surcroît, pour bénéficier de l'exemption, un consortium doit posséder sur les rangées de ports qu'il dessert une part inférieure à 30% du trafic direct calculé en volume des marchandises transportées lorsqu'il opère dans une conférence, et inférieure à 35% lorsqu'il opère hors conférence (art. 6). L'appréciation de la part de trafic du consortium est difficile à cerner du fait de l'utilisation de la notion de "rangées de port".

Bénéficient également de l'exemption les consortiums dont la part de trafic dépasse la limite ci-dessus sans pour autant être supérieure à 50% du trafic direct et à condtion que le nombre de lignes maritimes participantes au consortium ne soit pas supérieur à six. Ces accords doivent être notifiés à la Commission, qui dispose d'un délai de six mois pour faire opposition à l'exemption. Au-delà, la Commission peut accorder des exemptions individuelles (art. 7).

Le consortium doit mettre en place une procédure de consultation réelle et effective des usagers (art. 9), doit communiquer à la Commission des sentences arbitrales et recommandations des conciliateurs acceptées par ses membres. Dès lors que les conditions sont remplies, le bénéfice de l'exemption est de droit. Si les critères ne sont pas satisfaits, le consortium peut demander une exemption individuelle[181]. La Commission peut retirer le bénéfice de l'exemption si elle constate qu'un accord, une décision ou une pratique concertée, exemptés en application du règlement, ont cependant des effets incompatibles avec les articles 85 et 86 du Traité.

Section 2: Interventions publiques et droit de la concurrence

L'article 85 s'applique aux entreprises publiques. Les ports présentent des situations de monopole assez maladroitement fondées sur des exigences de service public. En fait, en raison du droit communautaire de la concurrence, l'activité portuaire apparaît plutôt comme une activité marchande (A).

Le Traité CEE consacre aux aides accordées par les Etats la section troisième du chapitre relatif aux règles de concurrence, comprenant les articles 92, 93 et 94. Ces dispositions, tout en retenant le principe de l'interdiction des aides «dans la mesure où elles

---

[181]Par ex.: La conférence maritime de la Baltique entre Finn carriers Oy Ab et Poséidon Schiffahrt AG assure un sevice commun de liaisons régulières par transbordeur pour des opérations des transroulage, de transport de conteneurs et de transport rail/route entre différents ports et localités scandinaves, allemandes et finoises. Malgré le fait qu'il ne vise pas seulement le transport de marchandises par conteneurs et qu'il suppose la fixation conjointe des tarifs, l'exclut du champ d'application du présent règlement. Toutefois, la Commission prenant en considération les qualités immanentes à ce service a accordé l'exemption individuelle.

affectent les échanges entre Etats membres», organisent un système de contrôle des aides nationales permettant à la Commission d'élaborer sa politique en la matière. Cette politique porte sur les armements comme sur les ports (B).

A. Les services portuaires: services publics?

a) Les dispositions du Traité relatives aux services publics

Les règles de concurrence du Traité sont en principe applicables aux entreprises publiques. Concrètement, l'article 90 §1 dispose que *«les Etats membres, en ce qui concerne les entreprises publiques et les entreprises auxquelles ils accordent des droits spéciaux ou exclusifs, n'édictent ni ne maintiennent aucune mesure contraire aux règles du présent traité, notamment à celles prévues aux articles 7 et 85 à 94 inclus».* Plus précisément, l'article 90 §2, prévoit que les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général, ou présentant le caractère d'un monopole fiscal, sont soumises aux règles du présent traité, notamment aux règles de concurrence.

En ce qui concerne l'abus de position dominante, il n'est pas en soi contraire au Traité et la Cour a affirmé que l'existence d'un monopole à qui un Etat accorde au sens de l'article 90 des droits exclusifs n'est pas incompatible avec l'article 86[182]. Mais, sous réserve de l'article 90 §2, l'exploitation abusive d'une telle position est interdite.

La Cour note que *"l'activité portuaire ne présente pas une spécificité de nature à lui attribuer la qualité de service d'intérêt économique général. L'assistance portuaire est une activité marchande dont les qualités de préstation dépendent d'une concurrence effective".*

b) La condamnation de l'exploitation exclusive des activités portuaires[183]

§1) L'affaire Port de Gênes

En Italie, les services portuaires: les opérations d'embarquement, de débarquement, de transbordement, de dépôt et de mouvement en général des marchandises ou de matériel, sont réservées à des compagnies portuaires italiennes qui bénéficient donc de droits exclusifs. La Cour de justice, qui a statué à propos de cette pratique le 10/12/1991[184], a constaté que: «la règlementation italienne plaçait l'entreprise en situation dominante abusive contraire à l'article 86 en relevant notamment la facturation de prix disproportionnés, un refus d'employer des

---

[182]CJCE, 30/4/1974, Sacchi, aff. 155/73, Rec. 409

[183]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996, p. 32, et Power V. «Aspects of EC Maritime Policy», Droit Européen des Transports, EMLO III, VOL. XXXI n° 2-1996, p. 197 **suiv.**

technologies modernes augmentant les coûts» La règlementation donc, créant le droit exclusif dans le domaine des activités portuaires est contraire à l'article 90 §1 du Traité.

§2) L'affaire Roscoff

En 1995, la Commission a accusé la Chambre de commerce et d'industrie de Morlaix, gestionnaire du port de Roscoff, d'abus de position dominante en réservant les installations idoines à la compagnie française Britanny Ferries pour l'exploitation de la ligne Roscoff/Cork entre la Bretagne et l'Irlande. Le 16/5/1995, ont été prononcées des mesures provisoires afin d'ouvrir le port de Roscoff à la concurrence, pour le transport de passagers en direction de l'Irlande.

L'affaire du port de Roscoff est le dernier exemple de situations de monopole dans l'utilisation des installation portuaires que la Commission ait qualifié d'abus de position dominante.[185]. On constate donc que l'article 90 du Traité est un instrument essentiel pour renforcer le jeu de la concurrence dans le secteur des transports maritimes.

B. Les aides accordées par les Etats membres en matière maritime

Les aides accordées par les Etats à leurs ressortissants étant de nature à fausser la concurrence entre les Etats membres, la politique communautaire en implique la surveillance permanente, et, si elles s'avèrent incompatibles avec la Marché commun, la suppression. A cette fin, les articles 92 et suivants du Traité de Rome précisent les critères permettant d'apprécier la compatibilité des aides et définissent les pouvoirs des organes communautaires à propos (a). L'applicabilité de ce dispositif aux transports maritimes (b) est incontestable depuis la décision de la Cour dans l'affaire «marins français».

a) L'article 92 du Traité

L'article 92 §1 du Traité dispose: *«Sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le Marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges enter Etats Membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».*

On remarque immédiatement que le traité ne définit pas la notion d'aide. Il se réfère seulement à la source de l'aide: l'aide est accordée par l'Etat ou au moyen de ressources

---

[184]CJCE 10/12/1991, Port de Gênes, aff. C 179/90, Rec. 1991, p. 5889
[185]V. aussi CJCE 13/12/1989, Corsica Ferries France, Aff. C-49/89, Rec. 4441

d'Etat. Il ne prend en considération ni la forme de l'aide, ni la nature de l'organisme qui l'accorde, ni le but de l'intervention. C'est donc essentiellement par ses effets que l'aide se caractérise, comme l'a reconnu la Cour de Justice[186].

De ces considérations se dégagent les deux éléments qui composent la notion d'aide:

* l'aide s'analyse en un avantage consenti à certaines entreprises. Selon les termes mêmes de l'article 92, l'aide favorise certaines entreprises ou certaines productions.

* l'aide suppose un sacrifice financier, subi par le collectivité publique, charge budgétaire ou diminution de recettes, sans contrepartie.

Bien qu'elles soient la plupart du temps liées entre elles, les deux conditions doivent être toutefois remplies l'une et l'autre. L'effet est à apprécier de façon concrète, en fonction du marché en cause.

L'article 92 admet des dérogations qui sont de deux sortes. D'une part, les aides admises en plein droit, et d'autre part, les aides pouvant être considérées comme compatibles avec le Marché commun.

Les premières sont celles que vise l'article 92, § 2, qui les déclare «compatibles avec le Marché commun». Elles sont réputées conformes au traité sans qu'une décision de la Commission soit nécessaire, Cependant, les Etats ne sont pas dispensés de les notifier à la Commission. Elles sont d'ailleurs délimitées de façon assez étroite. Il s'agit: des aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, sans dicrimination quant à l'origine des produits; des aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extrtaordinaires; des aides octroyées à l'économie de certaines régions de la RFA[187].

Les deuxièmes sont visées par l'article 92, § 3, et sont les suivantes:

•Aides régionales, en cas de grave sous-développement.

•Aides sectorielles, soit pour promouvoir un «projet important d'intérêt européen commun», soit pour remédier à une «perturbation grave de l'économie d'un Etat membre».

•Aides sectorielles ou régionales quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

•Autres catégories d'aides déterminées par décision du Conseil. A ce titre, le Conseil a adopté des directives relatives aux aides à la construction navale.

---

[186]CJCE 2 Juillet 1974, Allocations familiales dans le secteur textile, aff. 173/73, Rec. p. 709.
[187]Regions affectées naguère par la division de l'Allemagne.

Les aides visées par l'article 92, §3 ne sont pas compatibles de plein droit avec le Marché commun, contrairement à celles de l'article 92 §2. Elles doivent être autorisées, cas par cas, par la Commission, compte tenu de leurs incidences concrètes, au terme d'une procédure qu'organise l'article 93.

Les aides accordées par les Etats membres en matière maritime, peuvent entrer dans le cadre d'aides à finalité sectorielle. Celles-ci sont des aides octroyées par les Etats afin de renforcer des secteurs qui sont en récession. La Commission ne peut s'opposer à des aides dont les objectifs sociaux sont évidents. En l'espèce, l'intérêt commun consiste à préserver une flotte communautaire forte, pour des raisons économiques et stratégiques. Cet intérêt commun serait donc servi par des mesures visant à empêcher les transfert des navires CE sous pavillon tiers, et à embaucher autant que possible des gens de mer de la Communauté (V.: infra le contrôle d'aides).

b) Les aides publiques en matière maritime[188]

Dès 1985, la Commission rappelait ses devoirs en matière de surveillance des aides accordées aux armateurs des Etats membres, exprimait sa crainte que sitôt éliminées les restrictions à la libre circulation de services, celles-ci se trouvent remplacées par des aides d'Etat[189]. Mais, il faudrait attendre 1989 pour que ce dossier soit officiellement pris en compte. La Commission relève que certains Etats membres ont institué des aides financières en faveur de leurs compagnies de navigation, afin de faire face à la crise des transports maritimes: subventions d'exploitation, aide au rapatriement des navires, formation des équipages, registres bis.

§1) Les registres bis

Le recrutement de marins étrangers à des conditions de rémunération et de protection sociale moins favorables que celles prévues pour les ressortissants nationaux, soulève la question si cela constitue une aide indirecte d'Etat vers les compagnies d'armement.

Cette question a été soulevée dans le cadre de deux litiges opposant la Firma Sloman Neptun Schiffahrts AG (ci-après «Sloman Neptun»[190]), qui exploite une enterprise d'armement naval à Bremen, au Seebetriebsrat, comité d'entreprise dans l'armement. Plus précisément, Sloman Neptun a sollicité, sur le fondement de l'article 99 de la Betriebsverfassungsgesetz (loi

---

[188]V. : Kiantou Pampouki A., «Les aides publiques aux transports maritimes», Revue Hellenique Droit Européen, Thessaloniki 1981

[189]«Vers une politique commune des transports. Transports maritimes», Communication et propositions de la Commission au Conseil, COM/85/90/fin. 15/3/1985

sur l'organisation des entreprises), l'accord du Seebetriebstrat afin d'embaucher un officier radio philippin (affaire C 72/79) et cinq autres marins philippins (affaire c 73/91) sur un des navires qu'elle exploite et qu'elle avait fait immatriculer à l'Internationales Seeschiffahrtsregister ISR[191]. Conformément à la loi précitée, il a été convenu que les contrats de travail des marins en question ne seraint pas soumis au droit allemand.

La juridiction de renvoi considère que le regime litigieux constitue une aide d'Etat au sens de l'article 92, §1 du traité, dans la mesure où il permet la non-application partielle des dispositions du droit du travail et du droit social allemands. Ce régime en cause aurait pour effet de décharger les armateurs qui font immatriculer des navires dans l'ISR de certaines charges pécuniaires, notamment des cotisations de sécurité sociale plus élevées dues en cas d'emploi de marins allemands.

La Commission considère que toute mesure, sous quelque forme que ce soit, impliquant pour un secteur détérminé un dégrèvement qui ne fait pas partie d'un système global, constitue une aide d'Etat au sens de l'article 92, §1 du traité, même lorsqu'une telle mesure n'est pas financée par des fonds publics.

L'article 92, §1 du traité déclare incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines productions.

En revanche, selon la jurisprudence de la Cour[192], seuls les avantages accordés directement ou indirectement au moyen de ressources d'Etat sont à considérer comme des aides au sens de l'article 92, §1 du traité. En effet, il résulte des termes même de cette disposition et des règles de procédure instaurées par l'article 93 du traité que les avantages accordés par d'autres moyens que des ressources d'Etat ne tombent pas dans le champ d'application des dispositions en cause.

Il s'ensuite qu'un régime tel que celui applicable à l'ISR ne constitue pas une aide d'Etat, au sens de l'article 92, §1 du traité.

---

[190]CJCE 17/3/1993, Sloman Neptun, Aff. C-72/91 et C-73/91, Rec. I-887

[191]ISR: Registre international de la navigation maritime qui été créé par une loi portant introduction d'un registre supplémentaire d'immatriculation des navires de mer battant pavillon fédéral dans le traffic international.

[192]CJCE 24/1/1978, Van Tiggele, aff. 82/77, Rec., p. 25

§2) Le contrôle d'aides d'Etat

En 1989, la Commission a publié une communication intitulée les «orientations pour l'examen des aides d'Etat en faveur des compagnies maritimes de la Communauté»[193]. Selon cette communication, peuvent échapper à l'incompatibilité avec le Marché commun les aides qui ont pour objet ou pour effet de maintenir les armements sous pavillon d'un Etat de la Communauté et de garantir l'emploi à des marins ressortissants de cette dernière. Leur évaluation doit tenir compte de leurs effets sur la concurrence entre flottes des Etats membres, et pour minimiser leurs effets indésirables, elles doivent de préférence être octroyées dans un cadre communautaire.

La compatibilité des aides se mesure à partir de la différence de coûts d'exploitation entre d'une part les navires d'Etat tiers, d'autre part, les navires de la CE, compte tenu de la disparité de salaires entre Etats membres[194]. Dans cette perspective seraient tenues compatibles les aides n'excédant pas un plafond fixé à partir de cette différence, ce sous trois conditions:

⇒ les aides ne sont pas disproportionnées par rapport aux objectifs poursuivis;

⇒ elles doivent être transparentes, provisoires et de préférence dégressives;

⇒ elles ne doivent pas contribuer à maintenir ou accroître des surcapacités.

Ainsi, la Commission autorise en 1987 l'aide octroyée à la flotte britannique pour la formation et le rapatriement des marins ou encore l'exonération partielle des marins néerlandais de l'impôt sur le revenu en 1988[195]. Enfin, est admis le plan français d'aide à l'investissement pour le secteur maritime hexagonal qui permet certaines déductions fiscales, en ce qu'il favorise le passage sous pavillon français de huit navires par an permettant l'accès à un emploi de cinq cents personnes ressortissants de la Communauté Européenne ou de l'EEE[196].

En revanche, la Commission ouvre une enquête en 1992 à propos d'une aide apportée à une compagnie espagnole de transbordeur (Golfo de Viscaya) relative à un service entre Bilbao et Portsmouth. De fonds publics étaient destinés à l'achat d'un nombre déterminé de billets qui seraient vendus à prix réduits, ou donnés à des groupes à faibles revenus et échangés contre des tickets hors saison. Sans que la Commission statue, l'entreprise a remboursé tous les fonds avec intérêts.

---

[193]Mesures financières et fiscales concernant les operations maritimes entre les navires registrés à l'intérieur de la Communauté, Doc SEC(89)921fin, Bruxelles 3/8/1989

[194]3,5% à 22,5% pour un porteconteneurs, et 15% à 44% pour un transporteur de vrac

[195]V.: Grard L., «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996, p. 31

Dans sa communication du 13 mars 1996, la Commission annonce un projet de révision des orientations de 1989, selon lequel: *«des mesures de soutien doivent tendre principalement à réduire les charges fiscales et autres qui pèsent sur les navires battant pavillon Communautaire».*

Dès lors, pourrait se développer l'octroi d'aides d'Etat sous la forme d'allégements fiscaux propres à permettre de maintenir l'emploi de marins Communautaires et à garantir les investissements nécessaires dans ce secteur; pour que les opérateurs Communautaires ne se sentent pas à ce point désavantagés, qu'ils se trouvent commercialement contraints de sortir de la Communauté. En somme, une politique pour éviter la délocalisation hors Communauté de l'activité maritime.

§3) Les aides destinées aux services portuaires

Selon la Commission, «L'amélioration du seul produit "transport par voie maritime" n'augmentera pas de façon sensible sa compétitivité si elle ne se double pas d'améliorations au niveau portuaire»[197]. C'est pour cette raison, que la Commission a annoncé des orientations relatives aux aides publiques, afin de réduire les cas d'exploitation portuaire inefficace entraînant des retards, une inflation des prix et des problèmes d'emploi.

Les suggestions avancées dans la communication du 5/7/1995 visent à imposer l'ouverture des services 24 h sur 24 pour les contrôles douaniers ou sanitaires dans les ports où la demande est suffisamment forte.

En outre, des études ont été réalisées afin de localiser les problèmes des services portuaires aux ports italiens et grecs[198], et des procédures ont été engagées sur la base de l'article 93 à propos d'aides à la restructuration de ces services. En 1996, le Comité Economique et Social a adopté à l'unanimité la proposition réalisée par Dr Anna Bredima-Savopoulou, concernant les transports à courte distance[199]. Concrètement, la proposition se résume à la création d'un niveau compétitif par rapport aux autres types de transport au réseau européen, le renforcement du rôle de petits ports, afin de soulager la circulation dans les ports principaux, et l'amélioration et la promotion de l'image de transport maritime à courte distance, comme une méthode avantageuse alternative de transport.

---

[196]V.: Europolitique n° 2127, 27/4/1996

[197]«Le transport maritime à courte distance, Perspectives et Défis», Doc Commission (95) 317 final 5/7/1995

[198]V.: «Short sea shipping», Transport Research APAS, Maritime Transport, European Commission, Brussels 1996

[199]«Greek proposal for short sea shipping accepted by EU committee», SHIPPING, February 1996, p. 31

On constate donc que la régulation des aides publiques pour une activité maritime commune compétitive commence par les ports. Toutefois, les aides ne peuvent en principe se justifier lorsqu'elles sont destinées à réagir contre les pratiques déloyales: la Communauté dispose en effet pour ce cas d'un moyen d'agir en commun, le règlement n° 4057/86, lequel prévoit des remèdes appropriés.

Chapitre III: Pratiques tarifaires déloyales et libre accès au trafic transocéanique

En sus des pressions concurrentielles dues au surtonnage et aux coûts d'exploitation élevés qui pèsent sur leur compétitivité, les armateurs de la CE souffrent de diverses pratiques abusives de la part de certains de leurs concurrents. C'est pour cela que la Commission a institué un mécanisme protecteur des intérêts communautaires: le règlement n° 4057/86[200], concernant les pratiques tarifaires déloyales (Section 1).

En outre, la Commission afin de réagir à l'encontre des mesures protectionnistes d'Etats tiers qui faussent le libre jeu de la concurrence entre ces Etats et l'Europe, a adopté le règlement n° 4058/86[201] relatif au libre accès au trafic transocéanique (Section 2).

Section 1: Pratiques tarifaires déloyales

Le règlement communautaire n° 4057/86 constitue la première tentative d'étendre la notion de "pratiques déloyales" ainsi que la procédure de défense contre de telles pratiques à un secteur de services. Les réglementations antisubvention et antidumping du GATT issues des Accords du Tokyo Round de 1979 ne couvraient que des défenses contre des pratiques illicites de dumping ou de subventions portant sur des opérations commerciales relatives à des marchandises. Ainsi, elles ne peuvent être pertinentes en ce qui concerne les "pratiques déloyales" des compagnies dans le secteur des services de construction navale et des transports maritimes. On est donc en présence d'une lacune dans la réglementation multilatérale du GATT en vigueur à ce jour, tant en ce qui concerne la notion[202] de "pratiques déloyales" (A) qu'en ce qui concerne les procédures de défense adéquates (B).

---

[200]Règlement (CEE) n° 4057/86 du Conseil du 22/12/1986, relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes, JOCE n° L 378, 31/12/1986

[201]Règlement (CEE) n° 4058/86 du Conseil du 22/12/1986 concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique, JOCE n° L 378, 31/12/1986

[202]V.: Boudant J. «La lutte contre les pratiques tarifaires déloyales des armements des pays tiers», dans: Lebullenger J., Le Morvan D., «La Communauté européenne et la mer», CEDECE et Economica, 1990, p. 385

A. La notion de "pratiques tarifaires déloyales"

La disposition de l'article 3b tente de définir de façon plus précise la notion:

«On entend par pratiques tarifaires déloyales l'offre régulière, pour le transport de certaines marchandises ou de toute marchandise sur une ligne à destination, en provenance ou à l'intérieur de la Communauté, de taux de fret qui sont inférieurs aux taux de fret normaux pratiqués pendant une période d'au moins six mois, lorsque de tels taux inférieurs sont rendus possibles du fait que l'armateur concerné bénéficie d'avantages non commerciaux qui sont octroyés par un Etat qui n'est pas membre de la Communauté»

Les "avantages non commerciaux" visés par le texte incluent notamment des subventions, dégrèvements fiscaux et aménagements financiers anormaux qui, faussant les coûts d'exploitation d'un armateur, le placent dans une situation anormalement avantageuse vis-à-vis de ses concurrents. Le taux de fret normal par référence auquel s'apprécie la pratique déloyale est précisé par l'article 3c. Il est déterminé compte tenu:

i. du taux comparable effectivement pratiqué dans les conditions normales du transport maritime pour le même service sur la même ligne comparable par des compagnies établies et représentatives ne bénéficiant pas des avantages visés au point du règlement, ou

ii. sinon, du taux reconstruit, lequel est déterminé sur la base des coûts supportés par des compagnies comparables ne bénéficiant pas des avantages visés au point b augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable. Ce coût est calculé sur la base de l'ensemble des frais, tant fixes que variables, encourus dans les conditions normales du transport maritime, auquel on ajoute un montant raisonable pour tenir compte des frais généraux.

La disposition de l'article 3c doit être complétée par la stipulation de l'article 4 relative à l'exament du préjudice. En effet, l'article 4 procède à une énumération de facteurs à la lumière desquels doit être examiné le préjudice subi par la partie plaignante.

En ce qui concerne la victime des pratiques déloyales, comme armateur de la Communauté, s'entend (art. 3d):

* toute compagnie maritime de transport de marchandises établie dans un Etat membre de la Communauté, au sens du Traité.

Cette formule, extrêmement large, peut englober, selon Pr. Odier, une compagnie dont les capitaux, l'équipage, le capitaine et le navire sont étrangers à la Communauté. Cette souplesse a deux effets: l'armateur bénéficiaire se trouve protété par le règlement, mais en

outre, échappant à la qualification "d'armateurs ressortissants de pays tiers"[203], il échappe au dispositif, lequel est prévu à l'encontre de ces seuls armateurs.

Des ressortissants d'Etats membres établis hors de la Communauté et des compagnies maritimes établies hors de la Communauté si elles sont contrôlées par des ressortissants d'un Etat membre, et si leurs navires sont établis dans un Etat membre conformément à sa législation[204].

B. Les procédures de la défense

Toute personne physique ou morale ainsi que toute association n'ayant pas la personnalité juridique, agissant au nom du secteur des transports maritimes de la Communauté qui s'estiment lésées ou menacées par des pratiques tarifaires déloyales peuvent formuler une plainte écrite (art. 5). Le règlement prévoit par le menu les conditions de recevabilité de la plainte, l'organisation des consultations (art. 6) et l'ouverture et le déroulement de l'enquête diligentée par la Commission (art. 7).

La procédure vise à assurer le caractère contradictoire de l'enquête et à respecter les droits de l'armateur qui en fait l'objet. Elle s'attache toutefois à préserver le caractère confidentiel des informations divulguées à cette occasion (art. 8). Le règlement prévoit aussi une forme de transaction suivant laquelle des engagements offerts et jugés acceptables par la Commission peuvent mettre fin à l'enquête.

Lorsque il ressort d'une enquête qu'il y a pratique tarifaire déloyale, la Commission propose au Conseil d'instaurer un droit compensateur. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, prend une décision dans un délai de deux mois (art. 11).

La Commission à ce jour n'a ouvert qu'une seule procédure sur les pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes sur la base du dit règlement. Il s'agit d'une plainte formulée par le Comité des associations d'armateurs de la Communauté Européenne contre la Hyundai Merchant Marine Company Ltd de la République de Corée.

La plainte allègue à la charge de Hyundai MM l'existence de plusieurs pratiques déloyales: refinancement de dettes considérables dans des conditions favorables par la banque gouvernrmentale coréenne qui équivaut à des subventions accordées par le gouvernement

---

[203] Art. 3a: «armateurs ressortissants de pays tiers»: les compagnies maritimes de transport de marchandises autres que celles visées au point d

[204] La clause grecque, v. supra la notion "d'armateur communautaire"

coréen à l'industrie de construction navale du groupe Hyundai, et le fait que le dit groupe bénéficie de la politique de réservation pratiquée par le gouvernement coréen.

Le 4/1/1989, le Conseil, sur proposition de la Commission a adopté le règlement n° 15/89 du Conseil[205], instituant un droit compensateur sur les transports maritimes en conteneurs effectués entre la Communauté et l'Australie par la Hyundai Merchant Marine Company Ltd, de Séoul. Le Conseil a considéré que cette dernière avait bénéficié d'avantages non commerciaux de la part de l'Etat coréen et qu'un préjudice important en était résulté pour les armateurs de la Communauté. Le montant du droit compensateur institué en conséquence est de 450 écus par conteneur de vingt pieds.

On constate que le règlement présente surtout un intérêt pour les Etats membres qui ne s'étaient pas encore dotés d'un tel dispositif. Mais la lourdeur du mécanisme et la non définition des notion utilisées (avantages non-commerciaux, armateurs ressortissant de pays tiers) laissent craindre qu'il ne s'avère inefficace devant des nouvelles pratiques protectionnistes[206].

Section 2: Libre accès au trafic transocéanique

Dès les années soixante-dix, les Etats tiers imposaient des réservations de marchandises en faveur de leurs nationaux, en faussant le libre jeu de la concurrence. Ces pratiques protectionnistes se sont multipliées, tant pour les transports de vrac que pour le trafic de ligne, notamment après l'entrée en vigueur du Code de Conduite. C'est pour cette raison que les Etats membres ont passé de la simple procédure de consultation concernant les relations avec les pays tiers (A) à l'adoption du présent règlement en 1986 (B).

A. Les consultations entre Etats membres

En 1977[207] a été instituée une procédure de consultation en ce qui concerne les relations entre Etats membres et pays tiers dans le domaine des transports maritimes ainsi que les actions relatives à ce domaine au sein des organisations internationales. Cette procédure devait intervenir avant la signature d'accords, mais pouvait aussi survenir ensuite, aux fins d'information.

---

[205]Règlement (CEE), n° 15/89 du Conseil du 4/1/1989, JOCE n° L 4, 6/1/1989

[206]V.: Odier Fr., «Transports maritimes», Jurisclasseurs, fascicule 1140, 5, 1994, p. 14 et Greaves R., «Transport Law of the European Community», Athlone, London 1991, p. 153

[207]Décision 77/587/CEE du Conseil, 13/9/1977, JOCE n° L 239, 17/9/1977, p. 23

Pour mettre en oeuvre la consultation, le Conseil a enjoint aux Etats membres de procéder à une collecte d'informations[208] sur tous les transports maritimes de signe dans les zones d'exploitation situées entre les Etats membres et l'Afrique orientale[209] et entre les Etats membres et l'Amérique centrale[210]. Cette décision, valable à l'origine pour deux ans, a ensuite été prolongée et étendue aux zones d'exploitation situées au Moyen-Orient[211].

En 1985, la Commission a proposé diverses améliorations de nature à renforcer le dispositif de consultations institué en 1977. Le règlement n° 4058/86 prolonge et perfectionne ce dispositif.

B. Le règlement n° 4058/86

a) Objet et champ d'application

L'objet affiché de ce règlement est de permettre une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique, afin de protéger les compagnies maritimes des Etats membres, mais aussi celles des autres pays de l'OCDE[212]. Plus précisément, le règlement s'applique quand un Etat tiers ou ses agents adoptent des mesures qui limitent ou risquent de limiter le libre accès des compagnies maritimes de la Communauté au transport de ligne, de vrac, de passagers, de personnes ou de marchandises vers ou entre des installations offshore (art. 1)[213].

La définition des bénéficiaires est plus extensive que celle des autres règlement du 22/12/1986: Ce sont à la fois les compagnies maritimes des Etats membres et les navires immatriculés dans un Etat membre conformément à sa législation (art. 1). Les compagnies maritimes d'autres Etats de l'OCDE peuvent également bénéficier de la procédure sous condition de réciprocité (art. 8).

En ce qui concerne l'armateur tiers visé par le règlement, ce peut être:

---

[208]La mise en oeuvre de cette collecte d'informations a été réalisée par la décision 81/189/CEE, du 26/3/1981, JOCE n° L 88, 2/4/1981, p. 32

[209]Somalie, Kenya, Ouganda, Zambie, Tanzanie, Mozambique

[210]Côtes est et ouest, de la frontière du sud de Mexique au Panama inclus-Antilles non comprises selon la Décision 79/4/CEE, JOCE n° L 5, 9/1/1979, p. 31

[211]Décision 80/1181/CEE, JOCE n° L 350, 23/12/1980, p. 44

[212]Sur la base de réciprocité ces derniers et la Communauté sont convenus d'opposer une résistance coordonnée en cas de restrictions de l'accès aux cargaisons.

[213]Le comité des associations d'armateurs de la Communauté aurait souhaité une conception extensive du champ d'application, incluant le remorquage, mais il n'a pas été suivi par le Conseil, v.: Chaumette P., «Transports Maritimes», Encyclopédie Dalloz, Juin 1995

♦ «une compagnie maritime nationale»: une compagnie maritime d'un pays tiers qui assure un service entre son propre pays et un ou plusieurs Etats membres, ou

♦ «une compagnie maritime tierce»: une compagnie maritime d'un pays tiers qui assure un service entre un autre pays tiers et un ou plusieurs Etats membres (art. 2)

Les transports visés sont, suivant l'article 1er, les transports:

- de ligne sur des trafics codistes, sauf lorsque la mesure est prise conformément à la convention des Nation Unis relative à un Code de conduite des conférences maritimes,
- de ligne sur des trafics non codistes,
- de vrac et de toutes autres cargaisons par des services de tramp,
- de passagers,
- de personnes ou de marchandises vers ou entre des installations *offshore*

b) Formes d'action et procédure

La résistance coordonnée commence par des représentations diplomatiques. Si celles-ci échouent, le Conseil peut prendre des contre-mesures à l'encontre de la ou des compagnies maritimes concernées. Ces contre-mesures peuvent prendre trois formes (art. 4):

* imposition d'une obligation d'obtenir une permission de chargement, de transport ou de déchargement de la cargaison; cette permission peut être subordonnée à des conditions ou obligations
* application d'un contingentement;
* imposition de taxes ou de droits

Ces contre-mesures ne peuvent pas porter préjudice aux obligations de la Communauté Européenne et de ses Etats membres en droit international, ni susciter de détournements de trafic dans la CEE et elles doivent tenire compte de tous les intérêts concernés.

L'action coordonnée intervient à la demande d'un Etat membre (art. 3). Le Conseil statue à la majorité qualifiée[214]. Si le Conseil n'a pas adopté la proposition d'action coordonnée dans un délai de deux mois, ou en cas d'urgence, les Etats membres peuvent unilatéralement ou en groupe, appliquer des mesures nationales, si la situation l'exige (art. 6). Le Conseil peut autoriser un Etat membre à adopter des contre-mesures même si sa législation nationale n'en prévoit pas la possibilité (art. 5).

---

[214]Suivant l'article 84 §2 du Traité

En décidant de prendre une ou plusieurs contre-mesures, le Conseil fournit, le cas échéant, des indications concernant:

* les circonstances ayant motivé la prise de contre-mesures,
* le trafic ou l'éventail des ports auquel elles s'appliquent,
* le pavillon ou la compagnie maritime du pays tiers visé,
* le volume ou la valeur des cargaisons qui peuvent être chargées ou déchargées dans les ports des Etats membres,
* le nombre maximal des dessertes en provenance et à destination des ports et des Etats membres,
* le montant ou le pourcentage et la base d'imposition des taxes et droits à prélever et leur mode de perception,
* la période de validité de la contre-mesure.

Durant la période d'application de la contre-mesure, les Etats membres et la Commission se consultent, conformément à la procédure de consultation instituée par la décision 77/587/CEE, tous les trois mois ou plus tôt si nécessaire, afin de discuter des effets de la contre-mesure en vigueur.

TROISIEME PARTIE: L'action internationale de la CE et la protection de l'environnement marin

Au fur et à mesure que progresse l'intégration des Etats membres de la Communauté Européenne, leur commune action dans le domaine international s'intensifie et gagne en poids. De plus en plus, la Communauté s'insère, en tant que telle, dans la vie internationale. Ici, il en sera examiné un aspect particulier: l'action internationale de la CE en matière maritime (Chapitre I), et notamment dans le domaine de la protection de l'environnement marin (Chapitre II).

Chapitre I: L'action internationale de la CE en matière maritime

La participation de la Communauté Européenne à l'élaboration du droit des activités maritimes a été la première occasion donnée à une organisation internationale sui generis d'affirmer ses compétences en matière des relations avec les pays tiers[215].

C'est qu'en effet la participation est un élément clé de la contribution de la Communauté Européenne au développement de droit des activités maritimes. A cet égard, la participation revêt une double signification: elle est à la fois un moyen et un objectif au regard du droit des activités maritimes.

En tant qu'objectif, la participation permettra de montrer au monde ce qu'est la Communauté Européenne comme organisation sui generis, et les competences que le Traité lui a accordé concernant l'élaboration des accords avec les organisations internationales (Section 1).

En tant que moyen, la participation sera l'outil qui permettra à la Communauté Européenne de prendre part aux négociations, d'apporter son point de vue et de souligner sa competence dans les domaines maritimes (Section 2).

Section 1: La capacité internationale de la Communauté

On sait que les traités mentionnent formellement la personnalité internationale des Communautés (6 C.E.C.A., 210 C.E et 184 C.E.E.A). A ce titre, celles-ci prennent donc place parmi les sujets du droit international à côté des Etats membres. Bien sûr, cette personnalité que les Etats membres ont voulu reconnaître aux Communautés ne saurait s'imposer aux Etats

---

[215] V.: Convention des Nations Unies relatives à un Code de conduite des conférences maritimes

tiers: l'exercice effectif des capacités internationales des Communautés postule leur reconnaissance par les Etats tiers (A) et les organisations internationales (B).

A. La Communauté et les Etats tiers

La Communauté Européenne est habilitée à contracter avec des Etats tiers, aussi bien avec des organisations internationales, seulement dans les domaines de ses compétences, qui lui sont attribuées conformément au Traité.

a) Compétences explicites et compétences implicites

§1) Compétences explicites

Expressément, la CE n'est habilitée à traiter avec les Etats tiers que dans six domaines spécifiques, la politique commerciale, l'association, les taux de change, la recherche, l'environnement et la coopération au développement. A titre d'exemple, sur la base de l'article 113, la Communauté conclut, dans les rapports bilatéraux, des accords commerciaux, de coopération commerciale, de libre échange, mais encore des accords d'aide alimentaire et, dans le cadre multilatéral, des accords généraux.

L'article 238 prévoit, de son côté: «La Communauté peut conclure avec un Etat ou plusieurs organisations internationales des accords créant une association caractérisée par des droits et obligations réciproques, des actions en commun et des procédures particulières».

Dans la pratique, l'article 238 a surtout servi à conclure 3 grandes catégories d'accords:

⇒ des accords avec des pays européens, préparatoires à l'adhésion de ceux-ci, organisant l'ensemble de leurs relations économiques avec la CEE[216],

⇒ des accords avec des pays non européens, mais ayant entretenu des relations particulières avec un Etat membre, et établissant une coopération économique en vue de leur développement[217],

⇒ mais aujourd'hui, l'article 238 est devenu une base juridique suffisante, dès lors que la Communauté veut établir avec un Etat, quel qu'il soit, une coopération privilégiée[218].

---

[216] Accords d'association avec la Grèce du 9/7/1961, avec la Turquie du 12/9/1963, accords européens, signés à partir de 1991 notamment avec la Tchécoslovaquie, la Pologne, la Hongrie

[217] Conventions de Yaoundé des 20/7/1963 et 29/7/1969 avec 18 Etats indépendants africains et malgache, accord avec le Maroc et la Tunisie, 1969

[218] Par exemple, les accords signés en 1976, et en 1977 avec l'ensemble des Etats du Machrek et Israël

Le principe d'attribution qui règle les compétences des Communautés a pu conduire une partie importante de la doctrine à considérer que ces compétences ne pouvaient être qu'"explicites"[219].

§2) Compétences implicites

Toutefois, la Cour a précisé les conditions auxquelles la CEE peut se voir reconnaître des compétences internationales là où le traité ne les aurait pas prévues expressément. Plus précisément, dans l'arrêt AETR[220], il s'agissait de savoir qui, de la Communauté ou des Etats membres, était compétent pour conclure l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), négocié dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unis.

La Cour traite en termes de principe de deux questions successives: celle de l'attribution des compétences et celle du caractère exclusif de celles-ci.

Sur la première de ces questions, la Cour déclare que *«en vue de fixer, dans un cas déterminé, la compétence pour la Communauté de conclure des accords internationaux, il convient de prendre en considération le système du traité autant que ses dispositions matérielles; qu'une telle compétence résulte non seulement d'une attribution explicite par le traité mais peut découler également d'autres dispositions du traité et d'actes pris, dans le cadre de ces dispositions, par les institutions de la Communauté».*

Sur la seconde, la Cour pose en particulier que *«chaque fois que, pour la mise en oeuvre d'une politique commune prévue par le traité, la Communauté a pris des dispositions instaurant, sous quelque forme que ce soit, des règles communes, les Etats membres ne sont plus le droit, qu'ils agissent individuellement ou même collectivement, de contracter avec les Etats tiers des obligations affectant ces règles. En effet, au fur et à mesure de l'instauration de ces règles communes, la Communauté seule est en mesure d'assurer et d'exécuter les engagements contractés à l'égard des Etats tiers. On ne saurait dès lors dans la mise en oeuvre des dispositions du traité, séparer le régime des mesures internes à la Communauté de celui des relations extérieures».*

Allant au-delà de cette solution dans l'arrêt AETR, la Cour constate l'existence d'une compétence internationale de la Communauté en l'absence de règles communes sur le plan

---

[219]V.: Isaac G. «Droit communautaire général», 4e éd., MASSON, Paris, 1994, p. 101 suiv, et Kovar R., «Compétences des Communautés européennes», Jurisclasseur Europe, Fasc. 420, Editions Techniques, Paris 1990, p. 4 suiv.

[220]CJCE 31/3/1971, Commission/ Conseil, aff. 22/70, Rec. 263

communautaire interne. Elle répétera encore l'affirmation du principe des compétences implicites en matière de relations internationales dans son avis 1/76 du 26 avril 1977[221] relatif au projet d'accord sur l'institution d'un fonds d'immobilisation de la navigation intérieure. C'est la confirmation incontestable de la consécration du principe des compétences implicites.

b) Compétence de l'article 235 du Traité de la CE

Les limites du système d'attribution de compétences spécifiques organisé par le Traité n'avaient pas échappé à leurs auteurs. Ces compétences pouvaient ne pas suffire pour réaliser les objectifs assignés à la Communauté (art. 2 et 3 CE). L'article 235 CE est précisément destiné à combler cette lacune.

Selon l'article 235: *«Si une action de la Communauté apparaît nécessaire pour réaliser, dans le fonctionnement du Marché commun, l'un des objets de la Communauté, sans que le présent traité ait prévu les pouvoirs d'action requis à cet effet, le Conseil, statuant à l'unanimité sa proposition de la Commission et après consultation du Parlement Europeen, prend les dispositions appropriées»*

Trois conditions doivent être satisfaites donc, pour que le dit article s'applique:

◊ l'action de la Communauté doit apparaître nécessaire

◊ elle doit tendre à réaliser dans le fonctionnement du marché commun, l'un des objets de la Communauté,

◊ le Traité ne doit pas avoir prévu les pouvoirs d'action requis à cet effet.

L'article 235 diffère alors de la doctrine des compétences implicites[222], car cette dernière autorise une extension des compétences communautaires sans que soit exigé un lien de nécessité raisonnable avec celles expressément mentionnées par le Traité. Les compétences attribuées à la Communauté en vertu de l'article 235 doivent seulement trouver leur fondement dans l'un des "objets de la Communauté".

Dans l'arrêt AERT, la Cour a confirmé que l'article 235 permet au Conseil de prendre toutes dispositions appropriées: «également dans le domaine des relations extérieures», mais le recours à cet article doit être écarté dès lors qu'il existe une compétence externe même implicite. En revanche, il s'impose en l'absence de compétence interne.

---

[221] CJCE 26/4/1977, avis 1/76, Rec. 754, et v. aussi CJCE 14/7/1976, Kramer, aff. Jtes 3,4 et 6,76, Rec. 1308

[222] V.: Isaac G., «Droit communautaire général», 4e éd., MASSON, Paris, 1994, p. 105, Boulouis Jean., «Droit institutionnel de l'Union européenne», 5° éd., Montchrestien, Paris 1995, p.101 suiv., et Constantinesco Vladimir, Kovar R., Jacque Jean Paul, et Simon D., «Traité instituant la CEE- Commentaire article par article», Economica, Paris 1992

Ainsi, l'article 235 permit de fonder l'action conventionnelle de la Communauté dans le domaine de l'environnement, comme par exemple: la Convention avec la Suisse relative à la protection du Rhin contre la pollution chimique[223], la Convention de Paris pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique[224] et la Convention de Barcelone concernant la protection de la Méditerranée contre la pollution[225].

c) La procédure de conclusion des accords CE

L'article 228 CE attribue à la Commission le pouvoir de négocier et au Conseil le pouvoir de conclure ou d'engager définitivement la Communauté[226]:

«Dans les cas où les dispositions du présent traité prévoient la conclusion d'accords entre la Communauté et un ou plusieurs Etats ou organisations internationales, la Commission présente des recommandations au Conseil, qui l'autorise à ouvrir les négociations nécessaires. Ces négociations sont conduites par la Commission, en consultation avec des comités spéciaux désignés par le Conseil pour l'assister dans cette tâche et dans le cadre des directives que le Conseil peut lui adresser».

Le Conseil conclut les accords après consultation du Parlement Européen. Pour les accords commerciaux, le Traité prévoit l'intervention obligatoire de l'Assemblée. L'intervention du Conseil, à tous les stades, se fait en principe à la majorité qualifiée et exceptionnellement à l'unanimité (lorsque l'accord porte sur un domaine pour lequel l'unanimité est requise pour l'adoption de règles internes).

Il faut préciser que ce texte ne s'applique pas à la conclusion d'accords qui relèveraient de la politique étrangère et de sécuritié commune, ni à celle des accords monétaires ou de change qui sont régis par l'article 109. Enfin que, s'il s'applique aux accords relevant de la poltique commerciale prévu par l'article 113, c'est compte tenu des dispositions spécifiques de ce dernier.

B. La Communauté et les organisations internationales

La Communauté est habilitée à établir des relations avec des organisations internationales, même sans que le droit de conclure un accord à cet effet lui soit expressément reconnu. Cependant, la nature et l'intensité de ces relations ainsi que l'institution compétente

---

[223]JOCE n° L 240/35 du 19/9/1977
[224]JOCE n° L 194/5 du 25/7/1975
[225]JOCE n° L 240 du 19/9/1977

pour les instaurer varient en fonction de l'identité des organisations partenaires de la Communauté.

a) Le droit d'établir des liaisons

Avec les organes des Nations-Unis, de leurs institutions spécialisées et de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), la Commission est expressément chargée d'établir toutes liaisons utiles et, d'une manière générale, avec "toutes organisations internationales" les liaisons opportunes (art. 229 CE). On doit entendre par là l'établissement de liaisons entre la Commission et les secrétariats des organisations internationales. Le traité ne prévoie aucune forme particulière pour l'établissement de ces liaisons[227].

Avec le Conseil de l'Europe et l'OCDE, les articles 230-231 prévoient que la Communauté établit toutes "opérations utiles", ou une étroite coopération, et non plus de simples liaisons. Ce formules suggèrent des relations privilégiées et à la limite autorisent l'adhésion de la Communauté à ces organisations. Dans la pratique, l'Assemblée de la Communauté tient, tous les ans, une réunion jointe avec l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe, un échange de documentations et d'informations, des consultations réciproques ont lieu entre la Commission et les instances du Conseil de l'Europe, sur la base de l'échange de lettres.

Les organisations internationales et organes suivants ont un bureau de liaison auprès de la Commission des Communautés: ONU, BIT, Haut commissariat pour les réfugiés, Conseil de l'Europe, Ligue arabe, OUA, et AELE.

b) Le statut et les modalités de représentation de la Communauté dans certaines organisations internationales

Le plus souvent, la Communauté a obtenu, dans toutes les organisations internationales qui présentent un intérêt pour elle, et sur la base de délibérations des instances compétentes, un statut d'observateur permanent ou équivalent, qui leur confère, outre une reconnaissance formelle, la possibilité de participer sans droit de vote à la quasi totalité des travaux ou organes. Il en est ainsi, notamment auprès de l'Assemblée générale, du Conseil économique et social, certaines commissions économiques régionales des Nations-Unis[228].

---

[226]V.: Rideau J., «Accords internationaux», Encyclopédie Dalloz, Droit communautaire, Tome I, Paris 1992, p. 7

[227]Dans la pratique, la Commission a établi un réseau serré de dites liaisons le plus souvent sur la base de simples échanges de lettres.

[228]Le 26/10/1991, la Communauté est devenue pour la première fois membre à part entière d'une institution spécialisée de l'ONU: la FAO

Cependant, en ce qui concerne les rapports entre la CE et l'OCDE, la Communauté Européenne, sans être membre de cette organisation, y est plus qu'un simple observateur. Sur la base du Protocole additionnel n° 1 à la Convention créant l'OCDE, la Commission siège dans toutes les instances sans attendre d'y être invitée et y a automatiquement droit de parole. De plus, elle négocie, selon les directives du Conseil, les Etats membres y exerçant seuls le droit de vote.

De même, cette fois sur la base d'une coutume, la CE qui n'est pas formellement Haute Partie Contractante de l'Accord général sur les tarifs et le commerce (GATT) y négocie et signe tous les accords, y est représentée dans tous les organes, est éventuellement mise en cause dans le mécanisme des "plaintes", comme une Haute Partie Contractante.

Dans la pratique, la représentation de la CE, dans les organisations internationales - que que soit le statut qu'elle a obtenu[229] - est à une formule dite *bicéphale*[230], assurée à la fois par la Commission et par l'Etat membre exerçant normalement le porte-parole de la Communauté pour les questions de compétence communautaire. C'est le mode de représentation qui a été retenu, notamment pour l'Assemblée générale de l'ONU, le Conseil économique et social, la CNUCED.

Cette formule répond souvent à des nécessités pratiques, mais manque de rigueur juridique. Ainsi, d'autres formules, plus conformes aux dispositions du Traité (art. 228 CE), se sont dégagées au fil des années. C'était une délégation unique, composée de représentants de la Commission et des Etats membres, qui était le porte-parole pour les négociations des accords de produits de base[231].

Section 2: Les compétences externes de la Communauté dans le domaine maritime

La politique des transports maritimes de la Communauté est en grande partie une politique de relations extérieures. La Communauté doit coopérer avec des organisations internationales (A) et elle organise ses relations bilatérales avec les pays tiers (B)[232].

---

[229]C'est-à -dire, le satut de membre ou le statut d'observateur

[230]V.: Isaac G., «Droit communautaire général», 4e éd., MASSON, Paris, 1994, p. 114

[231]L'accord international sur le blé de 1971, le sucre de 1973, le cacao de 1975.

[232]V.: Dailler P., «Les fondements des compétences de la CEE dans le domaine maritime», dans Lebullenger J., Le Morvan D., «La Communauté européenne et la mer», CEDECE et Economica, 1990, 18 suiv.

A. La coopération de la Communauté avec des organisations internationales en matière de transports maritimes

Le pouvoir de conclure des Traités dont jouit la Communauté Européenne l'autorise à opérer dans le domaine des relations extérieures. La Communauté possède des compétences externes dans la mesure où un accord pourrait porter atteinte à un élément de la réglementation européenne. C'est dans ce contexte que la Commission intervient depuis des années à côté des Etats membres dans les organisations internationales compétentes telles que l'OCDE, les Nations-Unis, en particulier la CNUCED et l'OMI.

En ce qui concerne la mise en oeuvre de la Convention de Genève de 1974 sur les conférences d'armateurs, au sein de la CNUCED, la Commission avait manifesté une très grande réserve. En effet, la Commission n'avait pas été invitée à la négocier ni à participer. De plus, la Convention pouvait paraître en contradiction avec l'option libérale de la politique des transports maritimes des plusieurs Etats membres.

Depuis la fin des années 1970, la CEE admet que cette réglementation est un moindre mal face aux tentations protectionnistes de certains Etats en voie de développement. Elle encourage donc les Etats membres à la ratifier[233], à la condition que ses principes ne soient pas transposés dans les relations intracommunautaires (v. supra, 2ème partie). Après s'être assurée de l'absence de tout risque de discrimination entre armements communautaires, la Commission a exprimé un avis favorable sur la notification de l'adhésion de certains Etats membres[234].

Devant les organisations internationales, l'Union européenne s'efforce, donc, de défendre les intérêts de ses membres dans un groupe de négociation sur les services de transport maritime. Elle cherche à mettre sur pied une concurrence équilibrée avec l'Asie et les Etats-Unis qui, jusqu'alors, ne veulent pas renoncer à leurs protections en échange d'un accès effectif aux marchés européens.

B. Les relations avec les pays tiers

La Communauté se préoccupe tout particulièrement de ses relations avec les pays en voie de développement. Les Accords de Lomé III avec 65 pays ACP contiennent des

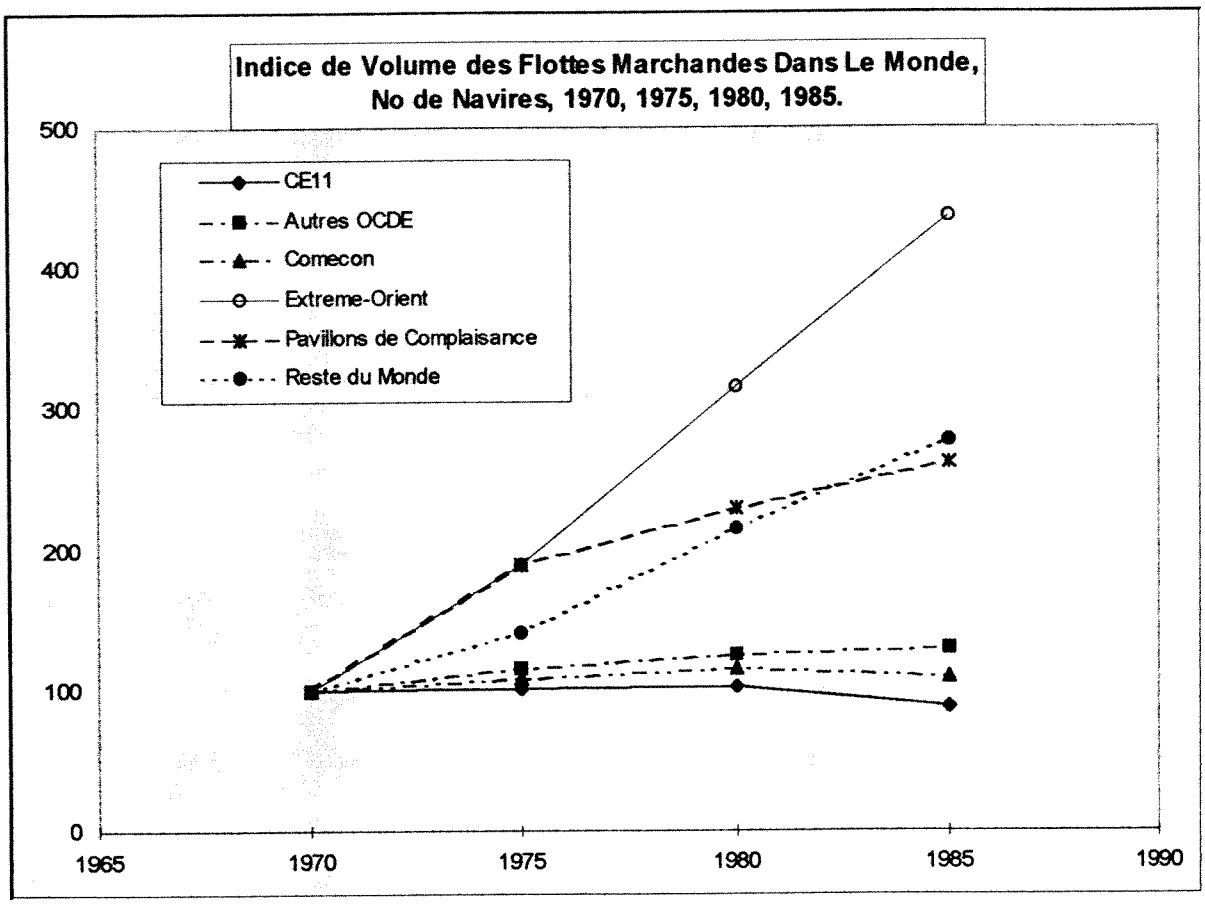
---

[233]Règlement n° 954/79 du Conseil du 15/5/1979, JOCE n° L 121, 17/5/1979, p. 1
[234]Pour la France, avis du 28/2/1985, JOCE n° L 71, 12/3/1985, p. 18

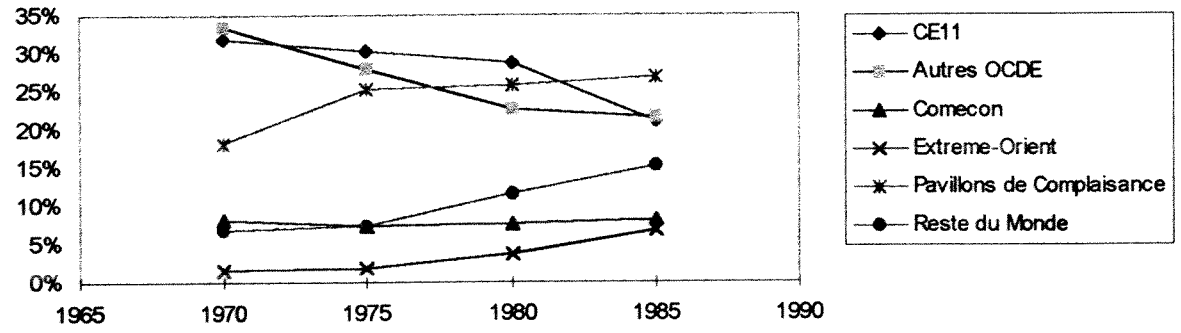
dispositions particulières consacrées au transport avec plusieurs articles concernant les transports maritimes.

Le principe fondamental de la coopération est l'accès aux échanges maritimes sur une base commerciale. On se réfère au Code des Nations-Unis sur les activités des conférences maritimes de ligne comme l'un des instruments qui doit régir les relations maritimes entre l'Europe et ses partenaires en Afrique, aux Caraïbes et dans le Pacifique. On doit accorder une attention particulière à l'assistance technique et financière dans l'industrie des transports maritimes.

La Communauté espère également établir, dans un proche avenir, une coopération constructive avec les pays de l'Europe de l'Est dans le domaine des transports maritimes.



Flottes Marchandes Dans Le Monde (% du tonnange total mondial), 1970, 1975, 1980, 1985.



Source: Lloyd's Register of Shipping

Autres OCDE: Australie, Autriche, Canada, Finlande, Islande, Japon, Nouvelle-Zélande, Norvège, Suède, Suisse, Turquie, Etats-Unis

COMECON: Albanie, Bulgarie, Cuba, Tchécoslovaquie, République Démocratique Allemande, Hongrie, Pologne, Roumanie, URSS, Vietnam

Extrême-Orient: Taiwan, République Populaire de Chine, Hong-Kong, Corée du Sud

Pavillons de Complaisance: Bahamas, Bermudes, Chypre, Libéria, Panama, République de Somalie

Enfin, les règlements du Conseil concernant la conclusion des accords de coopération entre la Communauté et les Etats tiers sont fondés sur l'article 235[235], parce que *«certaines actions de coopération économiques envisagées par l'accord dépassent les pouvoirs d'action prévus dans le domaine, de la politique commerciale commune»*. L'absence de pouvoirs ad hoc dans le Traité CEE est l'une des conditions requises pour l'application de l'article 235. Les conditions de la nécessité de l'action communautaire et de la réalisation de l'un des objets de la Communauté sont simplement énoncées par le Conseil, lequel considère *«qu'il convient que la Communauté approuve pour la réalisation de ses objectifs dans le domaine des relations économiques extérieures»*, de tels accords de coopération.

Chapitre II: La protection de l'environnement marin

Les problèmes d'environnement ont la tendance naturelle à devenir internationaux à partir de certaines dimensions. Il en est ainsi, tout naturellement lorsqu'il s'agit du milieu marin et sa protection contre les pollutions. La Communauté Européenne ne pourrait résoudre à elle seule les problèmes majeurs qui se posent dans ce domaine sur le plan mondial ou même pour

---

[235]V., par exemple le règlement n° 1440 du Conseil du 30/5/1980, concernant la conclusion de l'accord de coopération entre la CEE et l'Indonésie, la Malaysia, les Philippines, Singapour et la Thailande, pays membres de l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est, JOCE n° L 144, du 10/6/1980, p. 80,

le règlement n° 1591 du Conseil du 4/7/1984, concernant la conclusion de l'accord de coopération entre, d'une part, la Communauté économique européenne et, d'autre part, l'accord de Carthagène et ses pays membres, Bolivie, Colombie, Equateur, Pérou et Venezuela, JOCE n° L 153 du 8/6/1984. P. 1

certaines régions où elle est présente. La coopération avec des Etats tiers et avec des institutions internationales est donc une nécessité.

Nous analyserons donc, d'une part, la question de la sécurité maritime au niveau international (Section 1) et, ensuite, la réponse communautaire à la question de la sécurité maritime (Section 2).

Section 1: La sécurité maritime au niveau international[236]

La dimension interationale de la question conduit à une interrogation majeure sur le rôle de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), l'OIT (Organisation Internationale du Travail) (A), et des organisations régionales: le mémorandum de Paris et l'action des cinq Etats riverains de la Mer du Nord (B).

A. Le rôle d'organisations internationales concernant la protection de l'environnement marin

a) L'Organisation Maritime Internationale

§1)Le rôle de l'OMI

Créée en 1948, mise en place en 1958, l'OMI est une institution spécialisée de l'ONU qui comprend aujourd'hui 147 Etats membres; elle se donne pour objectif de promouvoir la sécurité maritime et de prévenir la pollution par les navires.

L'organe directeur de l'OMI est l'assemblée qui se réunit une fois tous les deux ans. Entre les sessions, ce rôle est assumé par le Conseil, composé de 32 Etats membres élus par l'Assemblée, dont la France.

L'organisme ci-après résume l'organisation de l'OMI, dont le travail repose beucoup sur des comités spécialisés. Deux comités jouent un rôle essentiel: le comité de la sécurité maritime tout d'abord, assisté de sous-comités chargés des questions techniques, et le comité juridique, mis en place après l'accident du Torrey-Canyon pour traiter des questions de responsabilité en matière de pollution.

Plus récemment, à l'initiative de la France, a été créé un sous-comité spécialement chargé de veiller à l'application des conventions. Au cours de ces vingt dernières années, l'OMI

---

[236]V.: Josselin Ch., «La sécurité maritime: un défi européen et mondial, I et II», Assemblée Nationale, No 1482, Paris 5/7/1994, p. 25 suiv.

a permis l'adoption d'une trentaine de conventions et protocoles et de plus de six cents recueils et recommandations ayant trait à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution.

S'agissant de la sécurité maritime, les Conventions les plus importantes sont[237]:

* La Convention COLREG de 1972[238], pour la prévention des abordages en mer. Cette Convention impose plusieurs obligations aux navires qui empruntent volontairement un dispositif de séparation du trafic adopté par l'OMI. Ces dispositions pourraient inclure les comptes rendus de navires entrant ou sortant du dispositif.

* La Convention Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS: Safety of life at sea)[239]. La règle 2, chapitre V de la Convention, concerne les messages de danger. Le capitaine de tout navire qui se trouve en présence de dangers immédiats pour la navigation est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes par l'intermédiaire du premier point de la côte avec lequel il peut communiquer». La règle 8 du même chapitre encourage et recommande la pratique consistant à établir et adopter des mesures en matière d'organisation du trafic maritime aux fins de la séparation du trafic et à désigner des zones à éviter.

* La Convention SAR de 1979[240]: le chapitre 6 de la Convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime contient des recommandations pour l'établissement de systèmes de comptes rendus de navires et des caractéristiques opérationnelles auxquelles ces systèmes doivent satisfaire dans toutes les régions de recherche et de sauvetage. Sur cette base normative, les parties à la Convention sont invitées à prendre des mesures concertées en vue d'établir une règlementation obligatoire.

* La convention MARPOL[241] qui s'efforce de prévenir la pollution des mer par les navires. L'article 8 et le Protocole I de la Convention prévoient un ensemble de dispositions concernant l'envoi de rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles. Ils énoncent également les règles de procédure applicables à l'envoi de ces rapports destinés à l'Etat côtier le plus proche.

---

[237]V.: Boisson P., «Le contrôle de la navigation maritime et les services de trafic maritime», Droit Maritime Français, n° 539 juin 1994 p., 403-438

[238]Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, COLREG

[239]Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)

[240]Convention internationale de 1979 sur la recherche de le sauvegarde maritime, SAR

[241] Convention Internationale de 1973 sur la Prévention de la pollution par les navires, modifiée par son protocole de 1978 (MARPOL 73/78)

Les conventions règlent d'une manière complète les aspects techniques de la sécurité maritime. En ce qui concerne les recommandations, les plus connues d'entre elles sont:

•le code international des marchandises dangereuses

•le code international des signaux

•le code pour la construction et l'équipement des navires transportant des marchandises dangereuses en vrac.

§2) Des avancées significatives au cours de ces dernières années

A l'occasion de sa dernière réunion, du 16 au 25 mai 1994, l'OMI a ainsi adopté, en premier lieu, l'amendement à la Convention SOLAS sur les comptes rendus obligatoires applicables dans certaines zones. L'amendement entrera en vigueur le 1er janvier 1996, date à laquelle il sera ainsi possible à tous les navires traversant la Manche et la Mer du Nord de se signaler aux Cross.

L'OMI a également décidé le principe d'une application obligatoire des dispositions du recueil des règles d'arrimage et d'assujettissement des cargaisons. Le texte a été élaboré au cours de cette session du Comité de la sécurité maritime afin qu'il puissse être formellement adopté comme amendement à la convention SOLAS lors de la prochaine session du Comité de la sécurité maritime, en décembre prochain, soit seulement dix mois après le depôt de la proposition.

Par ailleurs, trois nouveaux chapitres à la convention SOLAS sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ont été adoptés[242], auxquels s'ajoute une résolution permettant de mettre en oeuvre une procédure accélérée d'adoption des amendements nécessaires lorsque des "circonstances exceptionelles" sont rencontrées.

b) L'Organisation Internationale du Travail

Les marins font tout de même partie d'une section spéciale de l'OIT qui est placée sous l'égide de la Joint Maritime Commission à l'origine de toutes les conventions internationales de l'OIT ayant trait aux gens de mer.

---

[242]Chapitre IX sur la sécurité de l'exploitation des navires;
Chapitre X sur les mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse;
Chapitre XI, qui introduit quatre nouvelles règles relatives respectivement aux directives à suivre par les sociétés de classification, au renforcement des contrôles de structure des pétroliers et des vraquiers, au fondement juridique des contrôles de qualification d'équipage (déjà pratiqués par la plupart des pays du mémorandum de Paris dont la France), à l'attribution obligatoire d'un numéro d'identification universel pour les navires.

Les Conventions de l'OIT visent principalement la sécurité des marins embarqués. On doit citer la convention n° 134 sur la prévention des accidents du travail des gens de mer et la convention n° 147 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands.

Comme nous le verrons, la Communauté Européenne exerce un rôle important dans la mise en oeuvre de ces conventions internationales.

B. Les organisations régionales

La réponse européenne en matière de sécurité maritime n'est pas seulement le fait des institutions communautaires, mais également de regroupement d'Etats européens, membres ou non de l'Union: a) le Mémorandum de Paris et b) l'action des cinq Etats riverains de la Mer du Nord.

a) Le Mémorandum de Paris

Créé en 1982, le Mémorandum de Paris est composé des Etats membres de la Communauté Européenne de la Norvège, de la Suède, de la Pologne et de la Finlande (à l'exception du Luxembourg)[243].

Son objectif est d'assurer un contrôle efficace et coordonné des navires étrangers faisant escale dans les ports des Etats ayant adhéré à ce mémorandum. Depuis le 24/7/1992, les contrôles se sont entendus à la qualification des équipages.

Depuis 1982, près de 125 000 inspections de navires étrangers ont été effectuées dans ce cadre et 4 000 navires retenus à la suite de ces contrôles. En 1992, 500 navires ont ainsi été retenus.

Le comité du Mémorandum de Paris a décidé, lors de la réunion de Dublin, du 2 au 6 mai 1994, de publier, à partir de juin, la liste de tous les navires retenus au moins deux fois au cours des vingt-quatre derniers mois.

La France et la Grande-Bretagne ont indiqué, en outre, qu'elles publieront le nom des navires retenus dans un de leurs ports au cours du trimestre écoulé en précisant leurs armateurs, et, le cas échéant, leurs sociétés de classification.

---

[243]Etats auxquels vient de s'ajouter le Canada

b) L'action des cinq Etats riverains de la Mer du Nord[244]

Prenant en compte la densité du trafic en Mer du Nord, et notamment dans la Manche, les ministres des Etats concernés (France, Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas et Allemagne) ont arrêté, le 26 janvier de 1994, les décisions suivantes:

*Le renforcement de la sécurité des navires transbordeurs à passagers (Ferries):

Le contrôle de l'application des règles de sécurité sera renforcé afin de permettre aux cinq Etats de contrôler, inspecter et exercer un contrôle effectif sur ce tupe de navire, quel que soit le pavillon, ainsi que d'entreprendre des enquêtes en cas d'accident.

*Le renforcement des contrôles et la publication des résultats:

A cette fin, les échanges d'inspecteurs entre les Etats de la région seront rendus systématiques. Les inspections des navires seront effectuées en priorité sur les navires sous normes et le résultat des inspections correspondantes publié.

*L'identification des cargaisons perdues par dessus bord:

«Les cinq pays acceptent de soutenir et de stimuler la recherche en cours sur la faisablilité de l'identification des conteneurs perdus par dessus bord afin de permettre leur récupération.

Si l'étude de faisabilité conduit à des résultats positifs, les actions correspondantes seront entreprises»

*Le soutien des initiatives communes auprés de l'OMI:

Ces iniciatives concernaient

⇒ le signalement des navires et l'organisation du trafic maritime par le biais d'une proposition d'amendement à la Convention Internationale SOLAS, rendant obligatoire le signalement des navires dans certaines zones sensibles,

⇒ l'obligation, dans un deuxième temps, de suivre certaines routes faites aux navires qui transportent des hudrocarbures, des substances nocives ou des marchandises dangeureses,

⇒ la proposition faite à l'OMI de rendre obligatoire le Code maritime international des marchandises dangereuses, ainsi que le Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et l'assujettissement des cargaisons

---

[244]V.: Josselin Ch., «La sécurité maritime: un défi européen et mondial, I et II», Assemblée Nationale, No 1482, Paris 5/7/1994, p. 28

* L'adoption d'une Convention sur la responsabilité:

«Les cinq Etats s'efforceront d'obtenir l'adoption d'une convention sur la rensponsabilité et l'indemnisation en matière de transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses à l'OMI.

Les cinq Etats souhaitent une augmentation substantielle des limites fixées par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité»

Section 2: La réponse communautaire à la question de sécurité maritime

Parallèlement à son rôle dans le domaine des transports maritimes, la CEE affirme sa compétence interne et externe dans le domaine d'environnement (A), adhère aux Conventions élaborées par les Organisations Internationales (B) et élance sa propre politique de sécurité maritime (C).

A. Les compétences de la Communauté au niveau internationl concernant la protection de l'environnement marin

L'action internationale signifiant nécessairement coopération soit avec des Etats non membres, soit avec des institutions intergouvernementales, elle suppose que les différentes parties aient des intentions convergentes, dans le cadre, bien entendu, de leurs compéntences respectives.

En ce qui concerne la Communauté, deux conditions devaient être remplies: avoir la compétence pour intervenir dans des questions relatives à la protection de l'environnement marin et être habilitée à coopérer avec des Etats ou organismes extérieurs à la Communauté.

La première a été beaucoup débattue, bien que très rapidement il ait été établi dans les faits que parmi les tâches communautaires il fallait bien compter aussi celles qui consistent à protéger et à améliorer l'environnement. Mais l'Acte Unique modifiant le Traité de Rome des articles 130R, S et T ainsi que l'article 100A a éliminé toutes les objections.

La capacité juridique de la CEE à mener une action sur le plan international est fondée sur l'article 238 du Traité de Rome. Ceci autorise la Communauté à conclure avec des Etats tiers, une union d'Etats ou une organisation internationale, des accords créant «une association caractérisée par des droits et obligations réciproques, des actions en commun et des procédures particulières». Ces accords sont conclus par le Conseil agissant à l'unanimité et après consultation du Parlement.

En matière de sécurité maritime, le déclenchement de l'action communautaire est - comme c'est souvent le cas - une catastrophe, en l'occurence celle de l'Amoco Cadez. Un mois à peine après le naufrage, le Conseil Européen, réuni à Copenhague, invitait la Communauté Européenne à prendre les mesures idoines concernant l'application rapide des règles internationales existantes, en particulier les normes minimales relatives aux conditions d'exploitation des navires. Puis, ce même Conseil, réuni à Brême, soulignait la nécessité de prendre des mesures supplémentaires en vue d'accroître la sécurité du trafic maritime.

Les objectifs de l'action de la Communauté Européenne en sont les suivants:

- accélérer la ratification par les Etats membres des conventions internationales pertinentes
- renforcer les contrôles à l'égard des navires
- améliorer les systèmes de navigation

Cette triple préoccupation est à l'origine d'une production normative non négligeable, prenant la forme de recommandations, de directives, et encore de résolutions.

Toutefois, la Communauté se défend de vouloir créer son propre système de normes de sécurité des navires, car elle considère que les normes internationales concernant la sécurité maritime sont élaborées de la meilleure façon au sein des Organisations Internationales appropriées telles que l'OMI et l'OIT[245].

L'objectif n'est évidemment pas de substituer des règles communautaires à ce dispositif mais de faire en sorte que ce dernier soit mis en oeuvre le plus rapidement possible. D'où les recommandations adressées aux Etats membres de ratifier ou d'adhérer dans un certain délai à des conventions d'une importance capitale.

B. Les premiers pas vers une politique de sécurité maritime

L'action de la CEE en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution consiste donc pour l'essentiel à soutenir les efforts de l'Organisation maritime internationale (OMI) aux travaux de laquelle elle participe à titre d'observateur. Elle insiste auprès des Etats membres pour leur faire ratifier les conventions utiles. On notera à ce titre:

---

[245]V.: Le Morvan D. «L'intégration de la dimension environnementale dans les politiques maritimes de la Communauté», dans: Lebullenger J., Le Morvan D., «La Communauté européenne et la mer», CEDECE et Economica, 1990, p. 645 suiv.

• La recommandation 78/584/CEE du Conseil du 26 juin 1978[246] invitant les Etats membres:

* à ratifier la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ou à y adhérer avant le 1er janvier 1979.

* à signer et à ratifier, avant le 30 juin 1979, son protocole de 1978.

* à signer et à ratifier, avant le 1er juin 1980, le protocole de 1978 modifiant et complétant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), ainsi que son annexe I.

* à ratifier la Convention n° 147 de l'Organisation internationale du travail (OIT), concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands ou à y adhérer avant le 1er avril 1979.

• La recommandation 79/114/CEE[247] du Conseil du 21 décembre 1978 invitant les Etats membres à signer et ratifier la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

• La recommandation 79/487/CEE[248] du Conseil du 15 mai 1979 invitant les Etats membres à ratifier la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs, entrée en vigueur le 6 septembre 1977;

• La recommandation 80/907/CEE[249] du Conseil du 23 septembre 1980 invitant les Etats membres à ratifier la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires pêche;

• La recommandation du Conseil du 25 juillet 1983, invitant les Etats membres à ratifier la Convention internationale sur le sauvetage maritime.

En 1980, la Commission avait, à la suite d'une proposition de directive sur le contrôle des navires par l'Etat du port[250], entamé un effort abandonné par suite de l'adoption en 1982 du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris par treize Etats européens. La Communauté a également signé la déclaration finale de la Conférence de la Haye (23 avr. 1986) destinée à poursuivre l'effort du Mémorandum de Paris.

---

[246]JOCE n° L 194, 19/7/1978, p.17
[247]JOCE n° L 33, 8/2/1979, p. 31
[248]JOCE n° L 125, 22/5/1979, p. 18
[249]JOCE n° L 259, 02/10/1980, p. 29
[250]JOCE n° C 192, 30/7/1980

Accompagnant cet effort, le Conseil a adopté le 13 décembre 1982 une décision d'aide pour la navigation maritime depuis le littoral[251]: l'objectif poursuivi consiste à instituer un réseau intégré de gestion du trafic maritime européen lequel contribuera à réduire les risques d'accidents.

Enfin, en vertu des accords de coopération conclus entre la CEE et les Etats signataires de la Convention de Lomé, ainsi qu'avec divers pays de l'ASEAN et d'Amerique latine, la Commission participe à divers programmes de formation des marins de ces pays[252].

Toutefois, la politique commune de sécurité maritime ne s'est véritablement concrétisée qu'à une époque récente.

C. La politique commune de sécurité maritime

Le Traité de Maastricht a confirmé cette nouvelle compétence de l'Union Européenne en modifiant en ce sens l'article 75 du Traité de Rome, lequel dispose désormais que le Conseil établit: *«Les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports»*.

A la suite du naufrage de *"l'Agean sea"*, au large des côtes espagnoles, le 3 décembre 1992, et du *"Braer"*, aux Shetland, le 5/1/1993, une session extraordinaire du Conseil des ministres transports/environnement de la Communauté s'est tenue le 25/1/1993.

Le 24/2/1993, la Commission européenne a présenté sa communication «Pour une politique commune de la sécurité maritime». Elle suggère[253]:

⇒des mesures fixant des conditions minimales exigées pour les navires entrant dans les ports de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes,

⇒des critères pour l'inspection des navires, la publication des résultats des inspections et le refus d' accès,

⇒l'application dans la Communauté des résolutions pertinentes de l'OMI,

⇒des règles de sécurité communes pour les équipements utilisés à bord des navires marchands et des navires transportant des passagers effectuant des voyages dans les eaux des Etats membres,

⇒la création d'un comité de la sécurité maritime, des mesures concernant la surveillance du trafic et les aides à la navigation, et

---

[251] Action COST, Déc.82/887/CEE:JOCE no L378, 31 Dec. 1982

[252] V.: accord approuvé par le Conseil le 28 mars 1983: JOCE no L 84, 30 mars 1983, p.9

⇒est aussi effectuée une révision de la convention sur les normes de formation maritime et de certification (STCW).

La résolution du Conseil du 8 juin 1993[254] sur la politique commune de la sécurité maritime prend en considération la communication de la Commission à ce sujet et définit de nouveaux objectifs:

1. renforcement des inspections des navires et des qualifications des équipages, pour écarter des eaux communautaires les navires inférieurs aux normes,

2. application effective des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI), et l'Organisation internationale du travail (OIT),

3. ratification des conventions internationales de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de 1971 relative à la création du fonds international d'indemnisation, des protocoles à ces conventions conclus en 1984 et révisés en 1992 relatifs à l'augmentation des indemnisations.

Le Conseil appelle également à la mise au point des normes communes pour les sociétés de classification. Il insiste sur le renforcement de la formation et de l'éducation, sur l'amélioration des infrastructures maritimes et des modes de navigation, sur la sécurité des navires transportant des passagers. En matière d'assurance, il demande la ratification des conventions internationales relatives à la responsabilité civile et une meilleure évaluation des risques.

Dans une directive du 17 septembre 1993[255] relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination de ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses et polluantes, le Conseil demande que le chargeur fournisse au capitaine du navire ou à l'exploitant une déclaration mentionnant l'appellation techniques nécessaires à son transport.

Chaque Etat membre doit prendre les dispositions nécessaires pour l'application de cette disposition et l'exploitant d'un navire doit notifier ces informations à l'autorité compétente. De même, tout exploitant venant d'un port situé hors de la Communauté ou faisant route vers un port de la Communauté doit notifier pour pouvoir entrer dans un port de la Communauté ou mouiller dans les eaux territoriales toutes informations à l'autorité de l'Etat membre.

---

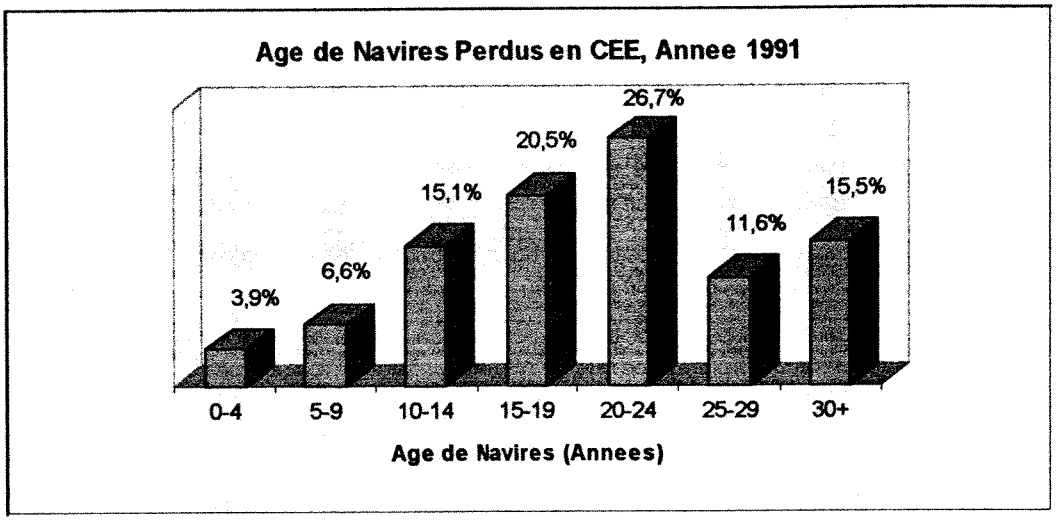
[253]V.: Power V., «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992, p. 410 suiv.
[254]Résolution du 8/6/1993, JOCE n° C 271, 7/10/1993

Enfin, la proposition de directive du Conseil[256] relative à l'établissement d'un système européen de notification des navires dans les zones maritimes des Etats membres de la Communauté (EUROREP)[257] tend à renforcer l'information sur le trafic maritime dans les eaux communautaires.

Cette information est essentielle en cas d'accident, comme en témoignent ces quelques exemples pris la Commission. Ce texte est destiné à compléter la directive 93/75 sur le transport de marchandises dangereuses, conformément à son article 13.

Il est donc proposé de mettre en place un système plus complet de comptes rendu des navires afin de connaître l'identité, la position, le déplacement et la cargaison des navires dans les zones maritimes situées au large des côtes européennes. Une zone maritime, dénommée "Eurorep", a été définie. Les navires transportant des marchandises polluantes sont tenus de se signaler dès leur entrée dans cette zone. Ce dispositif est complété par un système spécifique de notification aux services chargés de la surveillance et du contrôle maritime[258].

Dans des communications du 13.3.1996, COM (96) 81, 84, la Commission insiste sur *«le rôle vital des industries maritimes»* et suggère des interventions notamment en matière de sécurité, moyen essentiel de rétablir par ailleurs une concurrence loyale. Elle vise en particulier les principes d'immatriculation et le renforcement du contrôle de l'Etat du port.



[255]Directive 93/75 du Conseil, du 17/9/1993

[256]Commission (93) 647 final

[257]V.: Josselin Ch., «La sécurité maritime: un défi européen et mondial, I et II», Assemblée Nationale, No 1482, Paris 5/7/1994, p. 42 suiv.

[258]Il est cependant important de noter que le caractère obligatoire du système Eurorep ne pourra être généralisé qu'à compter de la date d'entrée en vigueur des amendements à la convention Solas adoptés dans le cadre de l'OMI, qui "légalisent" le principe du compte rendu obligatoire des navires.

CONCLUSION

Le déclin des armements européens, qu'on a constaté, n'est pas dû au hasard. Les armements européens sont aujourd'hui plus tournés vers des trafics océaniques lointains que vers la desserte de l'Europe elle même. La faiblesse de la croissance globale du commerce maritime européen et le recul relatif de certains trafics, l'augmentation rapide de ceux de l'Asie les conduit à se détourner de leurs lignes traditionnelles.

Les chargeurs dans un monde libéralisé veulent profiter des possibilités immédiates de transport à bon marché, quel que soit le pavillon. Ils ne souhaitent pas être engagés dans ce choix par des priorités nationales.

Les gouvernements des Etats membres sont restés, jusqu'alors, assez indifférents au sort de leur marine. Soucieux d'économies budgétaires, notamment les pays du Sud, ils touvent coûteuse une politique de la mer dont ils ne perçoivent pas les bénéfices depuis qu'elle concerne une faible main-d'oeuvre. Ils cherchent à s'en dégager.

La France, plus encore que certains de ses partenaires européens, illustre cet "isolement" de la mer et l'absence d'une stratégie commune à l'ensemble des partenaires de la chaîne comme de la filière maritime[259].

Les autorités de Bruxelles s'intéressent principalement au maritime sous l'aspect de la suppression des protections et d'allégement de la réglementation, ne dépassant pas de simples voeux d'action positive sauf dans de rares domaines comme la sécurité.

Les différents règlements tels qu'ils ont été adoptés constituent un corps de règles abondant, mais ils ne sont pas nécessairement bien adaptés au domaine des transports maritimes. Ils ont été pris pour répondre à des situations particulières, sans vision d'ensemble des développements futurs du transport maritime. Ils ne correspondent donc plus, quelques années après leur adoption aux problèmes concrets tels qu'ils se posent aux armateurs, que ce soit en matière de concurrence du fait du développement des consortiums, que ce soit dans le secteur des prestations de services du fait du transport de porte à porte.

De plus, la rédaction précise des textes et le champ d'application limité laissent peu de place à une interprétation par les autorités communautaires. Une telle rigidité est inadmissible, dans un secteur où les conditions économiques ne cessent de se dégrader.

Cependant, de tous les symptomes de la crise des transports maritimes communautaires, le plus inquiétant est sans doute le vieillissement de l'outil de production[260].

---

[259]V.: Bauchet P., «Les transports de l' Europe, la trop lente intégration»,Economica, 1996, p. 65

Cela peut se traduire par un accroissement de la dépendance de la Communauté Européenne en matière d' approvisionnements[261], une perte en terme de balance de paiements, une aggravation de la crise de la construction navale, et des autres secteurs liés au transport maritime, un effacement de la Communauté Européenne dans les forum maritimes (OMI, CNUCED) et commerciaux internationaux (GATT) sans compter les risques stratégiques pour ne citer que quelques conséquences.

Une profonde étude des dits problèmes et l'adoption d'un programme européen de promotion du transport maritime paraît être la seule réponse possible aux défis qu'affronte le secteur, la majorité des mesures adoptées jusqu'ici n'étant que des réponses provisoires, un traitement d'urgence de la crise, dans l'attente d'une véritable politique communautaire.

---

[260]En mars dernier, le Parlement Européen a discuté l'avis du Comité Economique et Social, concernant l'avenir de l'industrie maritime, où on constate la nécessité de la substitution des vieux navires avec d'autres qui sont conformes aux hautes exigences de sécurité de nos jours.

[261]V.: Aben J., «La sécurité des approvisionnements de l'Europe», dans Lebullenger J., Le Morvan D., «La Communauté européenne et la mer», CEDECE et Economica, 1990

Bibliographie

Annuaires:

- **Annual Report, European Community Shipowners Association**, Brussels, 1994, 1995-96
- **Annual Report, Union of Greek Shipowners**,Greece, 1990-91, 1991-92, 1993-94, 1994-95, 1995-96
- **European Transport Law**, EMLO I, II, III, 1993-1996
- **Maritime Transport**, OECD, 1988

Ouvrages:

- **Abbati C.**, «Transport and European Integration», The European Perspectives Series, Brussels, 1986
- **Assonitis G.**, «Réglementation Internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED», PUF, 1991
- **Bauchet P.**, «L'économie du transport international de marchandises air et mer», Economica, 1982
- **Bauchet P.**, «Les transports de l' Europe, la trop lente intégration»,Economica, 1996
- **Bauchet P.**, «Le Transport International dans l'économie mondial», Economica 1991
- **Bauchet P.**, «Le Transport Maritime», Economica, 1992
- **Bernitsas M. P.**, «Transports et Intégration», Athènes, 1985
- **Boudant Joël,** «L'anti-dumping communautaire», Economica, Paris 1991
- **Boulouis Jean.,** «Droit institutionnel de l'Union européenne», 5^{e} éd., Montchrestien, Paris 1995
- **Bourrinet J.,** «Les relations Communauté européenne- Etats Unis», CEDECE et Economica, Paris 1987
- **Bredima A. - Tzoannos J.**, «The Common Shipping Policy of the EC», North Holland, 1990
- **C. De Cet Bertin** «La réglementation communautaire des transports maritimes, évolution d'une approche», Thèse Nantes, 1995
- **Constantinesco Vladimir, Kovar R., Jacque Jean Paul, et Simon D.**, «Traité instituant la CEE- Commentaire article par article», Economica, Paris 1992
- **Clough M., - Randolph F.**, «Shipping and EC Competition Law», Butterworths, 1991

•**Druesne G.,** «Droit matériel et politiques de la Communauté européenne», PUF, 2ème édition, Paris 1986

•**Erdmenger J.**, «Vers une Politique des Transports pour l' Europe», RTL Edition, 1981

•**Isaac G.**, «Droit communautaire général», 4e éd., MASSON, Paris, 1994

•**Greaves R.**, «Transport Law of the European Community», Athlone, London 1991

•**Lebullenger J., Le Morvan D.,** «La Communauté européenne et la mer», CEDECE et Economica, 1990

•**Power V.**, «EC Shipping Law», Lloyd's of London Press LTD, 1992

•**Schapira J., Le Tallec G., Blaise J.-B.**, «Droit européen des affaires», 4e édition, PUF, France 1994

•**Thomas B.**, «La participation de la Communauté Européenne à l'élaboration des nouvelles normes du droit des activités maritimes», Thèse, Université de Rennes, 1992

•**Tsetsis St.**, «La politique commune des transports de la CEE», Gréce - CEE, 1988

•**Tzoannos J.**, «L'intégration Européene et les transports maritimes» Institut des Recherche Economiques et Industrielles, Athènes 1990

•**Voillemot D.,** «La réglementation CEE anti-dumping et anti-subventions» JOLY éditions 1993

Publications:

•**Batteux C., Le Du Elie,** «Dossier Transports», Moniteur du Commerce International MOCI, No 1121, Paris, 21/3/1994

•**Batteux C., Le Du Elie,** «Dossier Transports», Moniteur du Commerce International MOCI, No 1068, Paris, 15/3/1993

•**Batteux C., Piriac Emm.,** «Transports: un marché commun encore inachevé», Moniteur du Commerce International MOCI, No 1067, Paris, 8/3/1993

•**Bauchet P. - Rathery A.**, «La politique Communautaire des Transports», Problèmes Politiques et Sociaux, No 712, Octobre 1993

•**Berlet Ed.,** «L'avenir du pavillon national dans le transport maritime», Problèmes Economiques, No 2414, Paris 8/3/1995

•**Bonassies P.,** «Regards sur la jurisprudence - droit communautaire», DMF 1994, p.665

•**Boisson P.,** «Le contrôle de la navigation maritime et les services de trafic maritime», Droit Maritime Français, n° 539 juin 1994 p., 403-438

•**Bredima A.,** «The Common Shipping Policy of the EEC», Common Market Law Review, Vol. 18, 1981

•**Bredima A. - Tzoannos J.,** «In search of a Common Shipping Policy for the EC», Journal Common Market Studies, Vol. XX, No 2, 1982

•**Bronner R.,** «Le droit applicable aux transports internationaux des marchandises», Semaine Juridique, No 38, Paris 18/9/1986

•**Buhler J.-C.,** «La mise en place du droit de la concurrence par la Commission européenne en matière de transports maritimes», DMF 1995, p.516

•**Caprioli E.,** «Considérations sur les nouvelles règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport multimodal», Droit Maritime Français, n° 526, avril 1993, p., 205-224

•**Chaumette P.,** «Transports Maritimes», Encycopédie Dalloz, Juin 1995

•**Chaumette P.,** «Droit maritime communautaire», DMF 1993, p.421

•**Chaumette P.,** «L'essor du droit communautaire maritime», DMF 1992, p.339

•**Close G.,** «Article 84 EEC: The Development of Transport Policy in the Sea and Air Sectors», European Law Review, 5, 1980

•**Close G.,** «Inland Transport Services: Recent Developments in Community Policy», Common Market Law Review, 22, 1985

•**Confavreux R.,** «Les transports maritimes dans le droit de la concurrrence communautaire», Revue du Marché Commun et de l' Union Européenne, No 398, Mai 1996

•**Daillier P.,** «L'évolution du droit international des activités maritimes et les progrès du droit communautaire depuis 1982», RTDE, Année 23, No 3, Paris, Juillet- Septembre 1987

•**De Dietrich Ph.,** «Les transports maritimes en l'an 2000», Futuribles, No 79, Paris, Juillet-Aout 1984

•**Dujardin B.,** «Les flottes mondiales dans les enjeux stratégiques», Problèmes Economiques, No 2326, Paris 19/5/1993

•**Dumont de Chassard F., Watson Reg., Matte N.,** «Dossier: Transport of dangerous goods and transfer of dangerous wastes IV», European Transport Law Vol. 26, No 1-2, Chicago 1991

•**Fennel Ph.,** «The Transport Policy Case», European Law Review, 10, 1985

•**Grard L.,** «Transports Maritimes», Joly Communautaire, Tome 3, Juillet 1996

•**Heller M., Watson Brown A., Ballabio Ed.,** «Une societé de l'information a visage humain», I & T Magazine No 19, Avril 1996, Commission Européenne

•**Josselin Ch.,** «La sécurité maritime: un défi européen et mondial, I et II», Assemblée Nationale, No 1482, Paris 5/7/1994

•**Josselin Ch.,** «Le projet de réglement de la Commission relatif aux accords de consortiums maritimes», Assemblée Nationale, No 1009, Paris 16/2/1994

•**Kiantou Pampouki A.,** «Les aides publiques aux transports maritimes», Revue Hellenique Droit Européen, Thessaloniki 1981

•**Koumbis,** «Un logiciel européen pour renforcer la sécurité des trasports maritimes», I&T Magazine, No 19, Avril 1996

•**Kovar R.,** «Compétences des Communautés européennes», Jurisclasseur Europe, Fasc. 420, Editions Techniques, Paris 1990

•**Mesgouez D.,** «L'application des règles communautaires de concurrence aux transports maritimes de ligne», ADMA 1995, p.253

•**Odier Fr.,** «Transports maritimes», Jurisclasseurs, fascicule 1140, 5, 1994

•**Odier F.,** «Quel avenir pour les transports maritimes au sein de la CEE?», ADMA 1989, p.180

•**Odier Fr.,** «Le code de conduite», ADMA, Nantes 1983, p., 233-237

•**Raux J.,** «La capacité internationale des Communautés», Jurisclasseur Europe, Fasc. 2200, Paris 1990

•**Renaux G.,** «Transport par mer-cabotage maritime-libéralisation progressive» BT n° 2481, p. 419

•**Rézenthel R.,** «Décision nationale France Tribunal administratif de Nice 20/12/1985, S.A.R.L. «Bateaux Gallus», RTDE, Année 22, No 2, Paris, Avril- Juin 1986

•**Rideau J.,** «Accords internationaux», Encyclopédie Dalloz, Droit communautaire, Tome I, Paris 1992

•**Riphagen W.,** «The Transport Legislation of the European Communities, its Relationship to International Treaties and its Effect in Member States», Common Market Law Review, 3, 1965-66

•**Robert J.,** «Doubts on a Common Transport Policy», Common Maket Law Review, 5, 1967-68

•**Romainville J., Moreau S., Clump C.,** «Commercial uses of the ECU: Transport and Communication Networks II», De Pecunia, Vol. 4 No 3, Bruxelles, Decembre 1992

•**Tantin G.,** «Un mode d'exploitation nouveau du Transport maritime de lignes régulières: les consortiums d'armateurs», Droit maritime français, n° 453, septembre 196, p., 530-535

•**Vermote L.,** «Le code de conduite des conférences maritimes et le compromis de Bruxelles», Droit Européen des Transports, Vol. 21 No 1 Chicago 1986

•**Wessels G.,** « L'évolution du transport maritime», Petrole Informations, No 1613-14, Paris, Aout 1985

•**Vialard A.,** «Le cabotage maritime», JMM 1992, p. 755

•**Vialard A.,** «L'Europe et les pavillons de navires», ADMA, 1995, p. 39-50

•«Assurances maritimes, Droit communautaire», **Editions Techniques, Juris-Classeur Commercial**, Fascicule 1300, 1993

•«Eurochambres en de EEG vervoerspolitiek», **Bulletin Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen**, Antwerpen April 1986

•«Greek proposal for short sea shipping accepted by EU committee», **SHIPPING**, February 1996

•«La place de l'Europe dans le Commerce Mondial», **Institut Universitaire International**, Luxembourg Juillet 1994

•«La Communauté et les transports maritimes II», **Fiches Pedagogiques, 30 jours d'Europe**, Supplément au No Decembre 1987 et au No Janvier 1988, Paris

•«La crise de la construction navale», **Europe Sociale**, No 2, 1988

•«La Politique Commune des Transports de la CEE dans la perspective du marché unique de 1992», **Prométhée, Bureau d'etudes economiques CEE**

•«Le transport maritime dans le monde I et II», **Bulletin de la Generale de Banque**, No 290 Septembre 1988, et 291 Octobre 1988, Bruxelles

•«The Shipping Sector», **Greek Business Journal**, Athens, December 1996

•«Transport maritime de Passagers et de leurs bagages», **Editions Techniques, Juris-Classeur Commercial**, Fascicule 1276, 1993

•«Transport maritime. Les remparts de la liberté», **Bulletin de la Federation des Enterprises en Belgique**, No 22, Bruxelles Décembre 1986

•«Transport policy in the EC», Economic and Social Consultative Assembly, Brussels, July 1991

•«Pollution des mers, Droit International», **Editions Techniques, Juris-Classeur Commercial**, Fascicule 1288, 1992

•«Une politique européenne des transports maritimes? Tache à la fois difficile et indispensable», **Bulletin de la Federation des Enterprises de Belgique**, No 1, Bruxelles Janvier 1986

•«Vers une politique commune des transports maritimes? Oui mais quelle politique?», **Navigation, Ports et Industries**, Vol.58, No 6, Strasbourg 25/3/1986

Publications Officielles:

1.Centre Européen de l' Entreprise Publique

•«Vers une politique commune des transports maritimes- Avis du CEEP», CEEP 86/Avis 2, Bruxelles janvier 1986

2.Commission des CE

•«Vers une nouvelle stratégie maritime», Doc Commission (96) 81 final, 13/3/1996

• «Short sea shipping», Transport Research APAS, Maritime Transport, European Commission, Brussels 1996

•«Le transport maritime à courte distance, Perspectives et Défis», Doc Commission (95) 317 final, 5/7/1995

•«Maritime transport report», Doc SEC 1994, fin, 8/1/1994

•«Les rapports entre compétences nationales et communautaires: le principe de subsidiarité», Revue du Marché commun, n° 367, avril 1993

•Rapport de la Commission au Conseil, sur l'application de quatre Réglements sur les transports maritimes adoptés par le Conseil le 22/12/1986, SEC(90)1594fin, Bruxelles, 1/8/1990

•Proposition de règlement du Conseil concernant: le changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté, COM(90)219fin, Bruxelles, 1/6/1990

•Communication de la Commission au Conseil: «Un avenir pour les transports maritimes de la Communauté: Mesures destinées à améliorer les conditions d'exploitation des transports maritimes de la Communauté, COM(89)266fin, Bruxelles, 3/8/1989, JO n° C 263 du 16/10/1989, p.11

•Mesures financières et fiscales concernant les operations maritimes entre les navires enregistrés à l'intérieur de la Communauté, SEC(89)921fin, Bruxelles 3/8/1989

•Proposition de règlement du Conseil instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires, COM (89)266fin, 2/8/1989, JOCE C263/11.

•Recommandation de la Commission concernant l'amélioration de l'efficacité du contrôle des navires par l'Etat du port dans la Communauté, COM (89)266fin, 2/8/1989, JOCE C263/15.

•Proposition de règlement du Conseil concernant une définition commune de la notion d'armateur communautaire, COM(89)266fin, 2/8/1989, JOCE C263/16.

•Proposition de règlement du Conseil concernant l'application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres, COM (89)266fin, 2/8/1989, JOCE C263/17

•Communication de la Commission pour un régime de la Communauté pour procurement in the excluded sectors: water, energy, transport and telecommunications, COM(88)376fin, Bruxelles, 11/10/1988

•«DG Affaires sociales et éducation, Analyses, débats, études» **Europe Sociale**, No 2 Luxembourg 1988

•Communication de la Commission au Conseil sur la Convention des Nations Unies concernant les Conditions d'imatriculation des navires, et Proposition de décision du Conseil concernant l'adoption d'une position commune des Etats membres concernant la ratification de la Convention des Nations Unies relatives aux conditions d'imatriculation des navires, COM(86)523fin, Bruxelles, 25/9/1986

•«La Communauté et les transports maritimes», European file, 10/85, May 1985

•«Vers une politique commune des transports. Transports maritimes», Communication et propositions de la Commission au Conseil, COM/85/90/fin. 15/3/1985

•Vers une politique commune des transports. Transports maritimes», Bulletin des CE, Supplement No 5, Luxembourg 1985

•«La Communauté et les transports maritimes», European file, 16/83, May 1983

•Communication de la Commission au Conseil concernant les relations entre Etats membres et pays tiers dans le domaine des transports maritimes, COM(76)341, Bruxelles, 30/6/1976

3.Comité Economique et Sociale des CE

•Avis du Comité éconmique et social sur les «Mesures positives en faveur des transports maritimes (doc, Commission (89) 266 final)», Bruxelles 1991

•Avis du Comité économique et social du 27/11/1985 sur les Communications et Propositions II.1, II.2, II.5, II.6 de la Commission au Conseil «Vers une politique commune des transports-Transports maritimes», Doc.Commission (85)90 final, partie 1

•Rapport de la section des transports et communications sur les communications et proposition de la Commission au Conseil intitulées «Vers une politique commune des transports-Transports maritimes», doc. COM(85)90final, Bruxelles 28/4/1985

4.Parlement Européen

•Sarlis P.: «Deuxième rapport de la commission des transports et du tourisme sur les propositions de la Commission au Conseil relatives à

I.un règlement instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires, l'application du principe de la libre prestation des services aux transports maritime à l'intérieur des Etats membres,

II.un règlement concernant la définition commune de la notion d'armateur communautaire,

III.un règlement concernant l'application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres», A3-259/90/I, II, III, 22/10/1990.

•Sarlis P.: «Premier rapport de la commission des transports et du tourisme sur les propositions de la Commission au Conseil relatives à

I.un règlement instaurant un registre communautaire et prévoyant la navigation sous pavillon communautaire pour les navires l'application du principe de la libre prestation des services aux transports maritime à l'intérieur des Etats membres,

II.un règlement concernant la définition commune de la notion d'armateur communautaire,

III.un règlement concernant l'application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres», A3-199/90/I, II, III, 25/7/1990.

•Braun-Moser Ursula: «Rapport de la commission des transports et du tourisme sur la proposition de la Commission au Conseil relative à un règlement concernant le

chargement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté», A3-345/90, 3/12/1990.

Réglementation:

15/5/1979. -Règlement (CEE) n° 954/79 du Conseil concernant la ratification par les Etats membres de la Convention des Nations Unies relatives à un Code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces Etats à la Convention, JOCE n° L 121, 17/5/1979, p.1.

22/12/1986. -Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil portant application du principe de la libre prestation de services aux transports maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers, JOCE n° L 378, 31/12/1987, p. 1

22/12/1986. -Règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, JOCE n° L 378, 31/12/1986.

22/12/1986. - Règlement (CEE) n° 4057/86 du Conseil relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes, JOCE n° L 378, 31/12/1986

22/12/1986. - Règlement (CEE) n° 4058/86 du Conseil concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique, JOCE n° L 378, 31/12/1986

16/12/1988. -Règlement (CEE) n° 4260/88 de la Commission relatif aux communications, aux plaintes, aux demandes et aux auditions visées au règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil fixant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes.

4/12/1990. -Règlement (CEE) n° 3573/90 du Conseil modifiant, en raison de l'unification allemande, le règlement (CEE) n° 4055/86 portant application du principe de la libre prestation des services aux transporteurs maritimes entre Etats membres et entre Etats membres et pays tiers, JOCE n° L 353, 17/12/1990, p. 16

4/3/1991. -Règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté.

7/12/1992. -Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime), JOCE n° L 364, 12/12/1992, p. 7

25/2/1992. -Règlement (CEE) n° 479/92 du Conseil concernant l'application de l'article 85§3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortia), JOCE n° L 55, 29/2/1995.

13/9/1993. -Directive 93/75/CEE du Conseil relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

22/11/1994. -Directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

22/11/1994. -Directive 94/58/CE du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

20/4/1995. -Règlement (CE) n° 870/95 de la Commission concernant l'application de l'article 85§3 du traité à ceraines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortia) en vertu du règlement (CEE) n° 479/92 du Conseil, JOCE n° L 89, 21/4/1995.

19/6/1995. -Directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port).

Affaires:

- CJCE 5/10/1994, Commission/ République Française, Aff. C-381/93, Rec. I-5145
- CJCE 14/7/1994, Matteo-Peralta, aff. C 379/92, Rec. I 3492
- CJCE 17/5/1994, Corsica Ferries, Aff. C-18/93, Rec. I-1783
- CJCE 1/12/1993, Commission/ Belgique, Aff. C-37/93, Rec. I-6295
- CJCE 17/3/1993, Sloman Neptun, Aff. C-72/91 et C-73/91, Rec. I-887

- CJCE 17/11/1992, Commission/ Royaume-Uni, aff. C 279/89, Rec. I. 5785
- CJCE 10/12/1991, Port de Gênes, aff. C 179/90, Rec. I 5889
- CJCE 4/10/1991, Commission/ Royame-Uni, aff. C 246/89, Rec. 4585
- CJCE 4/10/1991, De Paep, Aff. C-196/90, Rec. I-4815
- CJCE 25/7/1991, Factortame E.A., aff., C 221/89, Rec. I 3905
- CJCE 3/7/1991, Barr et Montrose Holdings, aff. C 355/89, Rec. I 3479
- CJCE 12/12/1990, Kaefer et Procacci, aff. Jointes C 100 et C 101/89, Rec. I 4647
- CJCE 19/6/1990, Factortame E.A., Aff. C-213/89, Rec. I-2433
- CJCE 14/12/1989, The Queen c/ Ministry of Agriculture-Fisheries and Food-ex parte Agegate, aff. C 3/87, Rec. 4459
- CJCE 14/12/1989, The Queen c/ Ministry of Agriculture Fisheries and Food-ex parte Jaderow, aff. C 216/87, Rec. I. 4509
- CJCE 13/12/1989, Corsica Ferries France, Aff. C-49/89, Rec. 4441
- CJCE 30/5/1989, Commission/ Conseil, Aff. 355/87, Rec. 1517
- CJCE, 11/4/1989, Ahmed Saeed Flugreisen et autre/ Zentrale zur Bekämpfung unlautaren Wettbeverbs EV, aff. 66/86, Rec. 803
- CJCE 19/1/1988, Pesca Valentia c/ Ministre de la Pêche et des Forêts, aff. 223/86, Rec. 83
- CJCE 30/4/1986, Ministère Publlic/ Asjes, Aff. 209 à 213/84, Rec. 1457
- CJCE 22/5/1985, Parlement/ Conseil, Aff. 13/83, Rec. 1557
- CJCE 12/10/1978, Commission/ Belgique, Aff. 156/77, Rec. 1881
- CJCE 24/1/1978, Van Tiggele, aff. 82/77, Rec. 25
- CJCE 2 Juillet 1974, Allocations familiales dans le secteur textile, aff. 173/73, Rec. 709.
- CJCE 4/4/1974, Commission/ République Française, Aff. 167/73, Rec. 359
- CJCE 31/3/1971, Commission/ Conseil, aff. 22/70, Rec. 263

Conventions:

•Convention des Nations Unies relatives à un Code de conduite des conférences maritimes

•Convention Internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes, SAR

•La Convention Internationale de 1974 sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)

•Le Protocole de 1978 relatif à la Convention MARPOL de 1973

- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, COLREG
- Convention internationale de 1966 sur les Lignes de charge (LL66)
- The Merchant Shipping (Liner Conferences) Act 1982
- The Merchant Shipping (Liner Conferences) Mandatory Provisions Regulations 1985, SI 1985, No 406