

## **Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence**

**Marie DUAULT**

**Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques**

Le 17 mai 2011, à l'initiative de la Commission européenne, des inspections, non annoncées ont été opérées par des contrôleurs communautaires et nationaux, dans les locaux de douze sociétés de transport maritime. Ces interventions ne s'étaient pas produites depuis les années 1990. Cet évènement permet alors de s'interroger sur les entreprises de transport maritime en droit communautaire de la concurrence, et en particulier sur les groupements de telles entreprises.

Le droit communautaire de la concurrence, en matière de groupements d'entreprises de transport maritime, a évolué depuis ses débuts : sont apparus les conférences maritimes, puis les consortia, et les méga-alliances.

Tout d'abord, la naissance du droit communautaire de la concurrence en matière de transport maritime, donne lieu à une réglementation des conférences maritimes<sup>1</sup>, avec le règlement (CE) n° 4056/86 du Conseil, du 22 décembre 1986, déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86<sup>2</sup> du traité aux transports maritimes. Elle reste conforme au droit commun de la concurrence représenté par les articles 101 et 102 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE), mais sait également s'en distinguer, afin d'assurer la spécificité du transport maritime.

Après de nombreuses affaires strictement traitées par la Commission européenne dans les années 1990, il semble que la montée rapide de la compétitivité internationale, les effets de la conteneurisation et l'émergence du gigantisme, conduisent les conférences maritimes à une certaine obsolescence, voire à une existence contraire aux règles juridiques régulant la concurrence. Cette réglementation ne remplit pas ses objectifs, et finit par s'évanouir. Le 25 septembre 2006, le Conseil adopte le règlement (CE) n° 1419/2006<sup>3</sup>, abrogeant le règlement (CE) n° 4056/86. Cette abrogation de l'exemption de groupe prend effet au 18 octobre 2008.

A côté des conférences maritimes, une réglementation sur les consortia<sup>4</sup> apparaît, avec le règlement n° 870/95 de la Commission, du 20 avril 1995<sup>5</sup>. Ensuite, intervient le règlement

---

<sup>1</sup> Ce sont des ententes en vertu desquelles tous les membres s'entendent pour appliquer le même taux de fret pour le transport maritime du même produit pour un service régulier : voir RAJOT Bénédicte, *Transports maritimes et concurrence communautaire*, Paris, Economica 2001, p. 154-155.

<sup>2</sup> Maintenant articles 101 et 102 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE).

<sup>3</sup> Abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, et modifiant le règlement (CE) n° 1/2003 de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp.

<sup>4</sup> Ce sont des groupements de compagnies maritimes qui coopèrent, afin de fournir en commun des services de transports maritimes de marchandises, de rationaliser leurs activités et de réaliser des économies d'échelle.

n° 823/2000 de la Commission du 19 avril 2000. Il remplace celui de 1995, qui était établi pour cinq ans. Puis, le règlement n° 463/2004 de la Commission, du 12 mars 2004, modifie quelques dispositions du règlement de 2000. L'objectif de cette modification est de mettre le règlement en harmonie avec la modification des règles de procédure, relatives à la mise en œuvre de la concurrence, issues du règlement n° 1/2003 du Conseil, du 16 décembre 2002. Enfin, le règlement n° 906/2009 de la Commission, du 28 septembre 2009<sup>6</sup>, qui dispose du même titre que le règlement de 2000, renouvelle l'exemption des consortia pour cinq ans.

En parallèle, se développent les méga-alliances<sup>7</sup>, associations à l'échelle globale, de plusieurs firmes concurrentes, qui choisissent de mener un projet ou une activité spécifique en coordonnant les compétences et ressources nécessaires<sup>8</sup>.

Les premières méga-alliances sont nées en 1994, et sont devenues opérationnelles en 1996<sup>9</sup>. Les méga-alliances conservent l'identité de chaque partenaire. Les membres ne coopèrent que sur une partie de leur activité. Dans certains secteurs de leur activité, ils sont concurrents : chacun des partenaires reste indépendant, garde ses intérêts et son autonomie. Dans une alliance, le dessein des armateurs est de conserver le maximum de services de chaque partenaire, afin d'avoir une activité variée, répondant à de nombreux besoins. Les deux motivations principales de la méga-alliance, sont la maximisation des parts de marché, et l'extension de la couverture géographique des services<sup>10</sup>.

Les méga-alliances sont un moyen pour les armateurs, de mettre en œuvre leurs propres objectifs stratégiques, et ne sont pas l'objectif même<sup>11</sup>. Le dessein d'une méga-alliance est donc de permettre aux membres de réaliser leurs objectifs stratégiques individuels, qu'ils ne pourraient atteindre seuls. L'acquisition ou l'accès aux marchés et aux technologies sont les moyens utilisés pour atteindre cet objectif. Les économies d'échelle sont générées à la fois par la décroissance du coût moyen avec la taille du navire, et par la synthèse de l'effet simultané de l'accroissement de la taille du navire et du réseau sur le coût moyen.

Ainsi, les méga-alliances tendent à « consolider et à rationaliser l'offre de transport sur le segment maritime (composante horizontale) et le long de la chaîne logistique (composante verticale) »<sup>12</sup>. Dans les faits, les méga-alliances, qui sont avantageuses pour les chargeurs, les armateurs, et les utilisateurs, sont d'une très grande importance à l'échelle européenne et internationale, même si les consortia existent toujours en nombre non négligeable, à côté d'autres types d'ententes.

Comment les méga-alliances s'intègrent-elles dans le droit communautaire de la concurrence, et comment sont-elles le reflet des groupements d'entreprises de transport maritime ? Les méga-alliances ont un rapport au droit très malléable bien que devant être

---

<sup>5</sup> Il concerne l'application de l'article 85 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortia) en vertu du règlement n° 479/92 du Conseil.

<sup>6</sup> Concernant l'application de l'article 81 paragraphe 3 du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums).

<sup>7</sup> Telles que Grand Alliance, Global Alliance, New World Alliance et United Alliance, dans le domaine maritime. Les méga-alliances sont également appelées alliances, alliances stratégiques ou alliances globales.

<sup>8</sup> DTETIE J-P., *Strategor : Politique générale de l'entreprise*, Dunod, 4<sup>ème</sup> édition, Paris, 1997.

<sup>9</sup> Rapport de l'OCDE, « Competition policy in liner shipping », 2000, p. 26.

<sup>10</sup> CARIOU P., *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ?*, Thèse, Paris, 2000, p. 277.

<sup>11</sup> GOMES-CASSERES B., « Do you really have an alliance strategy? », *Strategy & Leadership*, Vol. 26, Issue 4, 1998.

<sup>12</sup> CARIOU P., *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ?*, Thèse, Paris, 2000

rigoureux (I), et représentent une tendance vers la banalisation et le pragmatisme du droit communautaire de la concurrence (II).

## **I. Les méga-alliances à l'épreuve du droit**

### **A/ Une nature juridique à la carte pour les méga-alliances**

La méga-alliance est une notion économique, mais produit des effets de droit : elle est a priori un acte juridique. Cependant, elle ne dispose pas d'un régime juridique spécifique. Qu'est-ce qu'une méga-alliance en termes juridiques ? Nous allons l'analyser sous l'angle du contrat, puis de la société, qui sont, en plus de l'acte concerté ou du « gentleman agreement »<sup>13</sup>, les qualifications les plus probables de la méga-alliance.

Tout d'abord, il est difficile de qualifier les méga-alliances en tant que contrat, puisque nous n'avons pas de définition juridique de ce terme. La détermination de la nature juridique de l'alliance en tant que contrat peut être tentée, mais n'est pas certaine, d'autant plus qu'il existe un très grand panel de méga-alliances, qu'elles sont en perpétuelle évolution, et qu'elles fonctionnent dans le secret des affaires. Le contrat est un acte juridique conventionnel générateur d'obligations et permettant le transfert de droits réels<sup>14</sup>. De nombreuses méga-alliances répondent à cette définition. Les obligations sont définies par les armateurs qui décident de s'allier entre eux, et permettent de fixer un cadre aux droits réels attribués à chacun des armateurs. Les droits réels dont bénéficient les armateurs, se représentent sous la forme de services partagés, comme une mise à disposition des navires de chaque armateur vis-à-vis du ou des autres, ou un échange des moyens de télécommunication. La possibilité pour chaque armateur de se retirer de l'alliance peut aussi se voir comme un droit.

Les méga-alliances sont-elles identiques aux autres contrats maritimes qui rassemblent les armateurs ? Elles ne sont pas des conférences maritimes, qui jouent sur les tarifs. En revanche, les alliances stratégiques sont considérées comme étant des consortia étendus, pour certaines d'entre elles. Leur étendue est géographique, et concerne la technique et les services, les méga-alliances agissant sur des activités plus larges que les consortia, comme les terminaux ou les équipements, afin d'être en osmose avec la globalisation des échanges grandissante, et la course au gigantisme. Les contrats des méga-alliances sont de même type que ceux des consortiums à recrutement dissocié<sup>15</sup>, mais leur champ d'application est plus étendu en termes de coopération, matériel partagé, etc. Nombre d'auteurs et d'intellectuels considèrent que les méga-alliances sont des « méga-consortiums »<sup>16</sup>. La classification du consortium en tant que contrat, pouvant être déduite du code civil et de la doctrine, il peut en être fait de même pour les « méga-consortiums ».

Pour prendre la qualification de contrat, la méga-alliance doit avoir un objet, une cause, doit être conforme à l'ordre public et aux bonnes mœurs, à la vérité et à la justice sociale. Les effets du contrat, sont sa force obligatoire, et son opposabilité à l'égard des tiers. Si la méga-alliance applique ces effets, en plus de toutes les autres conditions contractuelles sur le fond et

---

<sup>13</sup> Un gentleman agreement est un accord informel (il peut être oral, écrit ou implicite). Les parties garantissent son exécution sur la base de l'honneur.

<sup>14</sup> MALINVAUD P. et FENOUILLET D., *Droit des obligations*, Litec, Paris, 2010, p. 45.

<sup>15</sup> Dans ce type d'accord, l'organisation commerciale de chaque armateur est conservée. Le consortium à recrutement dissocié (ou à marketing séparé), est à différencier du consortium à regroupement commun (ou à marketing intégré), qui n'a qu'un réseau commercial liant les armateurs à la clientèle.

<sup>16</sup> TERRASSIER N., *Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières*, éditions Moreux, Paris, 1997, p. 158.

la forme, elle peut porter la qualification de contrat. Lorsqu'il existe, le contrat de méga-alliance est un contrat « sui generis »<sup>17</sup>, typique<sup>18</sup>, qui ne déroge qu'aux propriétés, mais pas aux caractéristiques, d'un modèle de référence qui serait celui du contrat de consortium.

Ensuite, il doit à présent être considéré qu'une méga-alliance très intégrée, peut aller au-delà de la qualification de contrat, et peut prendre la forme d'une société<sup>19</sup>. Les conditions de forme de constitution d'une société sont la rédaction des statuts, ainsi que les formalités de publicité dans un journal d'annonce légale, et celles d'immatriculation au Registre du Commerce et des Sociétés (RCS). Les conditions générales de fond de la société sont un groupement de personnes qui sont les associés, le consentement non vicié, la capacité, et l'objet social. Les conditions spécifiques sont la mise en commun d'apports<sup>20</sup>, la vocation aux bénéfices, aux économies et la contribution aux pertes, ainsi que « l'affectio societatis »<sup>21</sup>. La société a la personnalité morale. Pour les groupements les plus intégrés, les méga-alliances peuvent prendre la forme de sociétés. Elles peuvent par exemple être des sociétés anonymes ou des sociétés à responsabilité limitée. Les méga-alliances peuvent parfois prendre la forme de sociétés créées de fait, ou de sociétés en participation, et partant, pas des sociétés à part entière. Les sociétés peuvent se restructurer en groupes de sociétés, allant jusqu'à la fusion, lorsque le désir d'intégration est très fort. Les méga-alliances peuvent être un pont permettant d'aller jusqu'à cette restructuration et peuvent conduire à des « joint venture »<sup>22</sup>, et des fusions/acquisitions. Mais ce n'est plus le cadre de l'alliance. On entre ici dans une politique d'entreprises, un processus d'intégration, alors que les groupements sont dans une relation commerciale.

Nous observons que la méga-alliance peut être un terme très élastique, et prendre des formes très différentes. Finalement, la typologie juridique des alliances est très large, parce que l'objet de l'alliance peut être varié. Plusieurs formes peuvent alors être prises, correspondant à différentes motivations, et au degré d'intégration recherché par les membres de l'alliance. L'alliance n'est pas une structure ; c'est un concept flexible à but économique et pratique. Nous pouvons seulement dire qu'en termes d'opération et d'implication commerciale, elle est un groupement d'entreprises de transport maritime, et doit rester dans cette logique, sans la dépasser. Reste à savoir si elle est conforme au droit (B).

## B/ Les méga-alliances face au droit communautaire de la concurrence

---

<sup>17</sup> Qui ne relève d'aucun contrat spécial.

<sup>18</sup> Qui porte la marque d'une autonomie conceptuelle véritable et « aurait vocation à être nommé pour prendre rang dans la nomenclature des contrats nommés », selon Chenut : CHENUT C-H., *Le contrat de consortium*, LGDJ, Paris, 2003, p. 112.

<sup>19</sup> Selon l'article 1832 du Code civil, « la société est instituée par deux ou plusieurs personnes qui conviennent par un contrat d'affecter à une entreprise commune des biens ou leur industrie en vue de partager le bénéfice ou de profiter de l'économie qui pourra en résulter. Elle peut être instituée, dans les cas prévus par la loi, par l'acte de volonté d'une seule personne. Les associés s'engagent à contribuer aux pertes ».

<sup>20</sup> Les apports sont un contrat, un transfert de valeurs, qui sont des biens corporels meubles ou immeubles et incorporels : apport en nature, somme d'argent : apport en numéraire ; ou connaissance, travail, savoir-faire : apport en industrie.

<sup>21</sup> L'affectio societatis est un élément dégagé par la jurisprudence, et que les juges estiment indispensable. Ils considèrent que l'affectio societatis fait partie de ce que le législateur a voulu exprimer à travers l'article 1822 du code civil, qui donne la définition de la société. C'est l'intention de collaborer sur un pied d'égalité (chacun participant aux bénéfices comme aux pertes), dans l'intérêt de créer un projet commun.

<sup>22</sup> Une joint venture est une entreprise commune ou coentreprise, créée par deux entreprises ou plus et détenue à part égale par ces dernières, dans le but de réaliser un projet particulier. Les membres ont une commercialisation commune, mettent leurs connaissances, leurs technologies ou leurs ressources en commun, mais ils conservent leur nom et leurs capitaux.

Afin d'étudier la place des méga-alliances dans le droit, alors qu'elles sont très importantes dans les faits, il est fondamental de savoir si elles sont conformes au droit communautaire de la concurrence, et si l'UE exerce à leur égard, un rôle contraignant.

Les méga-alliances, qui n'entrent pas dans un cadre juridique précis, mais se déguisent sous des formes très variées, empruntées au droit existant, peuvent se conformer au droit des obligations, ou au droit des sociétés. Mais l'important est surtout de savoir si elles sont conformes au droit communautaire de la concurrence. Il faut étudier si elles respectent le droit communautaire commun de la concurrence, puis le droit communautaire spécifique au transport maritime, qui ne se représente aujourd'hui que par les règlements de consortiums, le plus récent étant celui de 2009.

En premier lieu, concernant le droit communautaire de la concurrence, il s'agit de savoir si les méga-alliances sont conformes à la réglementation communautaire en matière d'ententes, et d'abus de position dominante.

Le droit communautaire des ententes, est règlementé par l'article 101 du TFUE. Cet article, qui établit le principe d'interdiction des ententes, ne s'applique que lorsque le commerce des Etats-membres de l'UE est susceptible d'être atteint. Une entente est une convention plus ou moins complexe conclue entre des partenaires ayant exprimé leur volonté commune de se comporter sur le marché d'une manière déterminée. La méga-alliance répond bien à la définition d'entente. Ensuite, l'article 101 établit que les ententes interdites sont celles qui ont une influence restrictive sur la concurrence dans le marché commun. Si la méga-alliance restreint la concurrence par quelque moyen que ce soit, elle est prohibée par le droit communautaire de la concurrence, sauf exemption individuelle. Cette dernière sera accordée ou refusée, après une étude réalisée au cas par cas, par la Commission européenne. La difficulté est de déterminer le caractère restrictif de la concurrence. Par ailleurs, ce même article 101 prévoit que les accords, décisions, pratiques concertées, ou catégories de ces actions, qui favorisent le progrès technique ou économique, font plus progresser la production ou la distribution des produits, qu'ils ne restreignent la concurrence, peuvent être déclarés conformes au droit communautaire de la concurrence. Les méga-alliances qui répondent à ces qualités, ne sont donc pas des ententes prohibées. Des exceptions au principe d'interdiction des ententes, sont également considérées par des communications de la Commission<sup>23</sup>. Une analyse fine de l'impact du groupement est primordiale.

Par ailleurs, le droit des abus de position dominante est régi par l'article 102 du TFUE. Une position dominante sur le marché commun, ou sur une partie de celui-ci, exploitée par une ou plusieurs entreprises, est prohibée. La cause en est que le commerce entre les Etats-membres est susceptible d'être affecté. La Commission considère que ce comportement restrictif peut être attribué collectivement<sup>24</sup>, si plusieurs entreprises adoptent une stratégie de marché harmonisée, selon un schéma sur lequel elles se sont accordées<sup>25</sup>. Cela peut tout à fait correspondre au cas des méga-alliances. Pour être interdite et sanctionnée, la position dominante doit être abusive. Cet abus peut être prouvé au regard du contrat du groupement de méga-alliance, s'il en existe, ou du comportement de la méga-alliance. La rédaction et l'exécution du contrat doivent donc être réalisées avec la plus grande vigilance des membres du groupement.

---

<sup>23</sup> Comme celle du 27 mai 1970, relative aux accords d'importance mineure<sup>23</sup>, ou celle du 29 juillet 1968, relative aux accords, décisions et pratiques concertées concernant la coopération entre entreprises<sup>23</sup>, dans la mesure où la productivité et la compétitivité sont augmentées sur un marché élargi.

<sup>24</sup> Voir Commission, 21 décembre 1988, JOCE, n° L. 78, 21 mars 1989.

<sup>25</sup> Voir CJCE, 22 octobre 1986, Affaire 75/84, *Metro SB Grossmaerkr. Activités* n° 20/86 p. 4.

D'autre part, afin d'analyser si les méga-alliances sont contraires ou non, au droit communautaire de la concurrence, il faut se pencher sur le droit spécial de la concurrence, appliqué aux transports maritimes dans l'UE. La réglementation relative aux conférences maritimes ayant été abolie, il ne reste plus aujourd'hui, que celle liée aux consortia.

Les méga-alliances sont généralement vues comme des « méga-consortia », et seraient donc conformes au droit communautaire de la concurrence, spécifique aux transports maritimes, car elles respecteraient la réglementation concernant les consortia. Nous pouvons dire que dans les cas où la méga-alliance respecte la réglementation relative aux consortia<sup>26</sup>, elle peut bénéficier de l'exemption accordée à ce type de contrat, et être considérée comme conforme au droit communautaire de la concurrence. En revanche, la méga-alliance peut aller bien en-deçà, ou au-delà du contrat de consortium, et ne pas respecter certaines dispositions de la réglementation relative à ce type de groupement. Dans cette situation, la Commission devra étudier les méga-alliances au cas par cas, afin de juger de leur conformité au droit, et en particulier au droit communautaire de la concurrence.

Nous devons garder à l'esprit que le but de la méga-alliance est économique. Si une méga-alliance est non conforme au droit communautaire de la concurrence, ce n'est pas le groupement en tant que tel qui doit être condamné, mais les effets de la méga-alliance, son comportement. Cependant, savoir si les méga-alliances sont conformes ou non au droit, n'est pas évident, la méga-alliance pouvant n'être qu'une simple pratique concertée, sans formalités par exemple. L'accès aux documents qui pourraient permettre de trancher de leur conformité ou de leur non-conformité au droit, peut être difficile voire impossible, ces accords étant généralement pris dans le secret. De plus, ces accords sont en perpétuelle évolution. Il faut donc être pragmatique, et, en procédant au cas par cas, regarder les effets de la méga-alliance sur les tarifs, la restriction des trafics, la réduction de l'offre de navires, etc. En réalité, il faut procéder comme la Commission l'a fait lors de recours, pour analyser le comportement des conférences maritimes, au temps où elles bénéficiaient d'une exemption.

Ce caractère flou d'une conformité au droit communautaire de la concurrence, pourrait animer la Commission vers une surveillance pointue et un contrôle sérieux de ces groupements. La jurisprudence pourrait clarifier cette question. De cette façon, l'insécurité juridique pourrait être combattue.

Dans le secteur maritime, la Commission européenne n'est pas intervenue pour contrôler les méga-alliances ou les consortia, des années 1990, au 17 mai 2011. Avant cette dernière date, nous pouvions croire que son application sévère du droit communautaire de la concurrence, s'était limitée au régime d'exemption accordé aux conférences maritimes, dans les années 1990. Avant le 17 mai 2011, nous pouvions nous interroger sur le comportement souple et discret de la Commission !

Est-ce significatif d'une souplesse accordée aux ententes depuis les années 2000 ? Pourquoi la Commission serait-elle plus flexible à l'égard des consortia et méga-alliances, que des conférences maritimes ? Il est vrai que la Commission avait mal accueilli les conférences maritimes dès leurs débuts, mais cela ne veut pas dire qu'elle a une « préférence » pour les consortia et méga-alliances. Peut-on déduire de cette souplesse, un plus grand respect des règles communautaires de la concurrence par les consortia et méga-alliances, par rapport à certaines conférences maritimes ? Cela signifie-t-il que les armateurs ont retenu la leçon du contrôle communautaire accompagné de ses sanctions, envers les conférences maritimes ? Pas automatiquement. En effet, il peut exister des consortia et méga-alliances qui contournent le droit dans la discrétion. Si la Commission ne les étudie pas, il y a

---

<sup>26</sup> Car ce n'est qu'un consortium étendu.

peu de moyens de savoir s'ils sont légaux ou pas. Et puis, les décisions ne reflètent pas forcément la réalité. Ainsi, des contournements du droit peuvent être réalisés sans que des décisions n'apparaissent, et des groupements peuvent être jugés alors qu'ils ne sont pas contraires au droit. Les groupements d'entreprises de transport maritime sont peut-être plus discrets, et les dérives ne sont peut-être pour l'instant pas affichées. Leur remise en cause apparaîtrait par un faisceau d'indices, probablement surtout mis en lumière dans les relations intra-armateurs, et dans les répercussions sur la clientèle. Quels intérêts défend la Commission ? La concurrence ? Les intérêts du consommateur, qui consiste pour la Commission à empêcher les monopoles et la hausse des tarifs ? Consolider le secteur maritime économiquement ? Créer des géants et les protéger ? La Commission doit avant tout réussir à maintenir un commerce fort dans le marché commun. Le respect du droit de la concurrence est un moyen pour y accéder, et le transport maritime en est un autre. Mais la Commission, qui représente l'UE, souhaite un marché commun sans frontière. Or celui-ci vit dans la dynamique d'un marché mondial. Le droit de la concurrence sait rendre ce marché performant pour les chargeurs et consommateurs, et conduire à une baisse des coûts du transport maritime. C'est pourquoi l'UE a besoin de groupements tels que les consortia ou les méga-alliances. De plus, l'UE, premier marché du monde, voit son droit de la concurrence avoir un impact mondial.

Très récemment, le 17 mai 2011, des inspections, non annoncées ont été opérées par des responsables de la Commission des autorités nationales compétentes, dans les locaux de 12 sociétés de transport maritime. L'initiative vient de la Commission. L'objectif est de contrôler la bonne application du droit communautaire de la concurrence, au regard des cartels, pratiques économiques restrictives et/ou abus de position dominante sur un marché, qui sont interdits. Cette inspection est intéressante, car elle est la première à avoir lieu après l'abrogation de l'exemption accordée aux conférences maritimes dans l'UE. C'est aussi ce qui fait l'importance et l'objet de cette inspection. La Commission observera si les entreprises de transport maritime ont su s'adapter et se conformer au nouveau régime de droit communautaire de la concurrence. Il est supposé que la Commission cherche les preuves d'un complot entre transporteurs, relatif au retrait de capacités lors de la crise économique de 2009. La Commission pourrait également suspecter les armateurs de lignes régulières, de s'informer de la mise en place de surtaxes<sup>27</sup>. Dans ces 12 sociétés, certaines sont membres de méga-alliances, telles que « Singapore-based Neptune Orient Lines »<sup>28</sup>, « Hong Kong's Orient Overseas »<sup>29</sup>, « Hapag-Lloyds »<sup>30</sup> ou « Nippon Yusen Kaisha »<sup>31</sup>. Les entreprises objet de l'inspection, sont persuadées de leur conformité à la réglementation européenne, et semblent vouloir coopérer avec la Commission dans ses enquêtes<sup>32</sup>.

La Commission respecte le droit du défendeur, et n'émet aucune présomption quant aux résultats des inspections. Le processus d'engagement du contrôle des entreprises de transport maritime par la Commission, ne signifie aucunement que les sociétés faisant l'objet des enquêtes, ont des pratiques anticoncurrentielles.

Le règlement n° 1/2003 du 16 décembre 2002 confère à la Commission des pouvoirs étendus en matière d'investigation, de contraintes et de sanctions. Le montant des amendes est variable, en fonction de la gravité et de la durée des pratiques. La Commission fixe un

---

<sup>27</sup> HAGEN P., « EU watchdogs raid top box lines in antitrust probe », Lloyd's List, 17 may 2011.

<sup>28</sup> Membre de la New World Alliance.

<sup>29</sup> Membre de la Grand Alliance.

<sup>30</sup> Membre de la Grand Alliance.

<sup>31</sup> Membre de la Grand Alliance.

<sup>32</sup> HAGEN P., « Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd and Hamburg Süd visited as Brussels raids box lines », Lloyd's List, 17 may 2011.

montant de base, puis, des majorations ou des minorations sont attribuées en fonction de la situation. Les majorations ont un but dissuasif, et de correction par rapport aux gains opérés du fait de l'infraction. La politique de clémence<sup>33</sup> qui existe dans l'aérien, est prévue par ce règlement dans le secteur maritime. Ainsi, les entreprises qui dénoncent une entente, sont gratifiées en bénéficiant d'une réduction ou d'une immunité d'amendes.

Les entreprises de transport maritime de lignes régulières vont procéder à un audit interne, afin de vérifier leur conformité à la réglementation communautaire de la concurrence. Si elles découvrent une pratique suspecte ou non-réglementaire, elles peuvent solliciter la clémence auprès de la Commission. Des enquêtes supplémentaires seront certainement engagées par la Commission, ou par des entreprises qui auront procédé à la politique de clémence. Après avoir obtenu les preuves du non-respect de la réglementation communautaire par l'entreprise, et procédé à l'application de la procédure d'indulgence, la Commission prendra une décision finale dans un délai de 12 mois.

Nous constatons qu'après la souplesse accordée par la Commission, aux entreprises de transport maritime, et aux groupements de ces entreprises, un contrôle s'exerce après une forte modification du droit communautaire de la concurrence appliqué au transport maritime, et une crise économique majeure. Nous pouvons supposer que cette inspection ne sera pas la dernière, et pouvons nous demander si les projecteurs de contrôle du droit communautaire de la concurrence, se tourneront sur l'industrie du transport maritime ces prochaines années, comme dans les années 1990. Il faut garder à l'esprit que la Direction générale de la concurrence, sous la direction de Joaquin Almunia, est le plus important organisme de contrôle de l'UE, et a une pratique rigoureuse du contrôle antitrust<sup>34</sup>.

Finalement, l'UE n'a pas un rôle très contraignant à l'égard des méga-alliances jusqu'au 17 mai 2011. A partir de cette date, suite au processus d'enquêtes engagé par la Commission, celle-ci pourrait emprunter une sévérité envers les alliances, peut-être aussi grande qu'envers les conférences maritimes dans les années 1990. La Commission doit tenir compte du contexte économique européen et international qui évolue rapidement, afin de conserver un marché commun puissant, et donc un droit de la concurrence efficace, et une politique de transport maritime influente. Pour cela, elle pourrait bien en arriver un jour, à utiliser des moyens dissuasifs et punitifs. Cependant, il n'existe pas pour l'instant dans l'Union européenne, de pénalisation du droit communautaire de la concurrence. Les punitions restent financières, envers les personnes morales. Les entreprises doivent faire un calcul du bénéfice de leur fraude, par rapport au risque de se voir attribuer une lourde amende. Mais s'il y avait pénalisation de ce droit, des amendes et des peines pourraient être infligées aux personnes physiques, ce qui serait encore plus dissuasif. Dans le droit actuel de la concurrence, une politique d'auto-évaluation répandue comme dans le secteur aérien, pourrait être bénéfique. Elle favoriserait la Commission européenne à atteindre ses objectifs, et éviterait aux entreprises de transport maritime, d'être lourdement punies.

## **II. Vers la banalisation et le pragmatisme du droit communautaire de la concurrence**

---

<sup>33</sup> Il s'agit d'une politique anti-cartel européenne, qui permet de sanctionner très durement les cartels, sur la base d'une dénonciation d'une compagnie, de la part d'une autre compagnie. La compagnie qui dénonce l'autre, en donnant des informations à la Commission, ne subira aucune sanction de la Commission. En revanche, la compagnie accusée sera passible de dommages et intérêts en juridiction civile. Cette démarche est aussi appelée politique d'auto-évaluation.

<sup>34</sup> HAGEN P., « Shipping faces further scrutiny by Brussels », *Lloyd's List*, 18 may 2011.



Le droit communautaire commun de la concurrence prend le dessus sur le droit spécifique au transport maritime, et se veut pragmatique. Cette tendance se réalise par un lien très fort entre le droit et les faits (A), pour aller vers un droit équilibré (B).

#### A/ Le rapport des faits au droit

Les faits et le droit sont « foncièrement indissociables »<sup>35</sup>. Il est envisageable de se dire que les méga-alliances seront un jour régies par le droit. Mais ce n'est pas ce que nous pensons. Nous croyons plutôt que les faits continueront à s'adapter au droit. En d'autres termes, les méga-alliances poursuivront leur développement, parallèlement à l'évolution de la société dans laquelle elles vivent, mais elles se calqueront sur les régimes juridiques existants, en fonction de l'objectif qu'elles visent, et des changements de la société. Les paramètres factuels et environnementaux (l'économie surtout, mais aussi les techniques de navire, des ports...) en perpétuel mouvement, auront toujours un effet sur les méga-alliances. Il nous semble que ce terme si large et élastique, ne peut être contenu dans une définition et un régime juridique. Comme il n'existe et n'existera selon nous, pas de droit spécial pour les méga-alliances, et donc pas de droit communautaire de la concurrence spécifiquement à ces groupements d'entreprises de transport maritime, c'est le droit communautaire commun de la concurrence qui s'y applique. Leur conformité continuera à être estimée au regard de ce droit. A côté de ce dernier, pourront s'appliquer le droit des contrats, ou le droit des sociétés. Les méga-alliances ne sont pas dans une logique règlementaire, mais commerciale. Elles sont informelles, et leur réglementation n'est pas nécessaire dans l'immédiat. Il suffit de les envisager par rapport aux effets sur le marché, et de voir s'il est contestable<sup>36</sup> ou pas.

Le droit a l'habitude de se saisir du fait. Mais dans le cas des méga-alliances, pour le moment, et pour longtemps selon nous, ce sont elles, les figures des faits, qui se saisissent de telle ou telle forme de droit<sup>37</sup>. Elles réinventent le droit, en l'adaptant à de nouvelles situations qu'elles représentent. Elles ajoutent de nouvelles couleurs au tableau juridique existant, dont les teintes se faisaient parfois anciennes<sup>38</sup>. Elles ne modifient pas les règles juridiques, mais leur donnent une nouvelle dimension. Les méga-alliances, dominantes dans les faits, dans les groupements d'entreprises de transport maritime, apportent une note d'actualité au droit, sans le modifier directement. Nul besoin de créer un régime juridique propre aux méga-alliances ; celles-ci s'adaptent au droit existant, et lui donnent une forme nouvelle et moderne. Le droit a été créé pour régir une réalité donnée. Les méga-alliances donnent une nouvelle réalité à la règle de droit.

La méga-alliance est bien un terme économique, auquel le monde juridique se calque. Nous retrouvons bien ici le fait que le droit de la concurrence n'est qu'un moyen, afin d'atteindre un résultat d'une autre dimension. Ce résultat est le bon fonctionnement du commerce dans le marché européen.

---

<sup>35</sup> RIGAUX F., « La notion de fait en science juridique », *Annales de droit de Louvain*, Louvain, 1988, p. 3.

<sup>36</sup> La contestabilité du marché signifie l'existence d'une concurrence au moins potentielle.

<sup>37</sup> DUAULT M., *Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence*, Mémoire, Nantes, 2011, p. 66 s.

<sup>38</sup> Le droit des obligations, ou le droit des sociétés, sont tout à fait adaptés à notre temps. Et les méga-alliances participent à la conservation de la modernité de ce droit. Il en est autrement du droit communautaire de la concurrence, qui lui, se fait vieillissant, car il n'envisage qu'une exemption bénéficiant aux consortia, alors que les méga-alliances sont plus présentes dans les faits, que ces derniers, et ce mouvement va croissant. Les méga-alliances, utilisant le droit commun de la concurrence communautaire, ainsi que la réglementation relative aux consortia, donnent une touche de modernité à ce droit.

Par ailleurs, toujours concernant le rapport des faits au droit, le pragmatisme doit dominer, et celui-ci découle des faits. Les méga-alliances sont les plus importants groupements d'entreprises de transport maritime. Ce phénomène s'amplifiera avec le temps, et les consortia se verront amoindris. La société et l'économie évoluant, des groupements souples, élastiques, qui permettent une indépendance dans l'interdépendance, s'impose. Ainsi, la conservation d'une autonomie commerciale et d'une certaine concurrence, et la garantie d'un retour rapide à l'indépendance totale, en cas de succès dans les affaires, s'avère nécessaire. Ce besoin est réel et pragmatique, et les méga-alliances sont les groupements adéquats pour y répondre.

Nous avons vu précédemment que les méga-alliances étaient plus un phénomène factuel et économique, que juridique. Et si les faits allaient avoir un impact si grand sur le droit, que les méga-alliances, qui sont les groupements d'entreprises de transport maritime dominants dans les faits, prendraient le dessus sur la réglementation spécialisée dans le transport maritime, qui ne concerne plus que les consortia ? Ce serait alors les faits qui détermineraient l'évolution du droit communautaire de la concurrence, relativement aux transports maritimes. Si une telle hypothèse se réalisait, la réglementation relative aux consortia ne serait donc plus d'une grande importance aux vues des faits, et le règlement de 2015, prévu comme une révision du règlement de 2009<sup>39</sup> par la Commission, relative à l'exemption de groupe accordée aux consortia, ne serait plus un besoin. Nous irions ainsi vers une banalisation du droit communautaire de la concurrence. Il n'y aurait plus de réglementation spécifique au transport maritime, dans le droit communautaire de la concurrence.

La démarche menant à la banalisation du droit communautaire de la concurrence est engagée par le règlement n° 1419/2006 abrogeant l'exemption accordée aux conférences maritimes. Elle est poursuivie par deux règlements majeurs, qui précisent la réglementation commune en matière de droit communautaire de la concurrence. Le premier est le règlement n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité CE. Le second règlement est établi par la Commission en 2007. Il s'agit des « lignes directrices » relatives à l'application de l'article 81. Ces dernières précisent à l'armateur, la nature des échanges autorisés ou prohibés, en référence à l'article 81 du TCEE<sup>40</sup>, texte de droit commun du droit communautaire de la concurrence, en matière d'ententes<sup>41</sup>.

L'UE irait donc vers une concurrence libre, sans privilèges, sans exemptions. Si la réglementation relative aux consortia n'est plus, alors les ententes ne seront soumises qu'à la réglementation de droit commun, qui est celle de l'article 101 TFUE, suivie de près par l'article 102 TFUE qui traite de l'abus de position dominante. Ainsi, les ententes, qu'elles soient conférences maritimes, consortia ou méga-alliances, devront se conformer au droit commun en matière de droit communautaire de la concurrence. Seules les « bonnes ententes » subsisteront. Cette tendance va à l'inverse de celle de l'époque où apparaissent les premières conférences maritimes. En effet, en ce temps, les armateurs pensaient qu'une concurrence pure et parfaite mènerait les compagnies maritimes à la faillite, et serait incompatible avec le maintien d'un service régulier et stable, dans le transport maritime de lignes régulières.

Avec une concurrence pure et parfaite, les méga-alliances permettront de faire face à l'imprévisibilité de la demande de transport menant à la circulation de conteneurs par navires,

---

<sup>39</sup> Qui expire le 25 avril 2015.

<sup>40</sup> Maintenant article 101 du TFUE.

<sup>41</sup> Voir BONASSIES P., « Droit communautaire. Conférences maritimes. Lignes directrices », DMF 2008, n° 12, p. 15, et BESANCON M. et FEDI L., « La fin du régime des conférences maritimes : vers une concurrence pure et parfaite du transport par mer au départ ou à destination de l'Union européenne ? », DFM 2008 n° 696.

en faible quantité. De plus, elles permettront de lutter contre la volatilité dans les prix et dans les services. Les méga-alliances, par leur ampleur, compenseront la difficulté d'une concurrence pure et parfaite. Même si elles n'ont pas de régime juridique propre, même si la spécificité du transport maritime est en train de se perdre dans le droit communautaire de la concurrence, nous pouvons penser qu'elles permettent au système des lignes maritimes régulières de survivre. Par conséquent, elles sont plus bénéfiques que néfastes. D'ailleurs, elles correspondent plus à une amélioration de l'offre de services de lignes régulières, qu'à la mise en place d'un pouvoir de marché. En effet, elles favorisent l'exploitation d'économies d'échelle et de synergies opérationnelles<sup>42</sup>.

Finalement, le droit communautaire de la concurrence tend vers la prise en compte des faits. Le choix du pragmatisme est pris, et celui de la banalisation du droit communautaire de la concurrence est enclenché.

Lorsque nous avons parlé de pragmatisme au début de cette sous-partie, nous entendions flexibilité des consortia et des méga-alliances. Nous pouvons ajouter que la banalisation du droit communautaire de la concurrence, est un phénomène qui prend en compte l'importance de cette flexibilité, et des méga-alliances. Ce mouvement du droit est donc bien pragmatique, et réaliste. L'échange d'information, qui est primordial dans cette nouvelle phase des groupements d'entreprises de transport maritime, fait également partie de ce pragmatisme. Le choix d'une adaptation des méga-alliance, à des formes existantes du droit, est aussi considéré comme pragmatique, dans la mesure où point n'est besoin de créer du droit spécialement pour le domaine des transports, en particulier maritimes, et que l'utilisation des formes juridiques existantes suffit. En revanche, nous pouvons reprocher au pragmatisme de ne pas garantir une grande sécurité juridique, car le flou domine dans la qualification de la nature et du régime juridique des méga-alliances. Mais nous avons traité cette difficulté plus haut, et conclu que l'adaptation des méga-alliances aux formes juridiques existantes était la meilleure solution.

Selon Loïc Gard, le temps où le droit de la concurrence d'acclimait au droit maritime, correspondait à une phase transitoire, qui a maintenant laissé place à une époque où le droit maritime doit s'adapter au droit de la concurrence<sup>43</sup>.

Nous espérons que la banalisation du droit communautaire de la concurrence saura garder en mémoire le pragmatisme, et l'appliquer lorsqu'il le faudra, quitte à accorder un soupçon de spécificité au transport maritime en cas de besoin. En somme, il est à souhaiter que l'UE saura considérer le droit communautaire de la concurrence comme un droit économique, et donc malléable selon l'évolution de la société et essentiellement de l'économie, car il est essentiel que ce droit reste un moyen, et ne soit pas une finalité. Nous pouvons imaginer l'impact de ce droit qui tend vers la banalisation et le pragmatisme (B).

## B/ Vers la perfection d'un droit en quête d'équilibre

La banalisation du droit communautaire de la concurrence aura pour conséquence une nette réduction des ententes. Dans une concurrence pure et parfaite, la concurrence entre

---

<sup>42</sup> La méga-alliance est vue comme un moyen d'atteindre une allocation optimale des navires sachant que le nombre de navires dont dispose un armateur est limité. Voir en ce sens, CARIOU P., *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ?*, Thèse, Paris, 2000, chapitre 5.

<sup>43</sup> GRARD L., « La réforme des règles de concurrence applicables au transport maritime se poursuit avec les consortiums maritimes », *Revue de droit des transports*, novembre 2009.

armateurs se renforcera, les ententes visant à restreindre la concurrence s'amointrissant. Pour faire face à cela, les armements tenteront de trouver une solution pour faire des économies et gagner en puissance. Oligopoles, achats et fusions apparaîtront peut-être alors en nombre croissant. Les grands acteurs auront la part belle, tandis que les petits et moyens survivront difficilement, le transport maritime étant une industrie lourde, nécessitant d'énormes moyens.

Ce système bénéficiera-t-il aux chargeurs et aux utilisateurs du commerce maritime ? La compétition entre concurrents se trouvera amoindrie, avec les phénomènes de concentration, d'achat et de fusions. Par conséquent, cela sera une perte pour les chargeurs, qui n'auront plus le choix d'un armateur moins coûteux. Les consommateurs ne seront donc pas non plus bénéficiaires de cette concurrence pure et parfaite. Or, n'est-ce pas important pour la Commission, de protéger les consommateurs en premier lieu ? Est-ce le prix à payer pour être dans l'air du temps, autrement dit, en phase avec la mondialisation et ses conséquences ? Car l'UE donne aux géants, et aux méga-alliances, la puissance pour « avoir le vent en poupe ». Les transports doivent répondre à des intérêts collectifs : ceux des acteurs, qui exportent, consomment et importent.

Même si de nombreux acteurs du commerce maritime ne sont pas bénéficiaires de cette tendance, celle-ci favorise-t-elle au moins le développement économique européen, et le commerce à l'intérieur du marché commun ? Nous l'espérons ! La mondialisation a pour effet l'accroissement des échanges et de la productivité. Il semblerait alors que le commerce à l'intérieur du marché commun, aurait un lien encore plus étroit avec le commerce mondial, de par l'importance des méga-alliances. Ainsi, le développement économique européen ressentirait probablement plus l'impact de l'économie mondiale, et suivrait le cours du développement global. Mais aucune certitude ne peut être donnée à ce sujet.

Et le droit en lui-même, sera-t-il simple à manipuler ? Si nous arrivons à une banalisation du droit communautaire de la concurrence, le droit commun en cette matière sera-t-il facilement applicable ? Il n'est pas évident que la détermination de la validité ou non, d'une entente, sera aisée. La sécurité juridique ne sera donc pas assurée. Comme les lignes directrices l'ont fait, des précisions apportées à la signification de l'article 101 TFUE seraient une bonne chose, afin d'en garantir une meilleure compréhension de la part des acteurs du commerce maritime, et d'accroître la sécurité juridique. L'information par l'UE, à son public, est primordiale. L'épanouissement d'une politique d'auto-évaluation par les armements, par rapport au droit communautaire de la concurrence, serait donc facilité. Ainsi, pour atteindre un pragmatisme poussé, dans la nouvelle tendance de banalisation du droit communautaire de la concurrence, des progrès sont encore à réaliser en matière de sécurité juridique.

Par ailleurs, une surveillance et un contrôle par la Commission, devront être sérieusement considérés et effectivement appliqués. Mais la Commission, en essayant de faire respecter le droit communautaire de la concurrence, ne devra pas entacher le développement économique européen, en étant trop sévère. Retirer les exemptions, oui, mais restreindre les groupements d'entreprises de transport maritime outre mesure, par une interprétation étendue de l'article 101 TFUE, non. C'est pourquoi des précisions relatives à cet article 101 sont les bienvenues, afin de protéger les acteurs des ententes. La spécificité du transport maritime dans le droit communautaire de la concurrence se réduisant à une peau de chagrin, nous espérons que la Commission n'appliquera pas un régime draconien aux groupements d'entreprises de transport maritime, qui pourraient pourtant participer au développement économique européen. Nous espérons aussi que la Commission saura prendre en compte les modifications apportées par la domination des méga-alliances, comme par exemple l'importance du portuaire et du multimodal, en plus du maritime, dans les groupements

d'entreprises de transport maritime. Elle doit s'adapter aux évolutions de son temps. En somme, la Commission doit concilier droit de la concurrence, et économie maritime.

Les articles 101 et 102 TFUE ont pour dessein de protéger l'intégration du marché intérieur, car sans ces règles, les entreprises pourraient contrecarrer tous les effets d'une libéralisation dans l'UE<sup>44</sup>. La Commission ne doit pas oublier que la concurrence n'est qu'un moyen, pour que le commerce du marché commun soit fructueux. Le droit communautaire, comme la politique de l'UE, doivent aider à atteindre cet objectif. La Commission ne doit donc pas être un frein. Car l'objectif final du développement économique européen, est le bien-être de la population européenne, qui est consommatrice des marchandises qui circulent. Le transport maritime doit donc garantir leur bonne circulation, avec un service accessible géographiquement, un service de qualité, varié selon les besoins, et à un coût abordable.

En plus de cela, l'UE et le droit communautaire, devront prendre en compte le droit qui existe et qui évolue, à l'international. Il n'existe pas actuellement d'harmonisation internationale relativement aux conférences maritimes. Une congruence des réglementations devrait être atteinte. Il existera peut-être même un jour, un ordre international du droit de la concurrence, comme l'envisagent et l'espèrent certains auteurs<sup>45</sup>. La question du contrôle et de l'application de ces règles internationales pourrait cependant poser problème. Ainsi, l'UE saura s'adapter à son temps, dominé par la mondialisation, à son environnement, et saura prendre les bonnes mesures quant à son droit communautaire de la concurrence. D'autant que le droit communautaire et international de la concurrence, sont interdépendants, les marchés européen et mondial l'étant également. Le droit de la concurrence est un droit économiques, nous le rappelons, et il doit s'adapter à la société dans laquelle il est instauré. Aussi, il est fondamental que ceux qui forment et appliquent le droit, ne se focalisent plus sur la capacité, mais sur la loyauté des clients, l'accroissement de la qualité et des choix des services. Un nouveau mode de pensée doit être atteint.

Somme toute, cette tendance vers la banalisation du droit communautaire commun de la concurrence, n'est pas un retour en arrière, mais un enrichissement de ce droit commun. Les groupements d'entreprises de transport maritimes ne doivent plus être vus comme une menace, mais plutôt comme une chance. Le droit n'accepte donc plus que ceux qui sont une chance, et restreint les possibilités de menace.

Afin de conserver justice, équilibre et efficacité, il est souhaitable que le droit communautaire de la concurrence - qui sera le seul à régner sur les groupements d'entreprises de transport maritime, dominés par les méga-alliances- soit pragmatique, réaliste, et proche du consommateur, qui est aussi citoyen européen. Il doit « ajuster » ses voiles, comme le dit avec pertinence, W.A. Ward<sup>46</sup>, et considérer avant tout, la loyauté des clients, l'accroissement de la qualité et des choix des services, plutôt que la capacité. Il se peut que ce mode de pensée pénètre plus facilement dans les esprits, si le droit de la concurrence était plus proche du citoyen. Car, le droit communautaire de la concurrence est certes un droit économique visant à l'efficacité du marché commun, mais c'est aussi un droit communautaire, visant à garantir l'intérêt du citoyen européen.

---

<sup>44</sup> IMMENGA U., « Le droit de la concurrence dans l'économie globale », dans Mélanges en l'honneur de FARJAT G., *Philosophie du droit et droit économique, quel dialogue ?*, éditions Frison-Roche, Paris, 1999, p. 107.

<sup>45</sup> IMMENGA U., « Le droit de la concurrence dans l'économie globale », dans Mélanges en l'honneur de FARJAT G., *Philosophie du droit et droit économique, quel dialogue ?*, éditions Frison-Roche, Paris, 1999, p. 111.

<sup>46</sup> « Le pessimiste se plaint du vent, l'optimiste espère qu'il va changer, le réaliste ajuste ses voiles ». W.A. Ward est un auteur américain né en 1921 et mort en 1994.



## BIBLIOGRAPHIE

### Ouvrages :

- CHENUT C-H., *Le contrat de consortium*, LGDJ, Paris, 2003 ;
- DTETIE J-P., *Strategor : Politique générale de l'entreprise*, Dunod, 4<sup>ème</sup> édition, Paris, 1997 ;
- MALINVAUD P. et FENOUILLET D., *Droit des obligations*, Litec, Paris, 2010 ;
- RAJOT Bénédicte, *Transports maritimes et concurrence communautaire*, Paris, Economica 2001 ;
- RIGAUX F., « La notion de fait en science juridique », *Annales de droit de Louvain*, Louvain, 1988 ;
- TERRASSIER N., *Stratégie de développement du transport maritime de lignes régulières*, éditions Moreux, Paris, 1997.

### Articles :

- BESANCON M. et FEDI L., « La fin du régime des conférences maritimes : vers une concurrence pure et parfaite du transport par mer au départ ou à destination de l'Union européenne ? », *DFM* 2008 n° 696 ;
- BONASSIES P., « Droit communautaire. Conférences maritimes. Lignes directrices », *DMF* 2008, n° 12 ;
- GOMES-CASSERES B., « Do you really have an alliance strategy? », *Strategy & Leadership*, Vol. 26, Issue 4, 1998 ;
- GRARD L., « La réforme des règles de concurrence applicables au transport maritime se poursuit avec les consortiums maritimes », *Revue de droit des transports*, novembre 2009 ;
- HAGEN P., « EU watchdogs raid top box lines in antitrust probe », *Lloyd's List*, 17 may 2011 ;
- HAGEN P., « Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd and Hamburg Süd visited as Brussels raids box lines », *Lloyd's List*, 17 may 2011 ;
- HAGEN P., « Shipping faces further scrutiny by Brussels », *Lloyd's List*, 18 may 2011 ;
- IMMENGA U., « Le droit de la concurrence dans l'économie globale », dans *Mélanges en l'honneur de FARJAT G., Philosophie du droit et droit économique, quel dialogue ?*, éditions Frison-Roche, Paris, 1999.

### Mémoires / Thèses :

- CARIOU P., *Les alliances stratégiques dans le transport maritime de lignes régulières : efficacité ou pouvoir de marché ?*, Thèse, Paris, 2000 ;
- DUAULT M., *Les méga-alliances, à l'image des groupements d'entreprises de transport maritime, en droit communautaire de la concurrence*, Mémoire, Nantes, 2011.

### Autres :

- Rapport de l'OCDE, « Competition policy in liner shipping », 2000.