

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 268

43^e année

20 octobre 2000

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

.....

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Commission

2000/627/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 16 mai 2000 relative à une procédure d'application de l'article 81 du traité CE [affaire IV/34.018 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)] [notifiée sous le numéro C(2000) 1170]** 1

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 16 mai 2000

relative à une procédure d'application de l'article 81 du traité CE

[affaire IV/34.018 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)]

[notifiée sous le numéro C(2000) 1170]

(Les textes en langues allemande, anglaise, danoise et française sont les seuls faisant foi.)

(2000/627/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n° 17 du Conseil du 6 février 1962 premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1216/1999⁽²⁾, et notamment son article 3, paragraphe 1, et son article 15, paragraphe 2,

vu le règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil du 19 juillet 1968 portant application des règles de concurrence au secteur des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable⁽³⁾, modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, et notamment son article 11, paragraphe 1, et son article 22, paragraphe 2,

vu le règlement (CEE) n° 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes⁽⁴⁾, modifié par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, et notamment son article 11, paragraphe 1, et son article 19, paragraphe 2,

vu la décision prise par la Commission, le 19 avril 1994, d'engager la procédure dans cette affaire,

après avoir donné aux entreprises concernées l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission et de présenter toute autre observation éventuelle conformément à l'article 19 du règlement n° 17, à l'article 26 du règlement (CEE) n° 1017/68, à l'article 23 du règlement (CEE) n° 4056/86 et au règlement (CE) n° 2842/98 de la Commission du 22 décembre 1998 relatif à l'audition dans certaines procédures fondées sur les articles 85 et 86 du traité CE⁽⁵⁾,

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes, du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports et du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes dans le domaine des transports maritimes,

considérant ce qui suit:

RÉSUMÉ

- (1) Dans la présente décision, la Commission arrive à la conclusion que les parties au Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA) ont enfreint l'article 81, paragraphe 1, du traité CE et l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68 en convenant de ne pas accorder de rabais sur les tarifs publiés pour les taxes et les surtaxes. L'accord prévoyant de ne pas accorder de

⁽¹⁾ JO 13 du 21.2.1962, p. 204/62.

⁽²⁾ JO L 148 du 15.6.1999, p. 5.

⁽³⁾ JO L 175 du 23.7.1968, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 378 du 31.12.1986, p. 4.

⁽⁵⁾ JO L 354 du 30.12.1998, p. 18. Avant l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 2842/98, la Commission a suivi la procédure prévue par les règlements n° 99/63/CEE, (CEE) n° 1630/69 et (CEE) n° 4260/88.

rabais ne peut bénéficier d'une exemption en application ni de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE ni de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68. La Commission inflige des amendes pour cette infraction.

- (2) Les comptes rendus de réunions cités aux considérants 40 à 54 montrent que les parties ont discuté des façons possibles d'harmoniser les pratiques des membres de la Far East Freight Conference et celles de leurs principaux concurrents hors conférence en matière de taxes et de surtaxes. De telles discussions dans le cadre du FETTCSA allaient au-delà des activités compatibles avec la notion d'«entente technique» au sens de l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 4056/86 et de l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 1017/68. Tout accord résultant de telles discussions constituerait une infraction à l'article 81, paragraphe 1, du traité CE. Au vu des comptes rendus, aucun accord spécifique n'a été consigné en dehors de celui prévoyant de ne pas accorder de rabais, et la présente décision ne constate pas d'infractions en ce qui concerne les discussions qui ont eu lieu entre les parties au sujet de la monnaie dans laquelle sont libellés les tarifs et des taxes et surtaxes.

LES FAITS

1. INTRODUCTION

- (3) Le Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA) était un accord entre compagnies maritimes desservant les routes entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient, daté du 5 mars 1991. Le FETTCSA est entré en vigueur le 4 juin 1991.
- (4) Les parties au FETTCSA ont soutenu que «l'accord avait pour objet d'améliorer le fonctionnement du transport maritime en introduisant plus de transparence et de clarté au niveau des taxes et des surtaxes et en normalisant la méthode utilisée pour leur calcul».
- (5) Le 15 juillet 1991, le Conseil des chargeurs européens a officiellement déposé une plainte contre le FETTCSA auprès de la Commission.
- (6) Le 28 septembre 1992, la direction générale de la concurrence de la Commission a informé les parties au FETTCSA qu'elle estimait que le FETTCSA tombait sous le coup de l'article 85, paragraphe 1 (à présent l'article 81, paragraphe 1), qu'il ne constituait pas une «entente technique» au sens de l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 4056/86 et qu'il devait être notifié pour permettre à la Commission de décider si une exemption individuelle pourrait être accordée.
- (7) Le 19 avril 1994, la Commission a adopté une communication des griefs.
- (8) Le 26 mai 1994, la Commission a été informée que les parties au FETTCSA avaient mis fin à l'accord le 10 mai 1994. La Commission a été informée que la dernière réunion des parties au FETTCSA avait eu lieu le 8 septembre 1992.
- (9) Le FETTCSA n'avait pas fait l'objet d'une notification à la Commission avec demande d'exemption individuelle, les parties ayant considéré qu'il s'agissait d'une entente technique au sens de l'article 2 du règlement (CEE) n° 4056/86.
- (10) La Commission considère que le FETTCSA relève du champ d'application du règlement n° 17 et du règlement (CEE) n° 1017/68 ainsi que du règlement (CEE) n° 4056/86.

2. LES PARTIES

2.1. Les parties au FETTCSA

- (11) Les parties au FETTCSA étaient toutes des compagnies maritimes. À l'origine, leur nombre était de vingt: quatorze étaient membres de la Far Eastern Freight Conference (FEFC) et six étaient des compagnies maritimes indépendantes opérant sur les mêmes routes (voir ci-dessous).

Membres de la FEFC	Ben Line Container Holdings Ltd (Ben Line) Compagnie générale maritime (CGM) East Asiatic Company (EAC) Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd) Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (K Line) A. P. Møller — Maersk Line (Maersk) Malaysia International Shipping Corporation Bhd (MISC) Mitsui OSK Lines Ltd (MOL) Nedlloyd Lijnen BV (Nedlloyd) Neptune Oriental Lines Ltd (NOL) Nippon Yusen Kaisha (NYK) Orient Overseas Container Line (OOCL) P&O Containers Ltd (P&O) Polish Ocean Line (POL)
Compagnies indépendantes	Cho Yang Shipping Co. Ltd (Cho Yang) Deutsche Seereederei Rostock GmbH (DSR) Evergreen Marine Corp (Taiwan) Ltd (Evergreen) Hanjin Shipping Co. Ltd (Hanjin) Senator Linie GmbH & Co. KG (Senator) Yangming Marine Transport Corp (Yangming)

- (12) La communication des griefs a été adressée à dix-huit parties au FETTCSA: celles énumérées ci-dessus, sauf Ben Line et EAC. La Commission a été informée, le

14 juillet 1992, que Ben Line avait mis fin à ses activités dans le domaine des transports maritimes le 2 juillet 1992. Le 23 juillet 1993, elle a été informée [dans le cadre de la procédure EATA (East Asia Trades Agreement), voir considérants 19, 20 et 21] que l'East Asiatic Company et EACBen Container Line Ltd n'exploitaient plus de navires sur les routes en question, bien que les navires qu'ils avaient exploités aient été maintenus en service par Maersk sur ces mêmes routes pendant un certain temps.

- (13) Depuis janvier 1991, DSR et Senator exploitaient un service en commun sur les routes entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient et, en 1994, elles ont fusionné. En 1994, CGM a renoncé au trafic Europe du Nord-Extrême-Orient et, en 1996, elle a été rachetée par la Compagnie maritime d'affrètement. En 1997, Nedlloyd Lijnen BV et P&O Containers Limited ont fusionné pour constituer P&O Nedlloyd Container Line Ltd, Hapag-Lloyd AG a transféré ses activités dans le domaine du transport maritime de ligne par conteneur à Hapag Lloyd Container Linie GmbH, et Hanjin a pris le contrôle de DSR-Senator Lines GmbH.
- (14) Lorsqu'on considère le FETTCSA, il convient d'examiner non seulement les parts de marché que détenaient à l'époque les parties à l'accord, mais aussi la structure du marché. Le fait que de nombreuses parties au FETTCSA étaient aussi membres de la FEFC et que toutes les parties au FETTCSA étaient parties à l'EATA revêt une importance particulière. La participation des parties au FETTCSA à ces autres accords est décrite dans le tableau 1.

Tableau 1: Structure du marché en 1993

	EATA	FETTCSA	FEFC
CGM	oui	oui	oui
Cho Yang	oui	oui	non
DSR-Senator	oui	oui	non
Evergreen	oui	oui	non
Hanjin	oui	oui	non
Hapag-Lloyd	oui	oui	oui
Hyundai	oui	non	non
K Line	oui	oui	oui
Maersk	oui	oui	oui
MISC	oui	oui	oui
MOL	oui	oui	oui
Nedlloyd	oui	oui	oui
NOL	oui	oui	oui
NYK	oui	oui	oui
OOCL	oui	oui	oui
P&OCL	oui	oui	oui
Yangming	oui	oui	non

2.2. La Far Eastern Freight Conference (FEFC) ⁽⁶⁾

- (15) La FEFC est une association qui regroupe des compagnies maritimes assurant des services de transport réguliers entre l'Europe et l'Extrême-Orient. La FEFC ne propose pas elle-même de services de transport et ne conclut pas elle-même de contrats avec des chargeurs ou d'autres clients. Elle régleme un certain nombre de conditions, notamment les tarifs, sur la base desquelles les compagnies membres offrent leurs services. La FEFC est utilisée par ses membres comme organe central pour publier leurs décisions et communiquer avec d'autres organisations, parmi lesquelles les conseils de chargeurs.
- (16) En vertu de l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86 sur l'exemption par catégorie dont bénéficient les conférences maritimes, les membres de la FEFC sont autorisés à pratiquer des taux uniformes ou communs pour la fourniture de services de transport maritime de ligne.
- (17) Les membres de la FEFC s'entendent également sur les niveaux des taxes et des surtaxes qui faisaient l'objet du FETTCSA. La présente décision ne concerne que l'extension aux compagnies indépendantes de la décision des compagnies membres de la FEFC de ne pas accorder de rabais sur les taxes et les surtaxes. Dans la mesure où les taxes et les surtaxes de la FEFC concernent les services de transport maritime, elles relèvent de l'exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes. La présente décision ne traite pas la question de savoir si des accords fixant le montant des taxes et des surtaxes qui concernent les services de manutention au port relèvent ou non du champ d'application de l'exemption par catégorie. En ce qui concerne les services d'acheminement terrestre, la Commission est arrivée à la conclusion, dans des décisions antérieures, que les accords de fixation des prix portant sur ce type de services étaient exclus du champ d'application de l'exemption par catégorie ⁽⁷⁾.

- (18) En 1991, les membres de la FEFC détenaient une part de marché de 58 % pour le trafic entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient.

2.3. East Asia Trades Agreement ⁽⁸⁾

- (19) L'EATA était un accord conclu le 27 août 1992 entre les principales compagnies maritimes desservant les

⁽⁶⁾ La Far Eastern Freight Conference réunit les Europe/Japan & Japan/Europe Freight Conferences, Hong Kong/Europe Freight Conference, Philippines/Europe Conference et Sabah, Brunei & Sarawak Freight Conference. Ses activités sont décrites plus en détail dans la décision 94/985/CE de la Commission (Far Eastern Freight Conference) (JO L 378 du 31.12.1994, p. 17).

⁽⁷⁾ Décision 94/985/CE (Far Eastern Freight Conference) (JO L 378 du 31.12.1994, p. 1); décision 94/980/CE de la Commission (Trans-Atlantic Agreement) (JO L 376 du 31.12.1994, p. 1); décision 1999/243/CE de la Commission (Trans-Atlantic Conference Agreement) (JO L 95 du 9.4.1999, p. 1).

⁽⁸⁾ Décision 1999/485/CE de la Commission (Europe Asia Trades Agreement) (JO L 193 du 26.7.1999, p. 23).

routes Europe-Extrême-Orient, parmi lesquelles figuraient douze membres de la FEFC et les sept compagnies indépendantes desservant ces routes⁽⁹⁾. Selon le secrétaire de l'EATA⁽¹⁰⁾, le FETTCSA a vu le jour en mars 1991, à la suite de discussions entre différentes compagnies maritimes sur l'accord qui a précédé l'EATA, le European Stabilisation Agreement (ESA).

- (20) L'EATA prévoyait un système d'échange d'informations concernant les capacités et la mise en place d'un programme de régulation des capacités en vertu duquel les parties convenaient de ne pas utiliser une partie de leurs capacités. L'EATA avait pour objectif déclaré de réduire la concurrence par les prix entre les parties à l'accord en limitant artificiellement la capacité de transport maritime offerte aux chargeurs souhaitant faire transporter leurs marchandises de l'Europe du Nord vers l'Extrême-Orient.
- (21) Les parties à l'EATA ont mis fin à l'accord à compter du 16 septembre 1997.

3. LE FETTCSA

3.1. Les conditions du FETTCSA

- (22) Conformément à l'article 2 de l'accord, le FETTCSA avait pour objet:
- i) la définition de normes sectorielles pour le calcul et la fixation des taxes et surtaxes au moyen de procédures communes et
 - ii) l'utilisation d'un mécanisme commun pour le calcul et la fixation des taxes et surtaxes autres que celles couvrant le transport maritime et l'acheminement intérieur.
- (23) Concrètement, l'article 5 de l'accord prévoyait:
- «... Aux fins du calcul et de la fixation des taxes et surtaxes autres que celles couvrant le transport maritime et l'acheminement terrestre, les parties peuvent se consulter en vue de:
- a) l'établissement ou l'application de règles uniformes concernant la structure et les conditions régissant l'application des tarifs de transport;
 - b) la fixation ou l'application de prix et conditions forfaitaires pour l'organisation et l'exécution d'opérations successives ou supplémentaires de transport maritime.»

(24) La formulation des objectifs définis à l'article 5, points a) et b), de l'accord reflète les termes utilisés à l'article 2, paragraphe 1, points f) et c), du règlement (CEE) n° 4056/86.

(25) L'article 6 de l'accord disposait que:

«Les parties appliquent la même méthode de calcul et de fixation des taxes et surtaxes [...] conformément aux procédures et mécanismes communs prévus à l'article 2 et établis par l'article 5 du présent accord.»

(26) Les articles 7 et 11 de l'accord prévoyaient que les parties procèdent à des échanges de vues et d'informations sur tous les sujets entrant dans le cadre de l'accord et fixent les modalités de gestion de l'accord. L'article 3 de l'accord prévoyait que les parties ne sont pas tenues de convenir d'une ligne de conduite commune ni d'y adhérer (sauf dans la mesure où les parties peuvent convenir de contracter en commun une dépense ou une obligation à l'égard de tiers) et que l'adhésion à l'accord se faisait de plein gré.

(27) L'article 11 de l'accord prévoyait que le directeur général et le personnel de la FEFC assureraient le secrétariat du FETTCSA pendant la durée de validité de l'accord.

3.2. Le champ d'application du FETTCSA

- (28) Les principales taxes et surtaxes appliquées sur les trafics Europe-Extrême-Orient sont les suivantes:
- 1) coefficient d'ajustement de soutage (BAF);
 - 2) coefficient d'ajustement monétaire (CAF);
 - 3) taxes de manutention au terminal (THC);
 - 4) taxes de mise en conteneur de groupage (LCLSC);
 - 5) taxes d'immobilisation;
 - 6) surestaries;
 - 7) prime pour équipements spéciaux;
 - 8) surtaxe pour risques de guerre.

⁽⁹⁾ Hyundai Merchant Marine Co. Ltd était partie à l'EATA, mais non au FETTCSA.

⁽¹⁰⁾ Lettre du secrétaire de l'EATA à la Commission datée du 19 octobre 1993.

- (29) Une description succincte de chacune de ces taxes et surtaxes est fournie à l'annexe II. Parmi les autres taxes et surtaxes, on peut citer les surtaxes applicables au transport, les taxes pour levage hors normes, les surtaxes pour marchandises dangereuses et les surtaxes d'encombrement.
- (30) Un tableau indiquant la manière dont ces taxes et surtaxes sont incorporées au prix payé par le chargeur est joint à l'annexe III. Il est extrait du NT90, le barème publié par la FEFC⁽¹¹⁾.

3.3. La portée géographique du FETTCSA

- (31) Selon l'article 4 du FETTCSA, l'accord s'applique aux transports effectués à partir de ports et de points d'Extrême-Orient vers des ports et des points d'Europe du Nord et inversement. L'Europe du Nord est définie comme comprenant l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse et la Tchécoslovaquie. L'Extrême-Orient comprend le Japon, la République de Corée, la République populaire de Chine, Taïwan, Hong Kong, Macao, la Thaïlande, le Kampuchéa démocratique, le Viet Nam, Singapour, la Malaisie, le Laos, la Birmanie, le Brunei, les Philippines et l'Indonésie.

3.4. L'importance des taxes et surtaxes

- (32) Selon le Conseil des chargeurs européens et le Conseil national des usagers des transports (CNU)⁽¹²⁾, les taxes qui s'ajoutent au fret maritime, telles que les surtaxes, peuvent représenter quelque 35 % du coût total de transport supporté par les chargeurs ou pas moins de 60 % du taux de fret réel. Le secrétariat du FETTCSA a admis que les taxes et les surtaxes pouvaient atteindre (dans le trafic ouest-est) jusqu'à 60 % du prix total⁽¹³⁾.

4. ACTIVITÉS DES PARTIES DANS LE CADRE DU FETTCSA

- (33) Les parties ont tenu les réunions suivantes dans le cadre du FETTCSA:
- 1) 30 septembre 1991: comité technique;
 - 2) 9 juin 1992: dirigeants;
 - 3) 8 septembre 1992: dirigeants.

- (34) Les comptes rendus de ces réunions montrent que des représentants de toutes les compagnies (à l'exception de Ben Line et de POL et, pour la première réunion, de MISC) y ont participé, de même que plusieurs représentants de la FEFC. Aux fins de la présente décision, la Commission se fonde sur ces comptes rendus ainsi que sur l'accord FETTCSA lui-même et les diverses explications fournies par les secrétariats de la FEFC et du FETTCSA dans leur correspondance avec la Commission et sur la réponse des parties à la communication des griefs de la Commission.

4.1. Accord prévoyant de ne pas accorder de rabais

- (35) L'accord suivant est consigné dans le compte rendu de la réunion tenue le 9 juin 1992:

«Conformément aux dispositions du FETTCSA, la date à laquelle les taxes et surtaxes seront mises en vigueur doit être fixée d'un commun accord. Le président déclare qu'il est tenu de rapporter, conformément au FETTCSA, que les dirigeants des compagnies membres de la FEFC ont décidé que tous les suppléments, y compris les coefficients d'ajustement monétaire et d'ajustement de soutage, seraient facturés intégralement, selon le tarif FEFC, à compter du 1^{er} juillet 1992. Il existe, certes, des contrats qui ont été conclus sur une base forfaitaire nette ("nett all-in basis") et ne peuvent malheureusement être modifiés à court terme, mais tous les nouveaux contrats comprendront l'ensemble des suppléments. Il est proposé que toutes les parties au FETTCSA facturent intégralement les suppléments sur la base de leurs propres tarifs pour le trafic vers l'est et vers l'ouest.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité par les compagnies FETTCSA présentes» (italique ajouté par nous).

- (36) La Commission en déduit que les compagnies membres du FETTCSA qui étaient présentes à la réunion (c'est-à-dire toutes celles qui étaient parties au FETTCSA à l'exception de Ben Line et POL) étaient convenues qu'à compter du 1^{er} juillet 1992 elles n'accorderaient plus de rabais sur les taux des «suppléments» figurant dans leurs tarifs. Dans leur réponse à la communication des griefs, les parties au FETTCSA ont admis que «la formulation du compte rendu de la réunion des dirigeants du FETTCSA du 9 juin 1992 se prête malheureusement à une telle interprétation». Les parties font valoir que leur accord n'avait pas pour objet de ne pas accorder de rabais, mais de cesser d'appliquer des taux forfaitaires nets («nett all-in rates»), c'est-à-dire qu'il s'agissait d'un accord visant à offrir et à facturer des taux désagrégés «en mentionnant tous les suppléments figurant dans le tarif d'une compagnie donnée, dans un souci de clarté à l'égard des chargeurs»⁽¹⁴⁾. Vu la formulation du compte rendu, la Commission n'est pas convaincue par l'interprétation de l'accord donnée par les parties.

- (37) La Commission aboutit, en outre, à la conclusion que ces «suppléments» comprennent les taxes et surtaxes

⁽¹¹⁾ Le NT90 était le barème introduit avec effet au 1^{er} janvier 1990.

⁽¹²⁾ Lettre du CNU à la Commission datée du 27 septembre 1991.

⁽¹³⁾ Lettre du FETTCSA à la Commission datée du 10 octobre 1992.

⁽¹⁴⁾ Réponse à la communication des griefs, point 2.11.

énumérées aux considérants 28, 29 et 30 ainsi que les taxes suivantes:

- 1) taxes pour levage hors normes (NSL);
- 2) destinations optionnelles;
- 3) déroutement (COD);
- 4) modification des conditions de livraison;
- 5) colis d'une valeur supérieure au montant normal de l'indemnité payable par le transporteur selon le connaissance.

(38) Ces taxes sont décrites dans l'annexe II. Dans le barème de la FEFC, le NT 90, ces suppléments sont indiqués sous forme de montants forfaitaires exprimés en dollars des États-Unis et calculés en fonction du poids ou du nombre de destinations optionnelles, ou par EVP (équivalent vingt pieds), sous forme de pourcentage ou de montant *ad valorem*, ou encore en fonction d'autres taux figurant dans le barème⁽¹⁵⁾.

(39) Il ressort du compte rendu de la réunion du 9 juin 1992 cité au considérant 35 que les compagnies pouvaient offrir et offraient effectivement des taux forfaitaires nets qui ne distinguaient pas les éléments correspondant au prix de l'acheminement terrestre ou du transport maritime de ceux correspondant aux taxes et surtaxes.

4.2. Discussions sur la monnaie dans laquelle sont libellés les tarifs

(40) Le compte rendu de la réunion tenue le 8 septembre 1992 dit ceci:

«Le président indique que, en application des dispositions du FETTCSA, il est tenu de signaler que les dirigeants des compagnies membres de la FEFC envisagent de *modifier la monnaie dans laquelle sont libellés les tarifs* et que, si cela devait se produire, la base de calcul du coefficient d'ajustement monétaire s'en trouverait fondamentalement modifiée. La monnaie actuellement utilisée, le dollar des États-Unis, est sujette à des fluctuations importantes et son niveau est actuellement très bas, ce qui signifie que *les compagnies subissent des pertes de change considérables*. Les compagnies FEFC envisagent d'utiliser l'écu, ou éventuellement le mark allemand ou le yen japonais, et il serait bon que les compagnies FETTCSA se réunissent en temps utile pour étudier les problèmes que cela pose.

Toutes les compagnies FETTCSA présentes se déclarent intéressées par une telle réunion et il est décidé d'approfondir cette question le moment venu» (italique ajouté par nous).

(41) Il a été indiqué à la Commission qu'aucune date n'a jamais été fixée pour cette réunion (en fait, la réunion du 8 septembre 1992 a été la dernière réunion tenue dans le cadre du FETTCSA) et que la question du changement de la monnaie dans laquelle sont libellés les tarifs n'avait plus été abordée. Néanmoins, ce compte rendu prouve que les parties au FETTCSA ont examiné la possibilité d'agir de concert à propos d'une mesure qui, pour reprendre les propres termes du document interne du FETTCSA, aurait fondamentalement modifié la base de calcul du coefficient d'ajustement monétaire et des surtaxes imposées à ce titre par les parties à l'accord. Le but d'une telle action concertée aurait été de réduire les «pertes de change considérables» subies par les parties.

4.3. Discussions concernant les taxes et les surtaxes

Coefficient d'ajustement de soutage (BAF) et coefficient d'ajustement monétaire (CAF)

(42) Le compte rendu de la réunion du 30 septembre 1991 contient le passage suivant concernant le BAF:

«... il convient de souligner que le trafic de l'Atlantique Nord est beaucoup plus facile à surveiller que celui d'Extrême-Orient, en raison des distances plus courtes, de telle sorte que l'on peut supposer que le soutage s'effectue uniquement aux prix de New York ou de Rotterdam. Sur la route d'Extrême-Orient, en revanche, le soutage peut se faire dans de nombreux ports entre l'Europe et le Japon, ce qui provoque des écarts de prix plus importants, puisque le nombre de ports couverts va jusqu'à vingt.»

(43) Le compte rendu contient le passage suivant concernant le CAF:

«Les informations fournies par les compagnies de la conférence concernant la structure de leurs coûts et les flux de marchandises qu'elles gèrent sont communiquées à un cabinet d'experts-comptables indépendant qui recalcule alors régulièrement la ligne 1 du coefficient d'ajustement monétaire. La ligne 1 sert à pondérer les monnaies du "panier" de la conférence et leur appréciation ou dépréciation par rapport aux taux de change de base, actuellement ceux d'octobre 1989, [la ligne 2] est ensuite recalculée pour obtenir la ligne 3, qui est le coefficient d'ajustement monétaire théorique. Celui-ci est alors comparé au coefficient appliqué et si la différence est supérieure à l'un des seuils de déclenchement, le coefficient d'ajustement monétaire est modifié.»

(44) Enfin, le compte rendu contient aussi le passage suivant, qui concerne les deux coefficients:

«Si l'on considère le coefficient d'ajustement de soutage et le coefficient d'ajustement monétaire du point de vue du FETTCSA, on peut dire que, d'une manière générale,

⁽¹⁵⁾ Voir NT90, section 3.6.

et plus particulièrement maintenant que le nombre des coefficients d'ajustement monétaire a été ramené de dix à trois, les compagnies indépendantes et les compagnies membres de la conférence supportent des coûts de soutage et des coûts monétaires à peu près similaires, du fait qu'elles desservent les mêmes routes. Toutefois, la structure interne des coûts de compagnies, qui peut influencer sur les données de base utilisées — par exemple pour la pondération du soutage — peut varier très légèrement selon l'endroit où la compagnie est implantée; par conséquent, il pourrait être nécessaire d'utiliser des indices moins confidentiels.»

«Bien qu'il soit évident que, à ce stade encore peu avancé du FETTCSA, le rôle du comité est d'étudier et de rechercher des méthodes communes pour le calcul des taxes supplémentaires, en adoptant simplement une méthode similaire à celle du FEFC, on court le risque que chaque compagnie indépendante ne calcule ses propres coefficients de manière tout à fait autonome. À un moment où les organisations de chargeurs ne cessent de critiquer les différences de taxes entre conférences sur des routes tout à fait distinctes, on peut douter qu'il soit de l'intérêt des chargeurs que les compagnies appliquent un large éventail de coefficients différents sur une même route. À cet égard, et comme même le secrétariat n'a pas accès aux chiffres détaillés fournis par les compagnies, mais seulement aux moyennes des résultats, il est suggéré que les compagnies indépendantes pourraient éventuellement envisager de transmettre leurs propres chiffres aux comptables indépendants, au moins à titre d'essai, afin que l'on puisse obtenir un coefficient de soutage et un CAF ligne 1 uniformes pour l'Extrême-Orient.»

(45) Ces extraits ainsi que les descriptions du BAF et du CAF données dans l'annexe II montrent qu'un certain nombre des éléments constitutifs des coûts utilisés pour calculer ces coefficients ne sont pas uniformes, mais peuvent varier selon les compagnies en fonction de la capacité de chacune à maximiser ses revenus et à réduire ses coûts au minimum.

(46) En ce qui concerne le BAF, les trois éléments suivants semblent influencer sur le niveau auquel il est fixé par chaque compagnie:

- 1) l'endroit où la compagnie s'approvisionne en combustible;
- 2) le rapport entre le coût du combustible et le revenu net du transport maritime;
- 3) le niveau de base des coûts de combustible intégrés à ses taux de fret.

(47) En ce qui concerne le CAF, la FEFC avait pour pratique à l'époque de le calculer en fonction d'un panier de monnaies pondéré de manière à tenir compte des

endroits où les membres perçoivent leurs revenus et supportent leurs coûts (voir annexe II).

(48) L'extrait du compte rendu de la réunion du 30 septembre 1991 cité aux considérants 42, 43 et 44 montre que des discussions ont eu lieu entre les parties au FETTCSA sur le calcul d'un niveau unique pour le BAF et le CAF, qui serait applicable aussi bien par les membres de la conférence que par les compagnies indépendantes qui étaient parties au FETTCSA.

Taxes de manutention au terminal

(49) Le compte rendu de la réunion du 30 septembre 1991 contient le passage suivant concernant les taxes de manutention au terminal:

«Il est souligné qu'il n'y a aucun élément de profit dans les taxes de manutention au terminal appliquées par la conférence et la réduction de leur niveau consécutive au partage des coûts 80/20 a été expliquée. Après avoir eu connaissance de ces informations, certaines compagnies indépendantes déclarent comprendre pourquoi le niveau des taxes de manutention au terminal appliquées par la FEFC leur avait souvent semblé si faible.»

(50) Afin de calculer cette taxe pour chaque port entrant dans son champ d'action, le secrétariat de la FEFC calcule la moyenne consolidée des coûts supportés par ses membres. Selon la FEFC, «ces coûts peuvent varier en fonction du volume d'activité de chaque compagnie ou de chaque consortium dans un port donné et selon le type d'accord passé avec l'exploitant du terminal»⁽¹⁶⁾.

Taxes de mise en conteneur de groupage

(51) Le compte rendu de la réunion du 30 septembre 1991 contient le passage suivant concernant les taxes de mise en conteneur de groupage:

«Les membres sont avisés que, pour obtenir l'«élément THC» (adéquatement pondéré selon la répartition 80/20) nécessaire au calcul de la surtaxe pour mise en conteneur de groupage, la conférence doit utiliser des facteurs «arbitraires», actuellement 9 TW en Europe pour le trafic dans les sens est et ouest, et 21,5 M/25 M en Extrême-Orient pour le trafic dans les sens est et ouest.»

(52) L'utilisation des «facteurs arbitraires» pour calculer l'élément «taxe de manutention au terminal» des taxes pour mise en conteneur de groupage permet de penser que cet élément n'est pas basé sur les coûts réels supportés par les différentes compagnies.

⁽¹⁶⁾ Circulaire FT/3 du FETTCSA à ses membres, transmise à la Commission en réponse à une demande de renseignements datée du 7 octobre 1993.

Taxes d'immobilisation et surestaries

- (53) Le compte rendu de la réunion du 30 septembre 1991 contient le passage suivant concernant les taxes d'immobilisation et les surestaries:

«Avant de conclure la discussion sur les taxes d'immobilisation et les surestaries, il est fait mention de la situation actuelle en Corée, où toutes les compagnies connaissent d'importants retards dans les mouvements de leurs équipements en raison de la congestion des ports coréens. Dans l'espoir de prendre des mesures pour remédier à cette situation, des actions ont été engagées par l'intermédiaire de KSAA pour faire en sorte que les taxes d'immobilisation et les surestaries figurant dans les tarifs des transporteurs, quelles qu'elles soient, soient effectivement appliquées. L'une des compagnies indépendantes déclare qu'elle ne remet pas la marchandise tant que ces coûts/taxes n'ont pas été payés.»

- (54) Ce passage montre l'importance des conditions de paiement (c'est-à-dire les dispositions stipulant comment et dans quel délai le paiement doit être effectué) des taxes d'immobilisation et des surestaries. Ces taxes sont calculées sur la base d'«une estimation du coût de location à long terme des équipements que les compagnies devraient louer pour remplacer ceux immobilisés par le client»⁽¹⁷⁾. Tout comme les coûts de manutention aux terminaux, les coûts de location varient en fonction du pouvoir de négociation de chaque compagnie.

5. LE MARCHÉ DE PRODUIT EN CAUSE

- (55) Le marché de produit à prendre en considération aux fins de l'évaluation de l'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais conclu par les parties au FETTCSA est celui des services réguliers de transport maritime de fret conteneurisé entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient. Cette définition couvre les ports du Royaume-Uni, de l'Irlande, de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne, du nord de la France, de la Norvège, de la Finlande, du Danemark, de la Suède et de l'Islande, d'une part, et ceux du Japon, de la Corée du Nord et de la Corée du Sud, de Taïwan, de Hong Kong, de Singapour, de la Malaisie et des Philippines, d'autre part.

- (56) Au cours de la procédure, les parties ont invoqué, en ce qui concerne la définition du marché, les mêmes arguments que ceux qu'elles avaient fait valoir dans le cadre de la procédure EATA⁽¹⁸⁾. Les parties estiment qu'il existe plusieurs façons, qui peuvent se substituer les unes aux autres, de transporter des marchandises d'Europe du Nord vers l'Extrême-Orient:

- i) la première est d'avoir recours à des navires spécialisés qui peuvent transporter certains des produits homogènes volumineux qui circulent comme marchandises diverses;

ii) la deuxième consiste à utiliser des vraquiers ou des navires spécialisés, qui peuvent également transporter un certain nombre de conteneurs;

iii) la troisième est le transport aérien ou le transport combiné air-mer pour les marchandises devant être acheminées plus rapidement;

iv) la quatrième est le transport ferroviaire par le Transsibérien;

v) la cinquième possibilité est offerte par les transporteurs opérant en direction de l'ouest à partir de l'Europe du Nord, qui peuvent également desservir l'Extrême-Orient, soit en utilisant les ponts terrestres ferroviaires traversant les États-Unis d'Amérique, soit en transbordant les marchandises dans des ports de la côte ouest des États-Unis d'Amérique sur des services desservant le Pacifique (c'est-à-dire Europe-côte est des États-Unis d'Amérique-côte ouest des États-Unis d'Amérique-Extrême-Orient);

vi) enfin, les parties considèrent que les services à partir de la Méditerranée et de la mer Noire représentent une source de concurrence importante pour les opérateurs desservant les routes de l'Europe du Nord vers l'Extrême-Orient.

- (57) Les conclusions de la Commission concernant les possibilités qu'ont ces différents modes de transport de se substituer aux services en cause sont exposées ci-après.

5.1. Services maritimes

- (58) Pour les raisons exposées ci-après, aucun des autres services maritimes mentionnés par les parties (à l'exception des services transpacifiques, qui sont examinés séparément aux considérants 85 à 88) n'est considéré comme faisant partie du même marché que celui des services réguliers de transport maritime de marchandises conteneurisées entre l'Europe du nord et l'Extrême-Orient.

- (59) Dans l'arrêt rendu dans l'affaire Tetra Pak⁽¹⁹⁾, la Cour de justice des Communautés européennes a estimé que la stabilité de la demande pour un produit donné constitue un critère pertinent pour définir un marché en cause et que le fait que des produits différents sont, dans une mesure marginale, interchangeable, n'empêche pas de conclure à l'appartenance de ces produits à des marchés de produits distincts.

- (60) La Commission considère en outre que, pour la très grande majorité des catégories de marchandises et des utilisateurs des services de transport maritime par conteneurs, les autres formes de transport maritime — y

⁽¹⁷⁾ Voir note 16 de bas de page.

⁽¹⁸⁾ Réponse à la communication des griefs, point 2.41. L'EATA ne couvrait directement que le trafic ouest-est, tandis que le FETTCSA couvre à la fois le trafic ouest-est et le trafic est-ouest.

⁽¹⁹⁾ Affaire C-333/94 P, Tetra Pak International SA contre Commission des Communautés européennes, points 13 à 15 des motifs, Recueil 1996, p. I-5951.

compris le transport de ligne classique («break-bulk») — ne constituent pas une solution de remplacement des services de transport par conteneurs que l'on peut raisonnablement envisager sur les routes relevant du marché géographique en cause et elle est d'avis que ces services constituent un ou plusieurs marchés à part entière.

- (61) L'effet de la concurrence marginale exercée par d'autres moyens de transport pour certaines catégories de marchandises peut être limité. Les compagnies maritimes de ligne sont en effet capables d'identifier les chargeurs de ces marchandises et peuvent, grâce à la structure différenciée des tarifs du transport de ligne, offrir à ces chargeurs des prix moins élevés sans nécessairement affecter le niveau général des prix.

5.1.1. Services non réguliers

- (62) Premièrement, les services réguliers de transport maritime, ou services de ligne, constituent un marché différent de celui des services de *tramp* ⁽²⁰⁾. D'une manière générale, la nature des relations entre les chargeurs et les compagnies maritimes est très différente selon que ces dernières assurent des services réguliers ou des services de *tramp*. Dans les services réguliers, l'opérateur est un «common carrier», c'est-à-dire un fournisseur de services de transport qui offre de transporter toutes les cargaisons qui lui sont présentées. Les services de *tramp*, en revanche, sont généralement assurés sur la base de contrats *ad hoc* négociés individuellement.
- (63) L'affrètement n'est une solution valable pour les marchandises conteneurisées ⁽²¹⁾ qu'à condition que le chargeur ait une cargaison suffisamment importante ou qu'il puisse combiner sa cargaison avec celle d'autres chargeurs pour chaque voyage. En outre, l'affrètement et les services de transport en vrac ou spécialisés n'offrent généralement pas la fréquence, la régularité et la fiabilité exigées par de nombreux chargeurs, et ils ne peuvent pas non plus assurer le service porte-à-porte souvent requis.

5.1.2. Services de transport en vrac

- (64) Il est clair que de nombreuses marchandises en vrac peuvent être conteneurisées et qu'avant l'avènement de la conteneurisation (à la fin des années cinquante) toutes les marchandises étaient transportées en vrac d'une manière ou d'une autre. En l'espèce, pour déterminer les

conditions de la concurrence sur le marché en cause, il suffit d'examiner les possibilités de substituer le transport en vrac au transport en conteneur: il n'existe pas de substitution durable du vrac au conteneur dans la grande majorité des cas.

- (65) Presque toutes les marchandises peuvent être conteneurisées et, avec le temps, il est probable que le degré de conteneurisation sur la plupart des marchés maritimes où les États membres sont présents sera très élevé. Sur les marchés arrivés à maturité, comme les marchés Europe du Nord-États-Unis ou Europe du Nord-Extrême-Orient, l'évolution vers la conteneurisation est quasiment achevée et il ne reste pour ainsi dire aucune marchandise susceptible d'être conteneurisée qui ne l'ait pas été.
- (66) En outre, à partir du moment où un type de marchandise est régulièrement conteneurisé, il est quasiment exclu qu'il soit encore transporté sous une autre forme. Les raisons en sont que les chargeurs s'habituent à expédier les marchandises en plus petites quantités mais plus fréquemment et prennent conscience du fait qu'une fois les marchandises chargées dans un conteneur, il est plus facile de les acheminer du port de livraison jusqu'au destinataire final par le transport multimodal.
- (67) Ainsi, à mesure que le degré de conteneurisation augmente, les chargeurs de marchandises non conteneurisées se tournent vers les services conteneurisés, mais une fois qu'ils se sont habitués au transport par conteneur, ils ne reviennent pas aux expéditions non conteneurisées. Les exemples d'une telle substituabilité à sens unique ne sont pas rares ⁽²²⁾.
- (68) Drewry ⁽²³⁾ estime, avec une certaine prudence, que la proportion conteneurisée du fret général transporté à l'échelle mondiale est passée de 20,7 % en 1980 à 35,1 % en 1990 et à 41,6 % en 1994. Toujours selon Drewry, cette part atteindra 53,8 % d'ici l'an 2000. Le passage du vrac au conteneur ne reflète pas seulement une évolution dans la nature des marchandises transportées (caractérisée essentiellement par le remplacement des matières premières par des produits manufacturés), mais aussi les caractéristiques inhérentes aux transports maritimes réguliers par conteneur.
- (69) Ces caractéristiques tiennent notamment au fait que des expéditions en moins grandes quantités mais plus

⁽²⁰⁾ Voir la définition des «services de *tramp*» à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a) du règlement (CEE) n° 4056/86, qui souligne le caractère librement négocié des taux de fret.

⁽²¹⁾ Il convient de noter que les conteneurs ont généralement des dimensions extérieures de vingt pieds ou quarante pieds sur huit pieds et que les cellules des navires sont dimensionnées pour les recevoir. En conséquence, les cargaisons qui excèdent ces dimensions en largeur ou en longueur n'occupent pas les cellules d'une manière optimale.

⁽²²⁾ Cette substituabilité à sens unique ne se limite pas aux transports maritimes: ainsi, bien que les boissons rafraîchissantes sans alcool ne puissent se substituer aux eaux embouteillées, le contraire n'est pas nécessairement vrai; voir décision 92/553/CEE de la Commission Nestlé Perrier (JO L 356 du 5.12.1991, S.1).

⁽²³⁾ Drewry, *Global Container Markets*, p.38 à 48.

fréquentes, comme c'est normalement le cas pour le transport par conteneur, réduisent les frais de stockage, que les marchandises conteneurisées risquent moins d'être endommagées ou volées et que les marchandises conteneurisées se prêtent mieux au transport multimodal. Pour ces raisons, une fois qu'une marchandise passe du vrac au conteneur, ce qui peut se faire route par route, les différences observées dans la nature du service fourni font que, au terme de ce processus de transition, il est très peu probable que le chargeur revienne au transport en vrac.

(70) Dans ce contexte, le fait que certaines marchandises voyagent encore sous les deux formes importe peu: la question essentielle pour établir la substituabilité de la demande est de savoir si le choix du mode s'effectue sur la base des caractéristiques qui lui sont propres. Ainsi, le fait que certains produits sidérurgiques voyagent en vrac et d'autres en conteneur n'indique pas que les deux modes soient substituables puisqu'il ne tient pas compte de la diversité de la nature (et de la valeur) des produits sidérurgiques ni des exigences des clients en matière de livraison. Cela vaut aussi pour les autres produits au sujet desquels les parties allèguent la substituabilité entre vrac et conteneur.

(71) Si tant est que les transports frigorifiques par conteneur puissent se substituer aux transports frigorifiques en vrac⁽²⁴⁾, cela n'implique pas, pour les raisons invoquées plus haut, que les transports frigorifiques en vrac soient substituables aux transports frigorifiques par conteneur. Outre les avantages offerts par les services de ligne par conteneur, tels que les volumes réduits et la rapidité de transfert vers d'autres moyens de transport, davantage de produits se prêtent au transport en conteneurs réfrigérés qu'au transport frigorifique en vrac. Parmi ces produits figurent les fourrures et les peaux, les produits pharmaceutiques, les produits électroniques et, compte tenu des températures constantes et de la possibilité de contrôler le mûrissement, les fruits à baie.

(72) Dans ces conditions, si un certain degré de substitution entre le transport classique et le transport par conteneur n'est pas exclu dans des circonstances exceptionnelles, il n'a pas été démontré qu'il existait, dans la grande majorité des cas, une tendance durable à la substitution du vrac au conteneur.

(73) Du côté de l'offre, les parties ont fait valoir que les transporteurs de divers et de néo-vrac pourraient facilement convertir leurs navires pour entrer sur le marché en cause et devraient de ce fait être considérés comme des concurrents potentiels.

(74) En principe, tout navire peut transporter des conteneurs. L'effet de la concurrence potentielle d'exploitants de navires qui ne sont pas des porte-conteneurs intégraux ne pourrait être substantiel que si les deux conditions suivantes étaient remplies. Il devrait être démontré, premièrement, que les fournisseurs de ces services pourraient concurrencer les parties sur un pied d'égalité dans des conditions normales de rentabilité et, deuxièmement, que les clients considèrent le transport par un navire qui n'est pas un porte-conteneurs intégral comme interchangeable, sur le plan fonctionnel, avec le transport par porte-conteneur intégral.

(75) Pour examiner si le premier de ces critères cumulatifs est rempli, il est essentiel de noter que les caractéristiques et les performances des navires qui ne sont pas des porte-conteneurs intégraux diffèrent sensiblement de celles des porte-conteneurs intégraux:

«Il est tout à fait clair, et presque implicitement contenu dans la terminologie, que la capacité d'un porte-conteneurs cellulaire est plus efficace et plus productive que l'espace non cellulaire pour le transport de marchandises unitarisées [c'est-à-dire conteneurisées] et donc plus importante sur le plan de l'équilibre entre l'offre et la demande. Chaque slot d'un navire cellulaire fournit en un an une plus grande capacité de transport de conteneurs qu'un slot d'un navire non cellulaire, étant donné que le navire cellulaire:

- passe moins de temps au port,
- a généralement une vitesse de croisière beaucoup plus élevée,
- est exploité selon des horaires réguliers»⁽²⁵⁾.

«Alors que la productivité d'un roulier peut être égale ou supérieure à 80 % de celle d'un navire cellulaire, un porte-conteneurs mixte ou un porte-conteneurs vraquier sera nettement moins efficient en raison à la fois de la vitesse et de la durée de manutention de la cargaison au port. Globalement, on peut raisonnablement estimer le ratio de productivité relative des capacités cellulaires et non cellulaires à 2:1⁽²⁶⁾.»

(76) Outre les caractéristiques liées aux performances, un certain nombre d'éléments techniques jouent aussi contre la

⁽²⁴⁾ Selon Mats Jansson, président d'Unicoool and Cool Carriers, «La capacité de conteneurs réfrigérés déployée est encore limitée et, jusqu'à présent, l'incidence négative sur la demande de transport frigorifique spécialisé est faible» (Fairplay, 3.7.1997).

⁽²⁵⁾ Drewry, «Global Container Markets», p. 69.

⁽²⁶⁾ Drewry, «Global Container Markets», p. 71.

conversion au niveau de l'offre. Le premier tient au fait que, pour transporter des conteneurs sur des navires qui n'ont pas été spécifiquement conçus comme des porte-conteneurs, certaines dépenses supplémentaires sont nécessaires. Ces coûts sont à la fois non récurrents, dans la mesure où ils sont liés à l'achat des chaînes et accessoires (coût s'élevant, selon Dynamar, à quelque 150 écus par cellule) et variables, le coût de la main-d'œuvre étant plus élevé pour le chargement des conteneurs sur un navire non porte-conteneurs que sur un porte-conteneurs. Il faut aussi tenir compte des coûts portuaires supplémentaires qu'implique le transport de conteneurs sur ce type de navire en raison de la durée plus longue du chargement et donc du séjour au port.

- (77) La seconde raison pour laquelle la capacité potentielle des navires qui ne sont pas des porte-conteneurs intégraux est moins grande que le soutiennent les parties tient au fait que les exploitants de ces navires ne détiennent pas les mêmes parcs de conteneurs que les exploitants de porte-conteneurs intégraux. Les parties détiennent normalement chacune trois conteneurs par cellule exploitée. De nombreux exploitants de services classiques ne possèdent aucun conteneur. Ce facteur est particulièrement important étant donné que «le stock mondial de conteneurs a rarement été suffisant, et il ne l'a certainement pas été depuis au moins dix ans, pour permettre l'utilisation de toute la capacité porte-conteneurs nominale de la flotte non cellulaire»⁽²⁷⁾. À cela s'ajoute que les exploitants de navires n'appartenant pas à la catégorie des porte-conteneurs intégraux ne possèdent généralement pas les mêmes installations à terre que les exploitants de porte-conteneurs intégraux.
- (78) En ce qui concerne la clientèle, la Commission ne peut admettre que les clients des parties considéraient, dans leur grande majorité, le transport par navire vraquier ou transporteur de néo-vrac comme substituable au transport par porte-conteneurs intégral. Les différences, du point de vue de la clientèle, sont l'absence de départs hebdomadaires réguliers et le fait que, dans de nombreux cas, les navires qui ne sont pas des porte-conteneurs intégraux utilisent des terminaux portuaires ou des postes d'accostage différents de ceux utilisés par les porte-conteneurs intégraux, ce qui entraîne des pertes d'efficacité dans les opérations de transport multimodal.
- (79) En conséquence, la Commission ne partage pas l'opinion des parties selon laquelle les services de transport de divers et de néo-vrac doivent être considérés comme une source de concurrence effective ou potentielle pour les services de ligne par conteneur. Les exploitants de navires non destinés au transport par conteneur devraient non seulement consentir des investissements considérables en conteneurs, en matériel d'arrimage et

en installations à terre, mais aussi supporter des coûts d'exploitation plus élevés, pour offrir un service qui serait moins attrayant pour la clientèle.

5.1.3. Services à partir de la Méditerranée ou de la mer Noire

- (80) Les parties ont également fait valoir que les services à partir de la Méditerranée et de la mer Noire représentent une source de concurrence importante pour les opérateurs desservant les routes de l'Europe du Nord vers l'Extrême-Orient. Elles n'ont cependant pas fourni le moindre exemple de fret passant effectivement d'un lieu de départ à l'autre dans la réponse à la communication des griefs dans la procédure EATA. En outre, Drewry considère que:
- «En faisant demi-tour dans la Méditerranée, les navires assurant la liaison Europe-Extrême-Orient pourraient gagner au moins deux semaines sur la durée du voyage aller et retour, qui est en moyenne de neuf semaines (soit une augmentation de 22 % de la productivité des navires), mais cela paraît peu probable dans un avenir prévisible, étant donné les limites, sur le plan des infrastructures, des ports méridionaux et du réseau ferroviaire européen»⁽²⁸⁾.
- (81) En 1991, la productivité des ports de la Méditerranée restait généralement inférieure à celle des ports de l'Europe du Nord et les coûts directs de manutention y étaient dans l'ensemble plus élevés⁽²⁹⁾. En cas d'augmentation des prix des services Europe du Nord-Extrême-Orient, il était exclu qu'un chargeur établi dans le nord de l'Europe fasse appel à des services Méditerranée-Extrême-Orient, à moins que la hausse des prix ne fût telle qu'il était moins coûteux de payer les frais supplémentaires de transport terrestre vers un port de la Méditerranée et le surcoût lié à l'utilisation d'un tel port⁽³⁰⁾.
- (82) Les parties font non seulement valoir que les services Méditerranée-Extrême-Orient peuvent se substituer aux services Europe du Nord-Extrême-Orient, mais aussi que les opérateurs qui prévoient des escales dans des ports intermédiaires de la Méditerranée sur le parcours à destination ou au départ de l'Europe du Nord pourraient augmenter leurs capacités sur leurs services Europe du Nord-Extrême-Orient en utilisant les capacités qu'ils réservent au fret empruntant la route Méditerranée-Extrême-Orient. De l'avis de la Commission, il était peu probable qu'un opérateur qui aurait pris la décision d'exploiter un service Europe du Nord-Extrême-Orient comportant une escale dans un port intermédiaire de la Méditerranée décide à bref délai d'affecter au fret nord-européen une part considérable des capacités réservées

⁽²⁸⁾ Drewry, «Global Container Markets», p. 76.

⁽²⁹⁾ Drewry, «Global Container Markets», p. 128 et tableau 7.9.

⁽³⁰⁾ Voir décision de la Commission P&O Nedlloyd, considérant 36; décision en vertu de l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4964/89 du 21 décembre 1989 sur le contrôle des concentrations entre entreprises (JO L 395 du 30.12.1989, p. 1).

⁽²⁷⁾ Drewry, «Global Container Markets», p. 70.

au fret méditerranéen. S'il l'avait fait, il aurait perdu l'avantage que représente, sur le plan du service, la capacité d'offrir un service méditerranéen, tout en continuant de supporter les coûts liés aux escales dans un ou plusieurs ports de la Méditerranée.

5.2. Transports aériens

- (83) Les services de transport aérien (ou les services combinés air-mer) ne sont adaptés qu'aux marchandises devant être transportées rapidement, et dont la valeur élevée permet de supporter des coûts de transport plus importants.
- (84) Tout chargeur étant soucieux de réduire ses coûts de transport au strict minimum, il n'acceptera de supporter le surcoût lié au transport aérien que s'il est indispensable que ses marchandises soient livrées plus rapidement qu'elles ne pourraient l'être si elles étaient transportées par mer et si la valeur des marchandises est suffisamment élevée pour lui permettre de supporter ce surcoût. Lorsque tel est le cas, on ne saurait considérer que le transport maritime peut se substituer au transport aérien. Il convient de noter que la majeure partie des marchandises transportées dans le sens ouest-est entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient sont considérées par les parties comme des marchandises de faible valeur.

5.3. Transports terrestres et services transpacifiques

- (85) Les chargeurs avaient la possibilité de recourir au Transsibérien et aux services transpacifiques pendant la période au cours de laquelle le FETTCSA était en vigueur. Ni l'un ni l'autre de ces modes de transport ne pouvait cependant se substituer valablement au transport maritime régulier par conteneur sur la route Europe du Nord-Extrême-Orient.
- (86) Le Transsibérien ne constituait pas une solution de remplacement efficace dans les années quatre-vingt-dix, période d'instabilité économique et politique dans les pays de l'ancienne Union soviétique. Il semble que les volumes transportés par le Transsibérien aient considérablement diminué depuis l'effondrement de l'Union soviétique. De toute façon, un seul navire de 4 000 EVP transporte environ autant qu'une cinquantaine de trains représentant une longueur de 2,4 kilomètres. En outre, avec un temps de transit plus long et une fiabilité insuffisante, ce service était tout au plus un concurrent inefficace: «Le [Transsibérien] annonce une durée de voyage de trente-cinq à quarante-cinq jours entre Rotterdam et le Japon, mais cela vaut sous réserve des conditions météorologiques en URSS et de l'horaire des correspondances aux deux extrémités ... Le prix de la liaison par le [Transsibérien] est généralement inférieur au niveau des taux exclusivement maritimes (hors conférence), du fait de la durée en principe plus longue du voyage. Toutefois, lorsque, comme c'est le cas actuellement, les taux maritimes sont eux-mêmes anémiés, la capacité du

[Transsibérien] à offrir des tarifs encore moins élevés devient presque insignifiante»⁽³¹⁾. Les informations dont la Commission dispose montrent que s'il était inclus dans le marché en cause, le Transsibérien ne représenterait que 2 % du trafic.

- (87) Les parties n'ont pas apporté la preuve que les transbordements dans les ports américains ou les ponts terrestres ferroviaires comptent pour beaucoup dans les quantités de marchandises transportées entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient. En outre, un service américain par pont terrestre était effectivement offert par APL en 1991, mais il ne constituait pas une source de concurrence efficace: «Le temps de transit est satisfaisant (vingt-huit jours), mais c'est une façon de procéder coûteuse, alors que les services purement maritimes peuvent en faire autant en utilisant seulement un navire et deux éleveurs. Compte tenu des taux exclusivement maritimes actuellement en vigueur dans le sens ouest-est, APL n'offre pas actuellement de service Europe-Extrême-Orient et comme elle se limite, dans l'autre sens, à un service Japon-Europe, on peut en déduire que les volumes transportés sont peu importants»⁽³²⁾.
- (88) La Commission conclut de ce qui précède que même si les services de transport terrestre et les services transpacifiques étaient inclus dans le marché en cause, cela n'aurait pas d'incidence sensible sur la position du FETTCSA sur le marché.

6. EFFETS CONJUGUÉS DE LA FEFC, DU FETTCSA ET DE L'EATA

- (89) La Commission considère qu'il entrerait dans les objectifs du FETTCSA d'étendre la pratique selon laquelle les membres de la FEFC conviennent de politiques commerciales communes en matière de taxes et de surtaxes aux principales compagnies indépendantes opérant entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient.
- (90) Bien que certains membres de la FEFC ne fussent pas parties au FETTCSA, le système de fixation des prix pratiqué par la FEFC et le fait que les principaux membres de la FEFC étaient parties au FETTCSA auraient permis à tous les membres de la FEFC opérant dans la zone géographique couverte par l'accord, qu'ils soient ou non parties au FETTCSA, de bénéficier des effets restrictifs éventuels de ce dernier.
- (91) Les accords EATA et FETTCSA contenaient des dispositions chargeant le directeur général et le personnel de la FEFC d'assurer le secrétariat de ces accords, qui sont, pour l'essentiel, identiques. Leur rôle d'administrateur des trois accords était de nature à renforcer les liens étroits et à favoriser les échanges d'informations entre les membres appartenant à la conférence et les compagnies indépendantes.

⁽³¹⁾ Containerisation International, mai 1991, p. 39.

⁽³²⁾ Containerisation International, mai 1991, p. 39.

7. PARTS DE MARCHÉ

- (92) D'après les estimations de l'EATA, les parties à l'accord assuraient, en 1991, environ 86 % de l'ensemble du trafic régulier ouest-est entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient⁽³³⁾. La part de marché des parties au FETTCSA devait être au même niveau à l'époque étant donné que le seul membre de l'EATA qui n'était pas partie au FETTCSA était Hyundai, qui n'est entrée sur le trafic Europe-Extrême-Orient qu'en août 1992⁽³⁴⁾. La part de marché qui échappait ainsi théoriquement à l'accord se serait donc élevée à 14 %. Ce chiffre tient compte de la part relativement insignifiante du trafic (environ 2 %) assurée par le Transsibérien.

Tableau 2: Volumes et parts de marché en 1991

Fret conteneurisé voyageant sur navires de ligne dans le sens ouest-est, de l'Europe du Nord vers l'Extrême-Orient

	EVP	%
EATA	1 447 000	86
Autres	235 000	14
Total	1 682 000	100

Source: EATA.

Note: les chiffres indiqués sous «Autres» comprennent le Transsibérien.

- (93) Les parties à l'EATA ont estimé qu'en ce qui concerne leur part de marché, les chiffres comparables à ceux fournis dans le tableau 2 étaient de 83,5 % en 1993 et 80 % en 1994. Comme ces chiffres incluent la part de marché de Hyundai, celle des parties au FETTCSA (qui réunissait tous les membres de l'EATA sauf Hyundai) doit être diminuée d'autant.

8. CONCURRENCE SUR LE MARCHÉ

- (94) Les parties considèrent qu'il existait une concurrence effective importante de la part de compagnies non membres de l'EATA ainsi qu'une pression concurrentielle sensible imputable à la concurrence potentielle⁽³⁵⁾. Les considérants 95 à 122 ont pour objet d'évaluer ces allégations.

⁽³³⁾ Décision 1999/485/CE de la Commission (Europe Asia Trades Agreement), considérant 80 (JO L 193 du 26.7.1999, p. 23).

⁽³⁴⁾ Hyundai est entrée dans le trafic sur la base d'un accord de partage de navires avec SeaLand.

⁽³⁵⁾ Dans la présente procédure, les parties ont invoqué, en ce qui concerne la définition du marché et les pressions concurrentielles, les mêmes arguments que ceux qu'elles avaient avancés dans l'affaire EATA, en dépit du fait que l'EATA ne couvrait directement que le trafic ouest-est, alors que le FETTCSA couvre aussi bien le trafic ouest-est que le trafic est-ouest. Dans la présente section, les références faites aux arguments des parties se rapportent, sans indication contraire, aux arguments avancés par les parties dans leur réponse à la communication des griefs dans la procédure EATA.

- (95) En premier lieu, il convient cependant d'examiner l'argument des parties selon lequel la Commission, en examinant chaque élément de la concurrence effective et potentielle tour à tour, séparément les uns des autres, donne l'impression d'avoir considéré objectivement chaque élément, mais n'accorde aucun poids à la concurrence émanant des différentes sources possibles dans sa totalité. Les parties invoquent, en l'occurrence, les prétendues pressions concurrentielles exercées par 1) les services potentiellement substituables et 2) les sources de concurrence effectives et potentielles.

- (96) Les services potentiellement substituables sont examinés dans les considérants 55 à 88, dans le contexte de la définition du marché. Comme il est indiqué au considérant 59, le fait que des produits différents sont, dans une infime mesure, interchangeables, n'empêche pas de conclure à l'appartenance de ces produits à des marchés de produit distincts. En ce qui concerne la concurrence effective et potentielle, pour les raisons exposées ci-dessous, la Commission considère que les parties au FETTCSA n'étaient pas soumises à une concurrence effective de concurrents effectifs ou potentiels, que ceux-ci soient considérés individuellement ou dans leur ensemble.

8.1. Concurrence effective

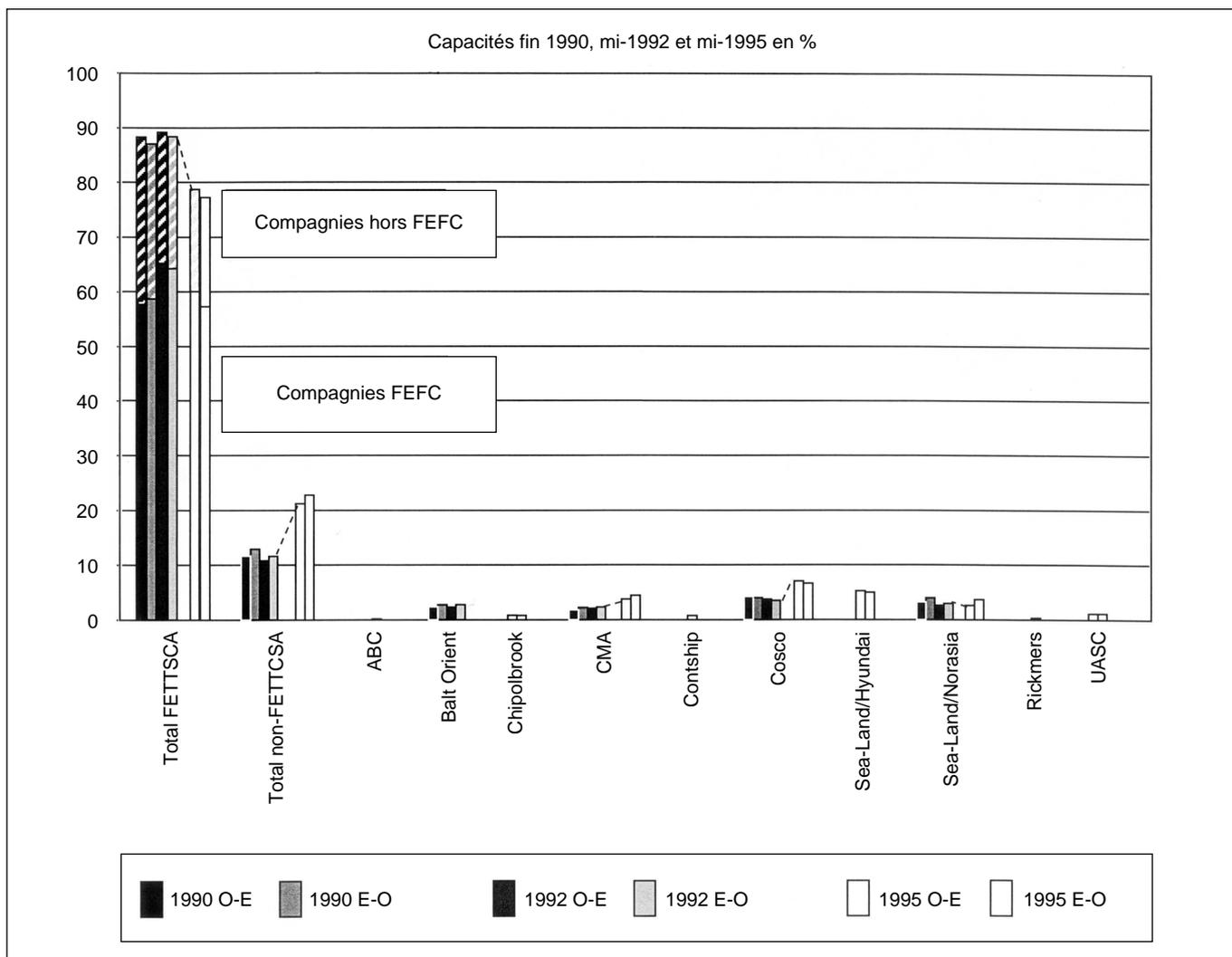
- (97) Les parties font valoir qu'elles étaient confrontées à la concurrence d'un certain nombre d'opérateurs, dont COSCO/Broad Remix, CMA, Norasia, Sinopol, Sinotrans et USAC sur le trafic direct ouest-est entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient.

8.1.1. Capacités et utilisation

- (98) Dans leur réponse à la communication des griefs dans l'affaire EATA, les parties à l'EATA ont fourni une liste d'exploitants de services par conteneur non membres de l'EATA, en indiquant leur capacité dans le sens ouest-est en 1993. Toutefois, pour mesurer pleinement la pression concurrentielle exercée par les concurrents effectifs des parties au FETTCSA, il est nécessaire d'examiner si les opérateurs qui n'étaient pas signataires du FETTCSA disposaient de capacités suffisantes pour enlever des parts de marchés importantes aux parties au FETTCSA.

- (99) Le graphique suivant indique les capacités dans le sens ouest-est (OE) et est-ouest (E-O) exploitées par les compagnies signataires du FETTCSA et les compagnies tierces. Il indique les capacités à la fin de 1990 (c'est-à-dire peu de temps avant l'accord FETTCSA daté du 5 mars 1991), à la mi-1992 (un an après l'entrée en vigueur de l'accord du 4 juin 1991) et à la mi-1995 (un an après la dissolution de l'accord, le 10 mai 1994).

Graphique 1: Capacités sur le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient



Source: Drewry, «Strategy and Profitability in Global Container Shipping», 1991, tableau 6, 18; Drewry, «Container Market Profitability to 1997», 1992, tableau 5.12; Drewry, «Global Container Markets», tableau 5.16.

(100) Les chiffres concernant les capacités mentionnés dans le graphique excluent les capacités réservées au fret transporté entre la Méditerranée et l'Extrême-Orient.

des capacités nouvelles au cours de la période 1991 à 1994 (considérants 106 à 111).

(101) Comme le montre le graphique 1, la part des capacités revenant aux compagnies signataires du FETTCSA sur le trafic était de l'ordre de 85 à 90 % en 1991 et 1992. Bien qu'elle ait diminué par la suite, elle s'élevait encore à 79 % dans le sens ouest-est et à 77 % dans le sens est-ouest à la mi-1995, un an après qu'il eut été mis fin au FETTCSA. Ces chiffres indiquent que, pour enlever des volumes importants aux compagnies signataires du FETTCSA, leurs concurrents directs auraient dû introduire des capacités nouvelles considérables. Certaines compagnies hors-FETTCSA ont effectivement introduit

(102) Une autre façon d'apprécier l'importance des compagnies signataires du FETTCSA consiste à examiner le nombre de services à fréquence hebdomadaire. Il est généralement admis que, sur un trafic majeur, le fait de ne pouvoir offrir un service hebdomadaire, de préférence à jour fixe, constitue un handicap concurrentiel énorme pour un transporteur⁽³⁶⁾. Comme le montre le tableau 3, ce sont les compagnies signataires du FETTCSA qui offraient de loin la plus grande proportion de services hebdomadaires au cours de la période 1991/1992.

⁽³⁶⁾ Voir la décision 1999/243/CE (Trans-Atlantic Conference Agreement), considérants 284 à 286 et 365 (JO L 95 du 9.4.1999, p. 1).

Tableau 3: Nombre de services hebdomadaires sur le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient, fin 1990 et mi-1992

Année	FETTCSA		Hors-FETTCSA	Total
	Hors-FETTCSA	Hors-FETTCSA		
Fin 1990	6	4	2	12
Mi-1992	9	4	3 (*)	16

(*) Y compris le service commun POL/CMA; POL était membre de la FEFC et du FETTCSA, CMA pas.

Source: Drewry, «Strategy and Profitability in Global Container Shipping», 1991, tableau 6, 18; Drewry, «Container Market Profitability to 1997», 1992, tableau 5.12; Lloyd's Shipping Economist, octobre 1992, p. 9; Drewry, «Global Container Markets», p. 160.

- (103) Au cours de la période pendant laquelle le FETTCSA était en vigueur (1991-1994), le rapport entre l'offre et la demande sur le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient se présentait comme suit.

Tableau 4: rapport entre l'offre et la demande sur le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient de 1991 à 1994

Année	Ouest-est			Est-ouest		
	Capacité nette	Demande	Utilisation	Capacité nette	Demande	Utilisation
	(millions d'EVP)	(millions d'EVP)	(%)	(millions d'EVP)	(millions d'EVP)	(%)
1991	1,26	1,03	81,7	1,68	1,60	95,2
1992	1,52	1,10	72,4	2,02	1,65	81,7
1993	1,53	1,30	85,0	2,36	1,73	73,3
1994	1,92	1,46	76,0	2,57	1,87	72,8

Source: Drewry, «Global Container Markets», tableau 5.19.

- (104) Le tableau 4 fait apparaître l'augmentation constante de la demande dans les sens ouest-est et est-ouest. Il montre également le déséquilibre entre la demande ouest-est et la demande est-ouest qui caractérise le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient. En 1991, année au cours de laquelle l'accord FETTCSA a été conclu, la capacité dans le sens est-ouest a été presque intégralement utilisée. Le rapport Drewry de 1991 en déduit qu'«une part importante du trafic supplémentaire enregistré cette année [1991] dans le sens est-ouest sera revenue aux navires de la conférence en raison de l'espace limité dont disposent les transporteurs indépendants. Cela concorde, en fait, avec la stratégie de fixation des prix mise en œuvre récemment par la FEFC et qui consiste à exercer des pressions à la hausse, en partant du principe que les navires hors conférence ne peuvent être remplis qu'une fois et que pour les cargaisons restantes (qui correspon-

dent actuellement presque à la capacité totale de la FEFC), les chargeurs n'auraient d'autre choix possible que de payer les taux plus élevés. L'annonce faite en septembre 1991 par la FEFC de son intention d'imposer une seconde augmentation générale des taux (de 400 dollars des États-Unis par EVP) dans les douze mois suivant la dernière augmentation témoigne du succès manifeste de cette stratégie»⁽³⁷⁾.

- (105) Les chiffres concernant la demande fournis dans le tableau 4 excluent le trafic militaire ainsi que les marchandises en transbordement transitant par les principaux ports couverts par le trafic et les conteneurs vides. Ils sous-estiment par conséquent l'utilisation réelle des navires. La capacité est calculée déduction faite de la restriction prévue par l'EATA en 1993 et d'une réduction des cellules de 20 % résultant des limitations du port en lourd.

8.1.2. Cosco/Broad Remix

- (106) En 1991, la plus grande compagnie hors-FETTCSA présente sur le trafic était le transporteur public chinois China Ocean Shipping Company (Cosco). En 1990/1991, Cosco disposait d'un seul train de navires relativement petits (moins de 1 500 EVP) faisant escale dans les ports chinois, ainsi qu'à Hong Kong et à Singapour. En 1992, en coopération avec une compagnie de Hong Kong, BR Line, Cosco a commercialisé un service comportant six départs par mois, toujours avec des navires relativement petits⁽³⁸⁾. En 1993/1994, Cosco a réalisé un grand bond en avant en introduisant de nouveaux navires de 3 800 EVP, augmentant de ce fait sa capacité de 80 %. Cela lui a permis d'offrir deux trains, avec en tout six départs par mois, en faisant toujours escale dans des ports chinois ainsi qu'à Hong Kong et à Singapour⁽³⁹⁾.

- (107) Si Cosco était bien placée pour répondre à l'augmentation du trafic entre l'Europe du Nord et la Chine et Hong Kong, elle ne peut avoir livré qu'une concurrence limitée aux compagnies signataires du FETTCSA. Premièrement, au moins jusqu'à l'introduction de ses nouveaux navires de 3 800 EVP en 1993/1994, son service reposait sur des navires dont la vitesse et la capacité en EVP étaient faibles. En 1991, la durée du voyage pour le service Rotterdam-Hong Kong de Cosco était de trente-six jours et trente jours respectivement dans les sens ouest-est et est-ouest, contre, par exemple, vingt et un jours dans les deux sens pour le service de Hanjin ou vingt-quatre et vingt et un jours respectivement dans les sens ouest-est et est-ouest pour celui de Maersk⁽⁴⁰⁾. Deuxièmement, il est peu probable, en tout état de cause, que Cosco ait été un concurrent effectif pour les cargaisons autres que celles voyageant à destination et au départ de

⁽³⁷⁾ Drewry, 1991, p. 141.

⁽³⁸⁾ Lloyd's Shipping Economist, octobre 1992, p. 9.

⁽³⁹⁾ Lloyd's Shipping Economist, octobre 1994, p. 6-10.

⁽⁴⁰⁾ Containerisation International, mai 1991, p. 37; avril 1991, p. 31.

la Chine, de Hong Kong et de Singapour. En 1992, la compagnie manquait d'espace sur le parcours est-ouest de son service⁽⁴¹⁾. De plus, elle n'offrait pas d'escale directe dans des ports de Corée, du Japon ou de Taiwan, ce qui réduisait ses chances de pouvoir concurrencer les compagnies signataires du FETTCSA qui offraient des escales directes dans ces pays. En 1990, ces trois pays ont, selon les estimations, généré collectivement 56 % du trafic Europe-Extrême-Orient dans le sens ouest-est et 57 % dans le sens est-ouest⁽⁴²⁾.

8.1.3. Hyundai

(108) Le transporteur coréen Hyundai Merchant Marine est entré sur le trafic en septembre 1992 en introduisant le service «AEX» conjointement avec Sea-Land et Norasia. Hyundai a apporté au service six navires de 2 640 EVP qu'il a transférés du trafic transpacifique, Sea-Land a apporté trois navires de 2 600 EVP et Norasia a frété des cellules pour une capacité correspondant à 50 % de l'espace fourni par Sea-Land.

(109) Le fait que Hyundai ambitionnait de jouer un rôle de premier plan dans les trafics est-ouest était notoire et son entrée n'a pas surpris. Drewry fait le commentaire suivant:

«Hyundai, qui était déjà un acteur de premier plan dans le trafic transpacifique, n'aura pas manqué de constater qu'un grand nombre des chargeurs et des importateurs asiatiques étaient communs aux deux trafics — cela aurait en fait compté pour beaucoup dans sa décision de s'introduire sur le nouveau marché, alors que l'importance et la nature du tonnage nécessaire, le niveau de sophistication des infrastructures et la portée des services terrestres et des systèmes d'information qui était exigée ne différaient guère de ses opérations transpacifiques existantes»⁽⁴³⁾.

(110) Comme Hyundai a adhéré à l'EATA, les parties ne la mentionnent pas comme un concurrent effectif dans leur réponse à la communication des griefs dans la procédure EATA. En adhérant à l'EATA, Hyundai a accepté de restreindre la concurrence qu'elle livrerait aux compagnies signataires du FETTCSA en participant au programme de régulation des capacités mis en place dans le cadre de l'EATA.

(111) La capacité introduite par le service AEX était importante. Drewry estime qu'elle équivalait à respectivement 6,9 et 6,5 % de l'espace disponible à l'époque dans les sens ouest-est et est-ouest⁽⁴⁴⁾. Ces chiffres doivent cependant être replacés dans le contexte de la forte croissance en volume que connaissait le trafic. La demande a enregistré une augmentation annuelle de respectivement 18 et 5 % dans les sens ouest-est et est-ouest en 1993. Dans une étude du trafic Europe-Extrême-Orient réalisée en octobre 1992, Lloyd's Ship-

ping Economist est arrivé à la conclusion suivante, à la lumière d'une analyse des nouvelles capacités susceptibles d'être introduites sur le trafic:

«Toutefois, on s'attend généralement à ce que le marché s'affermisse considérablement d'ici le milieu des années quatre-vingt-dix et les capacités supplémentaires pourraient simplement suffire à faire équilibre à la demande.

Un autre point qu'il convient de relever est qu'avec l'arrivée de Hyundai et d'APL [dont l'entrée était alors supposée imminente mais n'a eu lieu qu'en 1995], tous les grands exploitants de services réguliers entre l'est et l'ouest seront présents sur ce trafic; contrairement à ce qui est le cas sur l'Atlantique Nord, où les compagnies vivent dans la peur constante de voir d'autres membres du groupe de transporteurs mondiaux hautement qualifiés s'introduire sur le trafic, il n'y a maintenant guère de raisons de se tracasser à ce sujet»⁽⁴⁵⁾.

8.1.4. Autres opérateurs

(112) CMA: il est probable que la concurrence livrée par la Compagnie maritime d'affrètement (CMA) ait été limitée en raison de la nature du service qu'elle offrait. Au cours de la période 1991-1994, CMA exploitait un service commun avec POL, membre de la conférence et signataire du FETTCSA. CMA est peu susceptible d'avoir appliqué une politique de prix agressive à l'égard de la conférence à laquelle appartenait son partenaire pour le service en commun, POL. En mai 1991, Containerisation International rapportait que «voyant que son partenaire POL est déjà membre, CMA a maintenant demandé à adhérer elle aussi [à la FEFC]»⁽⁴⁶⁾. En outre, début 1991, au moment de la conclusion du FETTCSA, CMA/POL n'offrait qu'un service à intervalle de neuf jours. Celui-ci a ensuite été remplacé par un service hebdomadaire à jour fixe, mais ce dernier faisait escale dans un grand nombre de ports et «seule une minorité des conteneurs [étaient] effectivement transportés d'un bout à l'autre»⁽⁴⁷⁾. En 1994, CMA avait introduit des navires de plus grande capacité sur son service et affrétait des cellules au Tonnage-Sharing Agreement de Nedlloyd/CGM/MISC, compagnies membres de la conférence. En outre, CMA aurait renouvelé sa demande d'adhésion à la conférence⁽⁴⁸⁾.

(113) Norasia: la concurrence livrée par le service «AME» exploité en commun par Norasia et Sea-Land a, selon toute vraisemblance, été limitée en raison de la nature du service:

«Prenons l'exemple de la combinaison Sea-Land Service et Norasia Line, dont le service hebdomadaire au départ de l'Europe fait escale dans quatre ports avant d'arriver

⁽⁴¹⁾ Lloyd's Shipping Economist, mars 1992, p. 29.

⁽⁴²⁾ Drewry, 1991, tableau 6.20, p. 141.

⁽⁴³⁾ Drewry, North-South Trades, septembre 1995.

⁽⁴⁴⁾ Drewry 1992, p. 83.

⁽⁴⁵⁾ Lloyd's Shipping Economist, octobre 1992, p. 10.

⁽⁴⁶⁾ Containerisation International, mai 1991, p. 35.

⁽⁴⁷⁾ Lloyd's Shipping Economist, octobre 1992, p. 8.

⁽⁴⁸⁾ Lloyd's Shipping Economist, octobre 1994, p. 8.

en Extrême-Orient. Son marché principal est en fait le trafic de l'Europe du Nord vers le Moyen-Orient et le sous-continent indien, augmenté de fret provenant des États-Unis et du bassin méditerranéen, transbordé respectivement à Algeciras et à Malte. En fait, chaque escale intermédiaire constitue un marché secondaire à l'intérieur de l'itinéraire global Europe-Extrême-Orient (ce qui permet un usage multiple des cellules) et offre une possibilité intéressante de repositionnement. Toutefois, malgré toutes les possibilités offertes par un service composite de ce type, ses performances sur les liaisons directes Europe-Extrême-Orient sont forcément compromises. Ainsi, avec autant d'escales et une vitesse relativement faible (17 nœuds), il n'est pas surprenant que Sea-Land/Norasia emploie treize navires (dont dix fournis par Norasia); par contraste, les consortiums membres de la conférence n'en utilisent que huit ou neuf par service de bout-en-bout»⁽⁴⁹⁾.

- (114) En outre, bien que Norasia ne soit pas membre d'une conférence, son attitude à l'égard d'une forte concurrence par les prix a été décrite comme suit:

«Norasia a ... évité de trop s'impliquer dans des organisations de compagnies maritimes: elle n'est membre que de deux conférences ouvertes couvrant le trafic de l'Europe du Nord et de la Méditerranée vers le Moyen-Orient. Néanmoins, lorsqu'il s'agit des taux, elle soutient à fond les organismes constitués pour obtenir des niveaux de taux raisonnables »⁽⁵⁰⁾.

- (115) Comme il est indiqué au considérant 108, Sea-Land et Norasia ont aussi participé avec Hyundai au service «AEX» introduit en septembre 1992.

- (116) Sinotrans: la concurrence exercée par Sinotrans n'a pu être que très limitée en raison de la faible capacité de son service Europe du Nord/Extrême-Orient et du nombre limité de destinations qu'il dessert. Au cours de la période considérée, elle offrait un service mensuel entre l'Europe du Nord et Hong Kong ainsi que certains ports chinois, au moyen de trois navires d'une capacité comprise entre 1 000 et 1 300 EVP⁽⁵¹⁾.

- (117) USAC: USAC n'aura également livré qu'une concurrence très limitée étant donné que, bien que son service fût hebdomadaire, il «résulte de l'assemblage de services séparés à partir de l'Europe et de l'Extrême-Orient vers le Golfe et les navires transportent aussi du fret à destination et en provenance du sud de l'Asie et de la Méditerranée»⁽⁵²⁾. On estime que seul un petit nombre de ses cellules a été utilisé pour du fret circulant entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient⁽⁵³⁾.

8.2. Concurrence potentielle

- (118) Les parties soutiennent que le transport de ligne est un marché très contestable et que des possibilités d'entrer sur le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient ou d'y transférer des navires s'offraient aux exploitants de services par conteneur qui n'y étaient pas encore présents.

8.2.1. Contestabilité

- (119) Les parties font valoir que le transport de ligne est un exemple de marché très contestable, ce qui revient à soutenir que l'existence d'une concurrence potentielle garantirait des services performants à des prix compétitifs. Dans les décisions TACA et EATA, la Commission a constaté que l'applicabilité de la théorie des marchés contestables aux transports de ligne est contestée par de nombreux économistes et qu'il convient de distinguer la contestabilité des marchés de la flexibilité dans le redéploiement des navires⁽⁵⁴⁾. Dans ces décisions, la Commission est arrivée à la conclusion que les arrangements entre compagnies maritimes sur les taux (conférences) ou les capacités (consortiums), ou d'autres formes d'ententes encore plus restrictives de la concurrence, telles que les accords sur les prix entre les membres d'une conférence et des compagnies indépendantes, ne peuvent être analysés exclusivement et de manière simpliste sur la base de la théorie du marché contestable. Cette conclusion vaut également en l'espèce.

8.2.2. Entrée par transfert de porte-conteneurs

- (120) Les parties font valoir que la Commission n'a pas tenu compte de la possibilité que des compagnies opérant sur d'autres trafics puissent s'introduire sur le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient (c'est-à-dire y transférer des navires exploités sur d'autres routes).

- (121) Les entrées par transfert de navires sur le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient, trafic est-ouest de première importance, ont très probablement été le fait de grands transporteurs mondiaux qui n'y étaient pas encore présents. En 1991, Drewry a recensé dix-huit «transporteurs mondiaux» sur la base de critères tels que la taille, la présence sur les trafics est-ouest, l'orientation commerciale et les actifs⁽⁵⁵⁾. Trois autres transporteurs ont été retenus comme candidats au statut de transporteur mondial⁽⁵⁶⁾. Sur ces vingt et un transporteurs mondiaux ou

⁽⁴⁹⁾ Containerisation International, mai 1991, p. 35.

⁽⁵⁰⁾ Lloyd's Shipping Economist, mai 1994, p. 17.

⁽⁵¹⁾ Lloyd's Shipping Economist, octobre 1992, p. 7 et 9; octobre 1994, p. 8 et 10.

⁽⁵²⁾ Lloyd's Shipping Economist, octobre 1992, p. 8.

⁽⁵³⁾ Lloyd's Shipping Economist, octobre 1992, p. 7 et 8; octobre 1994, p. 8.

⁽⁵⁴⁾ Décision 1999/243/CE (Trans-Atlantic Conference Agreement), considérants 350 à 357; décision 1999/485/CE (East Asia Trades Agreement), considérants 125 à 132.

⁽⁵⁵⁾ Drewry 1991, tableau 2.7, p. 31.

⁽⁵⁶⁾ Voir p. 30. Dans son numéro de novembre 1992, p. 18 et 19, le Lloyd's Shipping Economist a pour sa part identifié 19 «grands transporteurs mondiaux», dont ACL et MISC ne font pas partie, alors qu'ils figurent sur la liste de Drewry.

en voie de l'être, quinze étaient signataires du FETTCSA et seuls trois ne figurent pas parmi les concurrents effectifs examinés ci-dessus: Atlantic Container Line (ACL), American President Line (APL) et Zim.

- (122) ACL est, et était à l'époque, une compagnie qui n'opère que sur l'Atlantique nord. Zim exploitait un service Europe méridionale-Extrême-Orient pendant la période considérée, mais le volet européen de son service était axé davantage sur le sud que sur le nord de l'Europe. APL était, par conséquent, le seul transporteur mondial qui n'était pas présent sur le trafic mais était considéré comme susceptible d'y entrer. Ainsi, en octobre 1992, Lloyd's Shipping Economist en est arrivé à la conclusion (citée au considérant 107) que les opérateurs présents sur le trafic Europe-Extrême-Orient n'avaient guère de raisons de craindre de nouveaux arrivants issus du groupe de transporteurs mondiaux hautement qualifiés.

APPRÉCIATION JURIDIQUE

9. LES RÈGLEMENTS APPLICABLES

- (123) Les taxes et les surtaxes couvertes par le FETTCSA concernent des services de transport maritime qui relèvent du champ d'application du règlement (CEE) n° 4056/86, des services de transport terrestre par chemin de fer, par route et par voie navigable (ou des services annexes) qui relèvent du champ d'application du règlement (CEE) n° 1017/68 et des services qui ne relèvent ni de l'un ni de l'autre de ces deux règlements et auxquels est par conséquent applicable le règlement n° 17.
- (124) La Commission a appliqué, en l'espèce, les procédures en vigueur en vertu des règlements (CEE) n° 1017/68 et (CEE) n° 4056/86, ainsi que celles prévues par le règlement n° 17. Ainsi, même dans l'hypothèse où la Commission n'aurait pas identifié correctement le ou les règlement(s) applicable(s) à chacune des taxes et des surtaxes, les parties ont bénéficié des garanties procédurales offertes par tous les règlements éventuellement applicables.
- (125) La Commission considère que les différents règlements s'appliquent de la façon suivante aux principales taxes et surtaxes.

9.1. Coefficient d'ajustement de soutage (BAF)

- (126) Un coefficient d'ajustement de soutage (BAF) est un ajustement du prix pratiqué par le transporteur pour refléter la variation du coût du combustible par rapport à un niveau de base incorporé au taux de fret. Comme le BAF concerne le transport maritime, tout accord restrictif s'y rapportant relève du champ d'application du règlement (CEE) n° 4056/86.

9.2. Coefficient d'ajustement monétaire (CAF)

- (127) Un coefficient d'ajustement monétaire (CAF) est un ajustement du prix pratiqué par le transporteur pour compenser les fluctuations des taux de change entre la monnaie dans laquelle le transporteur facture le transport au chargeur et les monnaies dans lesquelles il encourt ses coûts. Le CAF d'une conférence se base sur l'effet pondéré des fluctuations des monnaies dans lesquelles sont libellées les recettes et/ou les dépenses de chaque compagnie par rapport à la monnaie dans laquelle le tarif est établi. Dans la mesure où un CAF est appliqué aux prix du transport maritime, des services portuaires et de l'acheminement intérieur, tout accord restrictif dont il fait l'objet relève respectivement du règlement (CEE) n° 4056/86, du règlement n° 17 et du règlement (CEE) n° 1017/68.

9.3. Taxes de manutention au terminal (THC)

- (128) La taxe de manutention au terminal est appliquée par le transporteur pour couvrir certains frais qu'il encourt au port, notamment pour la réception/la livraison du conteneur, l'inspection du conteneur, la manutention du conteneur dans la zone portuaire et son déplacement jusqu'au navire ou à partir de celui-ci. La manutention des conteneurs au port (éventuellement combinée à d'autres services tels que l'inspection et le stockage) relève, au moins en partie, des services de manutention et autres fournis à l'intérieur du port et qui ne sont pas des services de transport maritime à proprement parler⁽⁵⁷⁾. Tout accord restrictif concernant cette taxe relève par conséquent, au moins en partie, du champ d'application du règlement n° 17 et non du règlement (CEE) n° 4056/86. Dans la mesure où un accord portant sur la taxe de manutention au terminal a pour objet ou pour effet la fixation des taux et conditions applicables à l'acheminement terrestre, c'est le règlement (CEE) n° 1017/68 qui sera applicable et non le règlement n° 17⁽⁵⁸⁾.

9.4. Taxes de mise en conteneur de groupage (LCL SC)

- (129) La taxe de mise en conteneur de groupage est facturée par le transporteur pour couvrir certains frais qu'il encourt lorsque les marchandises à transporter ne suffisent pas à remplir un conteneur. Les surcoûts liés au transport de marchandises ne suffisant pas à remplir un conteneur comprennent les frais de réception/livraison de marchandises hétérogènes, les frais d'emportage et de dépotage et les frais administratifs. Ces opérations constituent des services de manutention fournis à l'intérieur de la zone portuaire ou du terminal; il ne s'agit

⁽⁵⁷⁾ Voir, en ce qui concerne la manutention dans les aéroports, la décision 98/190/CE de la Commission (Flughafen Frankfurt/Main AG) (JO L 72 du 11.3.1998, p. 30).

⁽⁵⁸⁾ Voir l'affaire C-264/95 P, Commission contre UIC, considérant 42, Recueil 1997, p. II-1287.

pas de services de transport maritime à proprement parler. Tout accord restrictif s'y rapportant relève par conséquent du champ d'application du règlement n° 17 et non du règlement (CEE) n° 4056/86. Dans la mesure où un accord portant sur la taxe de mise en conteneur de groupage a pour objet ou pour effet la fixation des taux et conditions applicables à l'acheminement terrestre, c'est le règlement (CEE) n° 1017/68 et non le règlement n° 17 qui sera applicable⁽⁵⁹⁾.

9.5. Taxes d'immobilisation et surestaries

(130) Il s'agit de taxes payées par les chargeurs en cas de dépassement du délai de franchise prévu pour la réception de la cargaison au port/terminal/parc à conteneurs et pour la détention de conteneurs ou de châssis du transporteur. Ces opérations peuvent être considérées comme s'assimilant respectivement à des services d'entreposage de marchandises et de location d'équipements. Il ne s'agit pas de services de transport maritime à proprement parler. Tout accord restrictif dont elles font l'objet relève par conséquent du champ d'application du règlement n° 17 et non du règlement (CEE) n° 4056/86. Dans la mesure où un accord portant sur les taxes d'immobilisation et les surestaries a pour objet ou pour effet la fixation des taux et conditions applicables à l'acheminement terrestre, c'est le règlement (CEE) n° 1017/68 et non le règlement n° 17 qui sera applicable⁽⁶⁰⁾.

10. ARTICLE 81, PARAGRAPHE 1, DU TRAITÉ CE ET ARTICLE 2 DU RÈGLEMENT (CEE) N° 1017/68

(131) Pour les raisons exposées aux considérants 132 à 134, la Commission considère que les parties ont enfreint l'article 81, paragraphe 1, point a), du traité CE et l'article 2, point a), du règlement (CEE) n° 1017/68 en convenant, dans le cadre du FETTCSA, de ne pas accorder de rabais sur les tarifs publiés pour les taxes et les surtaxes.

10.1. Article 81, paragraphe 1: restriction de la concurrence

(132) Le FETTCSA avait pour objectif déclaré (voir considérants 22 à 27) d'établir des normes et d'utiliser un mécanisme commun pour le calcul des taxes et surtaxes. Certaines dispositions de l'accord reflétaient le libellé de l'article 2, paragraphe 1, points f) et c), du règlement (CEE) n° 4056/86 concernant les «ententes techniques».

(133) Comme il est expliqué aux considérants 35 à 39, les parties sont convenues de ne pas accorder de rabais sur les taux publiés des taxes et surtaxes, que ceux-ci soient publiés dans le cadre d'un tarif de la FEFC ou par un

transporteur à titre individuel. Les taxes et surtaxes peuvent constituer une part considérable du prix total payé par les chargeurs. Un accord prévoyant de ne pas accorder de rabais sur les prix publiés restreint la concurrence par les prix, en infraction à l'article 81, paragraphe 1, point a), même si les parties à l'accord en question ne s'entendent pas expressément sur le niveau de leurs prix publiés⁽⁶¹⁾.

(134) Un accord entre les parties prévoyant de ne pas accorder de rabais sur les tarifs publiés réduit sensiblement la capacité des compagnies de se faire concurrence sur le prix final facturé aux chargeurs. Il arrive que le fret maritime et l'acheminement terrestre représentent moins de la moitié du prix payé par les chargeurs, ce qui réduit les possibilités d'accorder des rabais sur le prix total. La concurrence par les prix s'en trouve fortement restreinte.

(135) Les parties ont fait valoir, à juste titre, que la Commission ne faisait valoir aucun élément concernant le niveau effectif des prix. Pour que l'article 81, paragraphe 1, soit applicable, il suffit cependant que l'accord ait pour objet de restreindre la concurrence⁽⁶²⁾. Il n'est pas nécessaire de démontrer qu'un tel accord a été mis en vigueur, bien que les effets réels de l'accord puissent, lorsqu'ils peuvent être démontrés, entrer en ligne de compte dans la fixation du montant de l'amende.

(136) Comme il a été indiqué au considérant 36, la Commission n'est pas convaincue par l'assertion des parties selon laquelle il ne s'agissait de rien de plus qu'un accord prévoyant de renoncer aux taux forfaitaires nets dans un souci de clarté à l'égard des chargeurs⁽⁶³⁾. Toutefois, le fait qu'il existait de tels taux forfaitaires, dont les parties admettent s'être entendues pour éviter de les offrir à l'avenir, apporte en soi la preuve qu'une concurrence s'exerçait sur le niveau des taxes et surtaxes, concurrence que les parties au FETTCSA avaient l'intention d'éliminer ou au moins de réduire.

(137) En outre, tout accord prévoyant de renoncer aux taux forfaitaires nets a pour effet d'augmenter la transparence des prix au détriment de la concurrence. Il est plus difficile de surveiller les prix d'un concurrent lorsqu'il offre

⁽⁶¹⁾ Décision 74/292/CEE de la Commission (Accords entre fabricants de verre d'emballage) (JO L 160 du 17.6.1974, p. 1), considérants 35 et 36; décision 75/497/CEE de la Commission (Règles IFTRA pour les producteurs d'aluminium brut) (JO L 228 du 29.8.1975, p. 10).

⁽⁶²⁾ Affaires jointes 56 et 58/64, Consten et Grundig contre Commission, Recueil 1996, p. 429; affaire T-35/92, John Deere Ltd contre Commission, point 61 des motifs, Recueil 1994, p. II-0957; affaires jointes T-305/94, etc., LVM et autres contre Commission, point 741 des motifs, non encore publié au Recueil; décision 84/405/CEE de la Commission (Zinc Producer Group) (JO L 220 du 17.8.1984, p. 27), considérant 71; décision 1999/210/CE de la Commission (British Sugar) (JO L 76 du 22.3.1999, p. 1), considérant 75.

⁽⁶³⁾ Réponse à la communication des griefs, point 2.11.

⁽⁵⁹⁾ Commission contre UIC, considérant 42.

⁽⁶⁰⁾ Commission contre UIC, considérant 42.

des taux forfaitaires que lorsqu'il propose des taux désagrégés.

- (138) Il ressort clairement du huitième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86 que la concurrence extérieure à laquelle est soumise une conférence maritime est un facteur essentiel pour l'octroi de l'exemption par catégorie. Comme il est expliqué dans les considérants 15 et 18, les compagnies membres de la FEFC détenaient en 1991 une part de marché cumulée d'environ 58 % et elles s'entendent sur des taux communs pour leurs services. Vu l'importance de la part de l'offre à laquelle s'appliquent les prix convenus, il est particulièrement important que les compagnies indépendantes continuent d'exercer une concurrence effective. Des accords tels que celui de ne pas accorder de rabais conclu par les parties permettent aux membres d'une conférence d'étendre leur pouvoir de marché en adoptant, conjointement avec des compagnies maritime qui ne sont pas membres de la conférence, un comportement anticoncurrentiel. De tels accords visent, en général, à éliminer la concurrence pour une partie substantielle des services fournis sur le marché en question.
- (139) L'effet potentiel de l'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais conclu par les parties a vraisemblablement été appréciable étant donné l'importance de la part de marché des parties sur le marché en cause.

10.2. Article 81, paragraphe 1: effets sur le commerce entre États membres

- (140) L'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais réunissait des compagnies membres d'une conférence et des compagnies indépendantes opérant dans plusieurs États membres et visait à restreindre la concurrence que pouvaient se livrer ces compagnies sur les prix facturés pour les services qu'elles offrent, la réduction de la concurrence par les prix entre ces compagnies était susceptible de réduire les avantages qui reviendraient normalement aux plus efficaces d'entre elles, ce qui risquait d'altérer le jeu normal de pertes et de gains de parts de marché auquel on aurait pu s'attendre en l'absence d'accord. Cette restriction de la concurrence entre armateurs opérant dans de nombreux États membres était par conséquent susceptible d'influencer et d'altérer les courants commerciaux dans le secteur des services de transport à l'intérieur du marché commun, lesquels se seraient présentés différemment en l'absence dudit accord.
- (141) En outre, des pratiques restrictives qui concernent des transports maritimes internationaux au départ ou à destination de ports de la Communauté sont susceptibles d'affecter les échanges entre États membres car elles peuvent affecter la concurrence, d'une part, entre les ports des différents États membres en modifiant leurs zones d'attraction respectives et, d'autre part, entre les activités exercées dans ces zones d'attraction⁽⁶⁴⁾. L'altération, par

l'accord, du jeu normal de la concurrence, en vertu duquel les entreprises les plus performantes ont des chances d'accroître leurs parts de marché, peut aussi avoir influencé la concurrence entre les ports de différents États membres, en étendant ou en réduisant artificiellement leur zone d'attraction et donc en agissant sur les parts de marché des compagnies maritimes opérant à partir de ces ports. Les compagnies maritimes opérant à partir de ports plus performants n'auraient, en particulier, pas fait bénéficier leurs clients des économies résultant de l'amélioration du fonctionnement de ces ports⁽⁶⁵⁾. Par ses répercussions sur le jeu normal des forces concurrentielles, l'accord peut aussi avoir modifié la capacité disponible dans chaque port et avoir provoqué ainsi des détournements du trafic de certains ports vers d'autres en Europe du Nord, ce qui le rend susceptible d'avoir affecté le commerce entre États membres.

- (142) Les effets sur la fourniture de services de transport maritime décrits dans les considérants 140 et 141 se sont probablement aussi répercutés sur la prestation de services annexes au transport maritime, qui comprennent notamment les services fournis par les transitaires, les services portuaires, les services de transport terrestre et la manutention. Les effets sur ce type de services auraient surtout été imputables à l'altération des flux des services de transport entre États membres.
- (143) La Commission considère, par conséquent, que l'accord entre les parties prévoyant de ne pas accorder de rabais était de nature à pouvoir exercer un effet sensible sur les échanges entre États membres.

10.3. Article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68

- (144) L'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68 se fonde sur l'article 81, paragraphe 1, du traité, dont il reflète les dispositions⁽⁶⁶⁾. Il ne s'écarte pas, sur le fond, des dispositions dudit paragraphe, et les raisons invoquées aux considérants 132 à 143 en ce qui concerne l'applicabilité de l'article 81, paragraphe 1, valent par conséquent également pour l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68.

⁽⁶⁵⁾ Drewry a décrit comme suit l'utilisation des ports sur le trafic Europe du Nord-Extrême-Orient à la mi-1992: «On observe en Europe du Nord une rotation portuaire considérable entre transporteurs concurrents, pas seulement dans la sélection des ports (par exemple Southampton ou Felixstowe au Royaume-Uni, et Hambourg ou Bremerhaven en Allemagne), mais aussi dans l'ordre dans lequel les navires y font escale. En outre, les transporteurs apportent des réponses différentes à la sempiternelle question de l'escale unique ou des deux escales ...» Drewry, *Container Market Profitability to 1997*, décembre 1992, p. 135.

⁽⁶⁶⁾ Décision 93/174/CEE de la Commission (Structures tarifaires en transports combinés de marchandises) (JO L 73 du 26.3.1993, p. 38), modifiée par la décision 93/354/CEE (JO L 145 du 17.6.1993, p. 31), considérant 15.

⁽⁶⁴⁾ Voir le sixième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86.

11. ARTICLE 2, PARAGRAPHE 1, DU RÈGLEMENT (CEE) N° 4056/86 (ENTENTES TECHNIQUES)

(145) Les parties considèrent que les activités auxquelles elles se livraient dans le cadre du FETTCSA étaient exemptées des dispositions de l'article 81, paragraphe 1, en vertu de l'article 2, paragraphe 1, point f), du règlement (CEE) n° 4056/86, qui dispose notamment que «l'interdiction édictée par l'article 81, paragraphe 1, ne s'applique pas aux accords [...] qui ont seulement pour objet et pour effet de mettre en œuvre les améliorations techniques ou la coopération technique par [...] f) l'établissement ou l'application de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport». La Commission ne partage pas ce point de vue: les activités auxquelles les parties se sont livrées dans le cadre du FETTCSA allaient au-delà de ce qui est compatible avec la notion d'«entente technique» au sens de l'article 2, paragraphe 1, et l'accord entre les parties prévoyant de ne pas accorder de rabais n'était pas une entente technique.

11.1. **Caractère déclaratoire de l'article 2, paragraphe 1**

(146) La seule façon de déclarer l'article 81, paragraphe 1, inapplicable à un accord relevant de son champ d'application consiste dans une décision d'exemption en vertu de l'article 81, paragraphe 3. L'article 2, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 4056/86 ne saurait être considéré comme une exemption par catégorie: il n'est dit nulle part qu'il constitue une exemption et il ne contient aucun développement concernant les quatre conditions d'applicabilité de l'article 81, paragraphe 3⁽⁶⁷⁾. L'article 2, paragraphe 1, doit par conséquent être considéré comme purement déclaratoire: il énumère un certain nombre de types d'accords différents qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 81, paragraphe 1, du traité lorsqu'ils ont seulement pour objet ou pour effet de mettre en œuvre des améliorations techniques ou une coopération technique.

(147) En outre, il convient de relever la signification de l'expression «en règle générale» dans le considérant 8. Ces termes ne peuvent être interprétés comme visant des accords individuels ayant certains effets restrictifs de la concurrence, mais qui ne la restreignent pas beaucoup ni très souvent. Ils ne peuvent viser que des types d'accords qui sont considérés comme généralement entièrement neutres du point de vue de la concurrence: dans l'hypothèse où l'un de ces accords restreindrait la concurrence, il ne relèverait pas du champ d'application

⁽⁶⁷⁾ Comparer le septième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86, qui concerne l'article 2, paragraphe 1 («considérant que certains types d'accords, décisions et pratiques concertés de caractère technique peuvent être soustraits à l'interdiction des ententes parce qu'ils ne sont pas, en règle générale, restrictifs de concurrence») avec le huitième considérant, qui concerne l'exemption par catégorie prévue à l'article 3 («considérant qu'il est opportun de prévoir une exemption de groupe en faveur des conférences maritimes»). Le huitième considérant énonce les raisons pour lesquelles les quatre conditions prévues à l'article 85, paragraphe 3, sont considérées comme remplies.

de l'article 2, paragraphe 1, puisqu'il n'aurait pas seulement pour objet ou pour effet de mettre en œuvre des améliorations techniques ou une coopération technique.

(148) Les parties ont admis que tout accord qui est restrictif de la concurrence au sens de l'article 81, paragraphe 1, n'est pas une entente technique aux fins de l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 4056/86 et ne peut être considéré comme exclu du champ d'application de l'article 81, paragraphe 1, en vertu de l'article 2, paragraphe 1, dudit règlement.

11.2. **«Seulement pour objet et pour effet»**

(149) Les parties ont admis que l'utilisation de l'adverbe «seulement» dans l'article 2, paragraphe 1, limite le champ d'application de cette disposition aux accords, décisions et pratiques concertées qui ont pour unique objet et effet «de mettre en œuvre les améliorations techniques ou la coopération technique» par les moyens définis dans les différents points dudit paragraphe.

(150) Le Tribunal de première instance a considéré que l'introduction d'une exception légale en faveur d'accords d'ordre purement technique ne saurait équivaloir à une autorisation, de la part du législateur communautaire, permettant la conclusion d'accords qui ont pour objet la formation commune de prix⁽⁶⁸⁾. Le même principe vaut lorsqu'un accord constitue une autre forme de restriction de concurrence, telle qu'une restriction de la liberté des producteurs de différencier leurs produits⁽⁶⁹⁾.

(151) Un accord prévoyant de ne pas accorder de rabais sur une partie substantielle des prix facturés sur une route donnée ne peut être considéré comme un accord ayant seulement pour objet et pour effet de mettre en œuvre des améliorations techniques ou une coopération technique. Cette conclusion concorde avec le huitième considérant du règlement (CEE) n° 4056/86 étant donné que les accords entre concurrents ayant pour effet de restreindre leur liberté en matière de fixation des prix ont, en règle générale, un effet restrictif sur la concurrence.

11.3. **Article 2, paragraphe 1, point f): structure et conditions d'application des tarifs de transport**

(152) L'article 2, paragraphe 1, point f), du règlement (CEE) n° 4056/86 parle de «l'établissement ou l'application de règles uniformes concernant la structure et les conditions d'application des tarifs de transport». Les parties ont admis que cette disposition ne serait applicable que dans la mesure où l'accord en question n'aurait aucune influence sur le prix ou les autres conditions contractuelles sur lesquelles la concurrence peut jouer et que les

⁽⁶⁸⁾ Voir affaire T-229/94, Deutsche Bahn AG contre Commission, point 37 des motifs, Recueil 1997, p. II-1689, à propos de l'exception similaire en faveur des accords techniques prévue à l'article 3 du règlement (CEE) n° 1017/68.

⁽⁶⁹⁾ Décision 86/399/CEE de la Commission (Revêtements bitumineux) (JO L 232 du 19.8.1986, p. 15). Décision de la Commission confirmée dans l'affaire 246/86, Belasco contre Commission, Recueil 1989, p. 2117.

types de conditions visées à l'article 2, paragraphe 1, point f) ne comprennent pas celles tenant au niveau des prix et à la date d'entrée en vigueur des ajustements de prix, ni un accord prévoyant de ne pas accorder de rabais sur une partie du prix facturé pour un service donné.

(153) Les exemples fournis à l'article 2 concernent des types d'accords qui, s'ils ont seulement pour objet et pour effet de mettre en œuvre des améliorations techniques ou une coopération technique, ne relèvent généralement pas du champ d'application de l'article 81, paragraphe 1. Étant donné qu'un accord entre concurrents portant sur les prix tombera presque inévitablement sous le coup de l'article 81, paragraphe 1, lorsqu'il affecte les échanges entre États membres, le type de conditions visées à l'article 2, paragraphe 1, point f), ne saurait inclure celles tenant au niveau des prix⁽⁷⁰⁾ ou à la date d'entrée en vigueur des modifications de prix. En outre, le libellé de l'article 2, paragraphe 1, point f), où il est question des «conditions d'application des tarifs de transport» indique clairement qu'un tarif de transport ne peut être aussi une condition régissant sa propre application.

(154) Les taxes et les surtaxes font partie intégrante du coût final présenté à un chargeur⁽⁷¹⁾. Une obligation de ne pas accorder de rabais sur une partie du prix d'un service donné n'est pas un accord relatif aux conditions régissant l'application des tarifs de transport au sens de l'article 2, paragraphe 1, point f), mais un accord sur le niveau des prix à facturer.

(155) Comme il est expliqué dans les considérants 42 à 48, les parties ont discuté du calcul d'un niveau commun pour le BAF et le CAF qui serait applicable à la fois par les membres de la conférence et par les compagnies indépendantes qui étaient parties au FETTCSA. L'argument des parties selon lequel elles auraient simplement discuté de la méthode, sans envisager un niveau commun pour le BAF et le CAF, ne cadre pas avec le compte rendu de la réunion du 30 septembre 1991, dans lequel on peut lire ceci: «adopter simplement une méthode similaire à celle de la FEFC pourrait aboutir à ce que chaque compagnie indépendante fixe séparément ses propres niveaux de BAF et de CAF». Le compte rendu considère ensuite cette perspective comme susceptible de susciter des critiques de la part des chargeurs. Le compte rendu tire sur ce point la conclusion suivante: «À cet égard, et puisque même le secrétariat n'a pas accès aux chiffres détaillés fournis par les compagnies, mais seulement aux moyennes des résultats, l'idée est émise que les compagnies indépendantes pourraient éventuellement envisager de transmettre leurs propres chiffres à la société comptable indépendante, au moins à titre d'essai, afin que l'on puisse obtenir un coefficient de soutage et un CAF ligne 1 globaux pour l'Extrême-Orient». La Commission en conclut que les parties ont examiné une proposition

tendant à ce que les indépendants qui étaient signataires du FETTCSA fassent entrer leurs propres coûts dans le calcul d'un niveau unique de BAF et de CAF applicable à la fois par les membres de la conférence et par les indépendants.

(156) La manière dont est formulée l'introduction du point du compte rendu qui concerne ce point («Bien qu'il soit évident qu'à ce stade du FETTCSA, le rôle du comité est d'étudier et de rechercher des méthodes communes pour le calcul des taxes supplémentaires») implique que l'auteur n'ignorait pas que les conclusions auxquelles on était en fait parvenu allaient plus loin que la recherche d'une méthode commune. La phrase de conclusion apparaît comme une réponse à une critique qui serait probablement émise par les chargeurs si une méthode unique conduisait à des niveaux de taxes différents. Elle mentionne, en outre, la possibilité que les compagnies indépendantes communiquent leurs chiffres aux «comptables indépendants». Il ne peut s'agir que de la société comptable indépendante dont il a été question précédemment dans le compte rendu et à laquelle les compagnies membres de la conférence fournissent leurs données individuelles concernant les coûts aux fins du calcul de la ligne 1 du CAF de la conférence. Si la discussion au sein du FETTCSA ne portait réellement que sur la méthode, les compagnies indépendantes appliqueraient simplement une formule mathématique convenue à leurs propres coûts et il ne serait pas question de fournir ces coûts aux comptables indépendants pour obtenir «un coefficient de soutage et un CAF ligne 1 globaux pour l'Extrême-Orient» (italique ajouté).

11.4. Article 2, paragraphe 1, point c): fixation ou application de prix et conditions globaux

(157) Les parties considéraient également à l'origine que le FETTCSA était couvert par l'article 2, paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 4056/86, qui dispose notamment que «l'interdiction édictée par l'article 81, paragraphe 1, ne s'applique pas aux accords [...] qui ont seulement pour objet et pour effet de mettre en œuvre les améliorations techniques ou la coopération technique par [...] c) 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». Les parties ont renoncé à cet argument et elles ont déclaré qu'elles considéraient que l'objectif de normalisation envisagé par le FETTCSA ne relevait pas du champ d'application de l'article 2, paragraphe 1, point c).

(158) Bien que les parties n'invoquent plus l'argument, il est utile que la Commission indique les raisons pour lesquelles elle estime que les activités et les objectifs du FETTCSA ne relèvent pas du champ d'application de l'article 2, paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 4056/86.

(159) Premièrement, l'article 2, paragraphe 1, point c) parle de «transports maritimes successifs ou complémentaires». Il ne se rapporte pas, et ne peut être interprété comme se rapportant, à des opérations de transport successives ou

⁽⁷⁰⁾ Décision 93/174/CEE (Structures tarifaires en transports combinés de marchandises), considérant 47.

⁽⁷¹⁾ Lettre du FETTCSA à la Commission, datée du 19 octobre 1992, point 10.

complémentaires, c'est-à-dire à des opérations de transport qui ne soient pas exclusivement maritimes. Il est donc clair que cette disposition s'applique au transbordement et aux services qui y sont associés. Les prestataires des services successifs ne sont généralement pas des concurrents des prestataires du service de transport maritime initial ou principal et, de ce fait, les accords relatifs à de tels services n'entrent généralement pas dans le champ d'application de l'article 81, paragraphe 1.

- (160) Deuxièmement, la fixation en commun du montant d'une taxe ou d'une surtaxe destinée à couvrir des dépenses supplémentaires supportées par chaque compagnie maritime ne saurait être assimilée à la fixation ou à l'application de prix et conditions globaux pour une opération de transport maritime complète. En outre, l'expression «fixation ou application de prix globaux» ne désigne pas et ne couvre pas la fixation en commun de certains éléments particuliers composant ces prix.

11.5. Article 3 du règlement (CEE) n° 1017/68 (accords techniques)

- (161) Les points c) et g) de l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 1017/68 sont libellés de la même façon que, respectivement, les points c) et f) de l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 4056/86. Les observations faites ci-dessus par la Commission concernant l'applicabilité de l'article 2 du règlement (CEE) n° 4056/86 aux activités auxquelles les parties se sont livrées dans le cadre du FETTCSA s'appliquent *mutatis mutandis* à celle de l'article 3 du règlement (CEE) n° 1017/68. L'inapplicabilité de l'article 3, paragraphe 1, point g), du règlement (CEE) n° 1017/68 aux activités auxquelles les parties se sont livrées dans le cadre du FETTCSA est d'autant plus évidente qu'il est expressément prévu dans cette disposition qu'elle ne s'applique que «pour autant que les règles uniformes ne fixent pas les prix et conditions de transport».

12. ARTICLE 81, PARAGRAPHE 3, DU TRAITÉ CE ET ARTICLE 5 DU RÈGLEMENT (CEE) N° 1017/86

12.1. Applicabilité de l'article 3 du règlement (CEE) n° 4056/86

- (162) Ni le FETTCSA proprement dit ni l'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais n'étaient des accords ou des arrangements dans le cadre desquels les parties opèrent en appliquant des taux uniformes ou communs. Les parties ne constituaient par conséquent pas une conférence maritime au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, point b), du règlement (CEE) n° 4056/86. L'exemption par catégorie prévue à l'article 3 dudit règlement n'est pas applicable car elle ne vaut que pour les conférences maritimes telles qu'elles sont définies à l'article 1^{er}, paragraphe 3, point b).

12.2. Article 91, paragraphe 3: exemption individuelle

- (163) Aucun accord conclu dans le cadre du FETTCSA n'a fait l'objet d'une demande d'exemption individuelle. Toute-

fois, eu égard à l'obligation qui incombe à la Commission, en application de l'article 11, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 4056/86, de rendre une décision d'application de l'article 81, paragraphe 3, si, au terme d'une procédure engagée sur plainte ou d'office, elle arrive à la conclusion qu'un accord, une décision ou une pratique concertée remplit les conditions de l'article 81, paragraphes 1 et 3⁽⁷²⁾, il convient d'examiner si l'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais remplit les conditions d'octroi d'une exemption individuelle.

- (164) Dans leur réponse à la communication des griefs de la Commission, les parties n'ont avancé aucun argument quant à la question de savoir si les conditions d'octroi d'une exemption individuelle étaient remplies en l'espèce. Elles ont simplement fait valoir qu'aucun élément ne permet de conclure que l'article 81, paragraphe 1, a été enfreint et que la Commission n'était par conséquent pas tenue d'examiner si une exemption individuelle pouvait ou non être accordée. Sur la base des éléments d'information figurant dans le dossier de la Commission, notamment les explications longues et circonstanciées fournies par les secrétariats respectifs du FETTCSA et de la FEFC dans leur correspondance adressée à la Commission⁽⁷³⁾, la Commission considère que les conditions prévues à l'article 81, paragraphe 3, ne sont pas remplies.

12.2.1. Améliorer la production ou la distribution ou promouvoir le progrès technique ou économique

- (165) La FEFC a avancé les arguments suivants:

«Nous tentons seulement de créer une norme sectorielle, comme l'ont fait les constructeurs de matériel d'enregistrement, qui se sont mis d'accord sur le format et la conception des cassettes: leur accord n'a pas abouti à la fixation de prix uniformes par l'ensemble des fabricants de cassettes, mais tous les fabricants produisent des cassettes dont le format et la conception sont conformes à une norme appliquée par l'ensemble du secteur»⁽⁷⁴⁾.

- (166) L'accord entre les parties prévoyant de ne pas accorder de rabais ne peut être considéré comme bénéfique. Il ne saurait en aucun cas être comparé à l'adoption de formats uniformes pour des produits tels que des cassettes. En outre, loin de promouvoir le progrès économique, même l'accord prévoyant de ne pas offrir de contrats forfaitaires nets, que les parties admettent avoir conclu, était destiné à freiner le progrès en empêchant les compagnies de conclure différents types de contrats avec leurs clients.

⁽⁷²⁾ L'article 11, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 1017/68 contient une disposition similaire en ce qui concerne les articles 2 et 5 dudit règlement.

⁽⁷³⁾ Voir, en particulier, les lettres à la Commission datées des 30 juillet 1991 (FEFC/FETTCSA), 7 octobre 1991 (FEFC/FETTCSA), 21 octobre 1991 (FEFC), 23 décembre 1991 (FEFC/FETTCSA), 14 juillet 1992 (FETTCSA), 19 octobre 1992 (FETTCSA) et 4 mai 1993 (FETTCSA).

⁽⁷⁴⁾ Lettre de la FEFC à la Commission, datée du 21 octobre 1991, point 7.

12.2.2. *Réserver aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte*

(167) La FEFC a fait valoir les arguments suivants à propos du FETTCSA:

«[il] apporterait une plus grande transparence à la présentation des tarifs et permettrait à l'usager des transports de distinguer les éléments du prix qui dépendent de facteurs extérieurs communs qui échappent en grande partie, voire totalement, au contrôle des transporteurs (par exemple les fluctuations monétaires) et ceux qui reflètent l'efficacité et la compétitivité relatives des transporteurs (par exemple le fret maritime)»⁽⁷⁵⁾.

«Les avantages qu'il y aurait, pour les usagers des transports, à pouvoir identifier les éléments communs et "centraux" d'un tarif, de façon à faire ressortir l'efficacité et la compétitivité des transporteurs, sont évidents: transparence du rapport entre les coûts supportés et les prix offerts et clarté des tarifs, qui sont ainsi plus faciles à consulter»⁽⁷⁶⁾.

(168) Pour étayer l'argument selon lequel leur comportement était dans l'intérêt des chargeurs, les parties soutiennent encore que l'accord prévoyant de ne pas offrir de contrats à des prix forfaitaires nets qu'elles admettent avoir conclu l'a été «dans un souci de clarté à l'égard des chargeurs» (voir considérant 36).

(169) L'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais n'a procuré aucun bénéfice aux consommateurs. La Commission ne partage pas l'opinion selon laquelle la transparence des prix profiterait nécessairement aux consommateurs. Il est nécessaire de tenir compte de la structure du marché en question et d'opérer une distinction entre la transparence entre concurrents (qui peut aboutir à un alignement des prix à un niveau supérieur à celui auquel ils auraient normalement été fixés) et la transparence entre fournisseurs et consommateurs. Une plus grande transparence des prix entre fournisseurs et consommateurs ne profite pas à ces derniers lorsqu'elle s'accompagne d'un affaiblissement de la concurrence par les prix.

12.2.3. *Sans imposer des restrictions de concurrence qui ne sont pas indispensables*

(170) Les parties au FETTCSA ont soutenu que:

«Il existe plusieurs façons différentes de calculer (et ensuite de fixer) les taxes et les surtaxes appliquées par les transporteurs. Afin de rendre les tarifs plus transparents, les exploitants de lignes régulières ont jugé bon de faire apparaître clairement et individuellement les dif-

férents éléments d'un tarif de fret, tels que le fret intérieur, les taxes de manutention au terminal et le fret maritime, de façon à opérer une distinction entre les éléments du prix sur lesquels les compagnies peuvent influencer et ceux qui échappent à leur contrôle»⁽⁷⁷⁾.

(171) Ce qui est jugé bon n'est pas nécessairement indispensable. Même si la transparence des prix était jugée bénéfique, il n'était pas indispensable que les parties au FETTCSA concluent un accord prévoyant de ne pas accorder de rabais sur les tarifs publiés.

12.2.4. *Sans donner la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des services en cause*

(172) Selon la FEFC:

«Loin d'éliminer ou de restreindre la concurrence, tout accord découlant du FETTCSA renforcera en fait la concurrence entre transporteurs, car les usagers des transports seront en mesure d'identifier plus facilement le prix du transport offert par les différents transporteurs et de comparer ainsi les tarifs afin de négocier le meilleur prix»⁽⁷⁸⁾.

(173) Les affirmations de la FEFC et du FETTCSA doivent être considérées à la lumière des restrictions en matière de prix consécutives à la FEFC, du fait que les parties au FETTCSA sont aussi parties à l'EATA (voir considérants 11 à 14) et de l'importance des parts de marché détenues par les parties au FETTCSA.

(174) En l'espèce, cependant, le fait que la Commission ne présente pas d'éléments probants concernant les niveaux effectifs des prix et le fait que les trois premières conditions prévues à l'article 81, paragraphe 3, du traité ne sont, en tout état de cause, pas remplies, conduit à conclure qu'il n'est pas nécessaire que la Commission adopte une position formelle quant à la quatrième condition prévue par ladite disposition.

12.3. **Article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68**

(175) L'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 se fonde sur l'article 81, paragraphe 3, du traité, dont il reflète les dispositions. Les raisons pour lesquelles le FETTCSA ne remplit pas les conditions d'exemption prévues à l'article 81, paragraphe 3, qui sont énoncées aux considérants 163 à 174, valent également pour la question de

⁽⁷⁵⁾ Lettre de la FEFC et du FETTCSA à la Commission, datée du 30 juillet 1991, point 15.

⁽⁷⁶⁾ Lettre de la FEFC et du FETTCSA à la Commission, datée du 30 juillet 1991, point 26.

⁽⁷⁷⁾ Lettre du FETTCSA à la Commission, datée du 19 octobre 1992, point 2.

⁽⁷⁸⁾ Lettre de la FEFC et du FETTCSA à la Commission, datée du 30 juillet 1991, point 20.

l'exemption individuelle au titre de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68.

13. AMENDES

(176) Les parties font valoir que toute infraction qui pourrait découler de leur adhésion au FETTCSA était involontaire étant donné qu'elles avaient des motifs raisonnables de considérer que le FETTCSA était un accord technique relevant du champ d'application de l'article 2, paragraphe 1, point f), du règlement (CEE) n° 4056/86, notamment les conseils juridiques qui leur avaient été donnés dans ce sens. Elles considèrent, par conséquent, ne pas avoir commis d'infraction de propos délibéré ou par négligence, comme cela doit être le cas, en application des règlements (CEE) n° 4056/86 et (CEE) n° 1017/68 et du règlement n° 17, pour que des amendes soient infligées. Les parties soutiennent que la Commission n'a pas démontré, en tout état de cause, que l'accord a entraîné des effets sur la concurrence entre les membres de la FEFC et les compagnies indépendantes.

(177) La Commission considère que l'accord entre les parties prévoyant de ne pas accorder de rabais doit être considéré comme un acte commis de propos délibéré, étant donné que les parties ne peuvent avoir ignoré qu'un accord prévoyant de ne pas accorder de rabais était destiné à restreindre la concurrence, en particulier entre la FEFC et les compagnies indépendantes.

(178) Il convient d'infliger une amende pour garantir que la présente décision ait l'effet dissuasif voulu. Seule l'amende présente un caractère à la fois répressif et préventif⁽⁷⁹⁾.

13.1. Montant de base de l'amende

(179) L'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 17 et l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 4056/86 confèrent à la Commission le pouvoir d'infliger des amendes, dont le montant doit se situer dans des limites spécifiées dans lesdites dispositions, aux entreprises qui, de propos délibéré ou par négligence, ont enfreint l'article 81, paragraphe 1. L'article 22, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 1017/68 contient une disposition équivalente pour les infractions à l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68. Pour fixer le montant de l'amende, il doit être tenu compte de la gravité et de la durée de l'infraction.

(180) Le FETTCSA est entré en vigueur le 4 juin 1991. L'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais a été conclu le 9 juin 1992, avec effet au 1^{er} juillet 1992. Bien qu'il n'ait été mis fin au FETTCSA que le 26 mai 1994 (après l'adoption par la Commission d'une communication des griefs), la dernière réunion des parties à

l'accord s'est tenue le 8 septembre 1992, peu de temps avant l'envoi de la lettre du 28 septembre 1992 par la direction générale de la concurrence de la Commission. Pour fixer le montant de l'amende, la Commission est d'avis qu'il convient de considérer que la durée des infractions a pris fin le 28 septembre 1992. Il convient donc de considérer que l'infraction a duré trois mois.

(181) L'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais était un accord horizontal visant à restreindre la concurrence par les prix entre des entreprises détenant des parts de marché élevées. Un accord restrictif entre membres d'une conférence et compagnies indépendantes est particulièrement grave dans le secteur des transports maritimes de ligne, où l'existence d'une concurrence effective ou potentielle de compagnies indépendantes est l'une des principales justifications de l'exemption par catégorie. Un accord prévoyant de ne pas accorder de rabais sur des prix publiés est cependant une forme d'accord horizontal sur les prix moins grave qu'un accord fixant le niveau des prix. Les accords horizontaux sur les prix sont normalement considérés comme des infractions très graves. En l'espèce, cependant, la Commission n'a recueilli aucune preuve quant aux effets de l'infraction sur les niveaux des prix. Il est probable, en tout état de cause, que les effets nuisibles éventuels de l'infraction aient été de courte durée. Il convient par conséquent de considérer l'infraction comme grave et de fixer le montant de base des amendes au niveau le plus bas de l'échelle des amendes applicables aux infractions graves. Compte tenu des circonstances de l'espèce, il y a lieu de fixer le montant de base de l'amende, pour la plus grande des parties au FETTCSA, à 1 300 000 euros.

(182) Pour tenir compte de la capacité effective des entreprises concernées à causer un dommage important et de la nécessité de faire en sorte que le montant de l'amende ait un caractère suffisamment dissuasif, la Commission considère qu'il convient, vu les différences de taille considérables qui existent entre les parties au FETTCSA, d'infliger des amendes plus élevées aux plus grandes qu'aux plus petites d'entre elles. C'est pourquoi elle a divisé les parties en quatre groupes en fonction de leur taille.

(183) Le tableau 5 indique les quatre groupes ainsi constitués et la taille relative de chacune des parties au FETTCSA en 1994 (année au cours de laquelle il a été mis fin à l'accord) par rapport à Maersk, la plus importante des parties. La comparaison se fonde sur le chiffre d'affaires afférent aux services de transport ayant pour objet le transport de fret conteneurisé et comportant un élément maritime. Le chiffre d'affaires afférent au transport maritime de ligne à l'échelle mondiale est une base appropriée pour comparer la taille relative des entreprises, car il permet à la Commission d'apprécier les ressources et l'importance réelles des entreprises concernées.

⁽⁷⁹⁾ Affaires jointes T-305/94 etc., LVM et autres contre Commission, point 1166, non encore publiées au Recueil.

Tableau 5: Taille relative des entreprises en 1994

		Taille
Grand transporteur	Maersk	100
Transporteurs moyens à grands	NYK	58
	MOL	55
	P&O	52
	K Line	49
	Nedlloyd	46
	Hanjin	41
Transporteurs petits à moyens	Hapag-Lloyd	34
	Evergreen	30
	NOL	28
	DSR-Senator	23
	Yangming	23
Petits transporteurs	Cho Yang	17
	MISC	14
	OOCL	11
	CGM	6

(184) La fusion entre P&O et Nedlloyd intervenue en 1997 et l'acquisition de DSR-Senator par Hanjin n'entrent pas en ligne de compte étant donné que les infractions ont été commises avant ces événements.

(185) La Commission a examiné la question de savoir s'il convenait de traiter les douze compagnies membres de la FEFC différemment des six compagnies indépendantes, au motif que la Commission ne conteste pas l'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais sur les tarifs publiés pour les taxes et les surtaxes que les compagnies membres de la FEFC ont conclu entre elles. La Commission considère qu'il n'y a pas lieu d'opérer une telle distinction étant donné que c'est l'extension de l'accord conclu entre les compagnies membres de la FEFC aux compagnies indépendantes qui est contestée en l'espèce et que rien ne permet, en ce qui concerne cette extension, de différencier, en termes de gravité, le comportement des compagnies membres de la FEFC de celui des compagnies hors conférence.

(186) Le tableau 6 indique les montants de base des amendes applicables aux transporteurs entrant dans chacune des quatre catégories, compte tenu des facteurs mentionnés aux considérants 179 à 185.

Tableau 6: montant de base des amendes (en euros)

Catégorie de transporteur	
Grand transporteur	1 300 000
Transporteurs moyens à grands	1 000 000
Transporteurs petits à moyens	650 000
Petits transporteurs	325 000

13.2. Circonstances aggravantes et atténuantes

(187) Aucune des parties au FETTCSA n'a avancé de raison justifiant qu'elle soit considérée comme ayant agi en tant que suiveur plutôt qu'en tant que meneur. De même, aucune d'entre elles n'a fourni d'élément attestant que l'une des autres parties aurait joué le rôle de meneur. En conséquence, rien ne justifie qu'une distinction soit faite entre les parties au FETTCSA pour ce qui est de leur participation à l'infraction, si ce n'est selon les critères décrits au considérant 186.

(188) Comme il est indiqué au considérant 180, la Commission présume que l'infraction a pris fin au moment de la réception par les parties de la lettre datée du 28 septembre 1992 envoyée par la direction générale de la concurrence de la Commission. Les effets néfastes d'un accord restrictif pour les consommateurs sont atténués lorsque les parties à l'accord y mettent fin à la réception d'une lettre d'avertissement de la Commission. La Commission considère que la dissolution présumée de l'accord justifie, en l'espèce, une réduction de 20 % de l'amende infligée à chaque partie.

13.3. Communication de la Commission concernant la non-imposition d'amendes ou la réduction de leur montant dans les affaires portant sur des ententes

(189) La communication de la Commission concernant la non-imposition d'amendes ou la réduction de leur montant dans les affaires portant sur des ententes [ci-après dénommée «la communication»⁽⁸⁰⁾] n'est directement applicable qu'en cas de coopération postérieure à sa date de publication, le 18 juillet 1996. Toutefois, pour les cas de coopération antérieurs à cette date, la Commission applique la communication par analogie⁽⁸¹⁾.

(190) En l'espèce, les parties ont coopéré avec la Commission dans la mesure où elles ont pris l'initiative d'informer celle-ci de la conclusion de l'accord et où, dans leur réponse à la communication des griefs, elles ont pris l'engagement de ne pas conclure ni mettre en œuvre un accord qui aurait les mêmes objectifs déclarés que le FETTCSA sans l'avoir, au préalable, formellement notifié à la Commission et où elles ont volontairement renoncé au FETTCSA après avoir reçu la communication des

⁽⁸⁰⁾ JO C 207 du 18.7.1996, p. 4.

⁽⁸¹⁾ Décision 1999/210/CE (British Sugar), considérant 212.

griefs. Il convient de noter, par ailleurs, que la Commission n'a été informée de l'existence de l'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais qu'en prenant connaissance des réponses des parties aux demandes formelles de renseignements concernant leurs activités dans le cadre du FETTCSA.

- (191) La coopération des parties relève de la section D de la communication. La Commission considère que, en l'espèce, la coopération des parties justifie une réduction de 10 % du montant de base de l'amende infligée à chacune.

13.4. Laps de temps

- (192) Étant donné le laps de temps qui s'est écoulé depuis l'envoi de la communication des griefs et la dissolution de l'accord, la Commission a examiné l'incidence que ce facteur devait avoir, le cas échéant, sur le montant de l'amende.

- (193) La Commission ne considère pas qu'un laps de temps soit une raison de ne pas infliger d'amende, pour autant que cet intervalle n'excède pas le délai de prescription prévu par le règlement (CEE) n° 2988/74 du Conseil⁽⁸²⁾ pour les poursuites en matière de concurrence. L'article 1^{er} dudit règlement dispose que le pouvoir de la Commission d'infliger des amendes est soumis à un délai de prescription de cinq ans en ce qui concerne les infractions à l'article 81, paragraphe 1, du traité. La prescription court à compter du jour où l'infraction a été commise ou, pour les infractions continues ou répétées, à compter du jour où l'infraction a pris fin. Elle peut cependant être interrompue ou suspendue en application respectivement des articles 2 et 3 dudit règlement. En application de l'article 2, paragraphe 3, dudit règlement, la prescription est acquise au plus tard le jour où un délai égal au double du délai de prescription arrive à expiration.

- (194) En l'espèce, le délai écoulé n'empêche pas la Commission d'infliger une amende. La prescription a été interrompue en avril 1994 par la communication des griefs, ainsi qu'en mars 1995, en juin 1998 et en octobre 1999, par des demandes de renseignements écrites. Le délai écoulé n'excède pas le double du délai de prescription.

- (195) La Commission est également liée par le principe général de droit communautaire imposant le respect d'un délai raisonnable lors de l'adoption de décisions à l'issue des procédures administratives en matière de concurrence⁽⁸³⁾. La Commission ne considère pas que, en l'es-

pèce, le laps de temps ait eu une quelconque incidence sur l'issue de la procédure, ni que les droits de défense des parties aient été en aucune façon violés. La Commission considère néanmoins que la durée de la procédure a été considérable en l'espèce et qu'elle justifie une réduction de 100 000 euros du montant de base de l'amende infligée à chacune des parties.

13.5. Arguments particuliers invoqués par DSR-Senator

- (196) DSR-Senator a argué de l'existence de plusieurs circonstances particulières, dont la Commission était censée tenir compte au cas où elle envisagerait d'infliger à la compagnie une amende pour sa participation au FETTCSA.

- (197) Premièrement, DSR-Senator soutient qu'il convient de tenir compte du fait qu'au cours de la période 1991-1994, elle n'a pas réalisé de bénéfices mais a subi des pertes substantielles.

- (198) La Cour de justice a déclaré que tenir compte de la situation financière déficitaire d'un participant à une infraction reviendrait à «procurer un avantage concurrentiel injustifié aux entreprises les moins adaptées aux conditions du marché»⁽⁸⁴⁾. Les avantages tirés de l'infraction entrent en ligne de compte: il peut être nécessaire d'augmenter le montant de base déterminé en fonction de la gravité de l'infraction pour alourdir la sanction de manière à ce qu'elle excède le montant des gains indûment réalisés du fait de l'infraction. Le fait qu'une société accuse des pertes n'implique pas qu'elle ne puisse pas tirer parti d'une infraction aux règles de la concurrence. Une société se trouvant dans cette situation peut bénéficier d'une réduction de ses pertes. Le fait que DSR-Senator n'a pas fait de bénéfices pendant la période en question n'est donc pas une raison pour réduire le montant de l'amende qui lui est infligée.

- (199) Deuxièmement, DSR-Senator fait valoir que la Commission devrait également retenir comme circonstance particulière le fait que la compagnie ne possède plus ses propres navires. Elle considère que la Commission a admis que l'obligation dans laquelle une compagnie a pu se trouver de vendre ses navires est un critère important pour évaluer la capacité économique effective d'une compagnie maritime et qu'il convient par conséquent d'en tenir compte dans la décision d'infliger ou non une amende. Elle estime se trouver dans une situation comparable à celle de la Compagnie Maritime Zaïroise (CMZ) à laquelle la Commission n'a pas infligé d'amende dans la décision CEWAL⁽⁸⁵⁾.

- (200) La Commission ne considère pas que la position de DSR-Senator soit comparable à celle de CMZ dans l'affaire CEWAL. Contrairement à DSR-Senator, CMZ était effectivement moribonde, sa seule réelle activité consistant à vendre ses droits pour le transport de marchandises au départ et à destination du Zaïre. En revanche,

⁽⁸²⁾ JO L 319 du 29.11.1974, p. 1.

⁽⁸³⁾ Affaires jointes T-213/95 et T-18/96, SCK et FNK contre Commission, Recueil 1997, p. II-1739, point 56 des motifs; affaires jointes T-305/94, etc., LVM et autres contre Commission, non encore publiées au Recueil, point 121 des motifs. En ce qui concerne la durée de la procédure devant le tribunal de première instance, voir l'arrêt Baustahlgewebe, dans lequel la Cour de justice a réduit de 50 000 écus l'amende de 3 millions d'écus qui avait été infligée à la requérante, à titre compensatoire pour la durée excessive de la procédure devant le Tribunal de première instance: affaire C-185/95 P, Baustahlgewebe contre Commission, Recueil 1998, p. I-8417, points 47 et 141 des motifs.

⁽⁸⁴⁾ Affaires jointes 96 à 102, 104, 105, 108 et 110/82, IAZ contre Commission, Recueil 1993, p. 3369, points 54-55 des motifs.

⁽⁸⁵⁾ Décision 93/82/CEE de la Commission (CEWAL) (JO L 34 du 10.2.1993, p. 20), considérants 111 et 112.

DSR-Senator exploite 31 navires sur 14 services de ligne⁽⁸⁶⁾.

- (201) Troisièmement, DSR-Senator fait valoir que sa situation financière actuelle limite sa capacité de paiement. Elle fait observer, en particulier, que l'amende de 13,75 millions d'euros qui lui a été infligée par la décision TACA a fortement mis à mal une situation financière déjà précaire. Une nouvelle amende augmenterait le risque de faillite, avec toutes les conséquences négatives que cela implique.
- (202) Le montant de l'amende infligée à DSR-Senator par la présente décision ne saurait être considéré comme étant, en soi, susceptible de compromettre la viabilité financière de la compagnie. En outre, d'après les informations fournies par DSR-Senator, sa situation financière s'est améliorée en 1999.
- (203) Quatrièmement, DSR-Senator considère que la Commission devrait, en l'espèce, tenir compte de l'amende infligée à DSR-Senator Lines dans le cadre de la décision TACA. La Commission ne partage pas ce point de vue. Les affaires FETTCSA et TACA concernent des infractions différentes commises sur des marchés différents.

13.6. Arguments particuliers invoqués par Cho Yang

- (204) Cho Yang a fait valoir que la Commission devait tenir compte de ses difficultés financières au cas où elle envisagerait de lui infliger une amende pour sa participation au FETTCSA. Cho Yang fait état, en l'occurrence, des dif-

ficultés financières auxquelles elle est confrontée depuis 1997, lorsque la crise économique a frappé la Corée et que le won coréen s'est effondré. Elle se réfère aux arguments qu'elle a invoqués dans la demande de suspension de l'amende qui lui a été infligée par la décision TACA, dont elle a saisi le tribunal de première instance⁽⁸⁷⁾.

- (205) La situation financière individuelle d'un participant à une infraction ne saurait donner lieu à une réduction du montant de l'amende qui lui est infligée. En tout état de cause, Cho Yang est une compagnie maritime importante. Elle possède six navires porte-conteneurs et en affrète 17. Elle opère sur les trois grands trafics est-ouest, ainsi que sur des routes asiatiques intérieures. Dans le cadre de la réforme des établissements financiers et de la restructuration des entreprises mises en œuvre en Corée, conformément à l'accord conclu entre le gouvernement coréen et le Fonds monétaire international, Cho Yang et son principal bailleur de fonds ont conclu un accord prévoyant un plan quinquennal de restructuration de la compagnie et de plusieurs sociétés liées à celle-ci par le biais d'actionnaires communs. À l'heure actuelle, la situation de Cho Yang s'améliore. Le montant de l'amende qui lui est infligée par la présente décision n'est pas de nature à compromettre le plan de restructuration.

13.7. Montant des amendes

- (206) Le tableau 7 présente le calcul du montant des amendes compte tenu de la taille relative de chacune des parties au FETTCSA.

Tableau 7: amendes (en euros)

	Taille relative	Montant de base	Après déduction pour circonstances atténuantes	Après déduction pour coopération	Après déduction supplémentaire pour laps de temps
Mærsk	100	1 300 000	1 040 000	936 000	836 000
NYK	58	1 000 000	800 000	720 000	620 000
MOL	55	1 000 000	800 000	720 000	620 000
P&O	52	1 000 000	800 000	720 000	620 000
K Line	49	1 000 000	800 000	720 000	620 000
Nedlloyd	46	1 000 000	800 000	720 000	620 000
Hanjin	41	1 000 000	800 000	720 000	620 000
Hapag-Lloyd	34	650 000	520 000	468 000	368 000
Evergreen	30	650 000	520 000	468 000	368 000
NOL	28	650 000	520 000	468 000	368 000
DSR-Senator	23	650 000	520 000	468 000	368 000
Yangming	23	650 000	520 000	468 000	368 000
Cho Yang	17	325 000	260 000	234 000	134 000
MISC	14	325 000	260 000	234 000	134 000
OOCL	11	325 000	260 000	234 000	134 000
CGM	6	325 000	260 000	234 000	134 000

⁽⁸⁶⁾ <http://www.dsr-senator.com/cooperat.htm>, mis à jour le 23 novembre 1999.

⁽⁸⁷⁾ Affaire T-191/98 R II, Cho Yang Shipping Co., Ltd contre Commission, affaire pendante.

(207) Les amendes indiquées dans le tableau 7 n'excèdent en aucun cas 10 % du chiffre d'affaires réalisé à l'échelle mondiale en 1993 ou en 1998 par le groupe de sociétés dont chaque entreprise fait partie.

14. CONCLUSIONS

(208) Les parties au FETTCSA ont enfreint l'article 81, paragraphe 1, du traité et l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68. Les conditions d'applicabilité de l'article 81, paragraphe 3, du traité et de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 ne sont pas remplies. L'infraction a duré du 1^{er} juillet 1992 au 28 septembre 1992,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'accord prévoyant de ne pas accorder de rabais sur les taxes et les surtaxes conclu entre les entreprises qui étaient signataires du Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA) et qui sont destinataires de la présente décision, constitue une infraction aux dispositions de l'article 81, paragraphe 1, du traité CE et de l'article 2 du règlement (CEE) n° 1017/68.

Article 2

Les conditions d'applicabilité de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE et de l'article 5 du règlement (CEE) n° 1017/68 ne sont pas remplies.

Article 3

Les entreprises destinataires de la présente décision sont tenues de s'abstenir à l'avenir de tout accord ou de toute pratique concertée ayant un objet ou un effet identique ou similaire à l'infraction visée à l'article 1^{er}.

Article 4

Les amendes dont le montant est indiqué ci-dessous sont infligées aux entreprises destinataires de la présente décision.

CMA CGM SA	134 000 EUR
Hapag-Lloyd Container Linie GmbH	368 000 EUR
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	620 000 EUR
A.P. Møller-Maersk Sealand	836 000 EUR
Malaysia International Shipping Corporation Berhad	134 000 EUR
Mitsui O.S.K. Lines Ltd	620 000 EUR
Neptune Orient Lines Ltd	368 000 EUR
Nippon Yusen Kaisha	620 000 EUR
Orient Overseas Container Line Ltd	134 000 EUR
P&O Nedlloyd Container Line Ltd	1 240 000 EUR
Cho Yang Shipping Co., Ltd	134 000 EUR
DSR-Senator Lines GmbH	368 000 EUR
Evergreen Marine Corp. (Taïwan) Ltd	368 000 EUR
Hanjin Shipping Co., Ltd	620 000 EUR
Yangming Marine Transport Corp.	368 000 EUR

Article 5

Les amendes prévues à l'article 4 sont payables en euros, dans un délai de trois mois à compter de la date de notification de la présente décision, au compte bancaire de la Commission européenne n° 642-0029000-95, Banco Bilbao Vizcaya Argentaria BBVA, avenue des Arts 43, B-1040 Bruxelles.

À l'expiration de ce délai, des intérêts sont automatiquement dus au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement au premier jour ouvrable du mois au cours duquel la présente décision a été arrêtée, majoré de 3,5 points de pourcentage, soit 7,25 %.

Article 6

Les entreprises dont la liste figure à l'annexe I sont destinataires de la présente décision.

La présente décision forme titre exécutoire, conformément à l'article 256 du traité CE.

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2000.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission

ANNEXE I

CMA CGM SA
22, quai Gallieni
F-92158 Paris-Suresnes Cedex

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Rosenstrasse 17
D-20079 Hambourg

Kawasaki Kisen Kaisha Limited
Hibiya Central Building
2-9 Nishi-Shinbashi 1-Chome
Minato-Ku
Tokyo 105-8421
Japon

A.P. Møller-Maersk Line Sealand
Esplanaden 50
DK-1098 Copenhagen K

Malaysia International Shipping Corporation Berhad
Menara Dayabumi
Jalan Sultan Hishamuddin
50778 Kuala Lumpur
PO Box 10371
50712 Kuala Lumpur
Malaisie

Mitsui OSK Lines Ltd
1-1 Toranomom 2-Chome
Minato-Ku
Tokyo105-8688
Japon

Neptune Oriental Lines Ltd
456 Alexandra Road
NOL Building N° 06-00
Singapour 119962

Nippon Yusen Kaisha
Yusen Building
3-2 Marunouchi 2-Chome
Chidoya-Ku
Tokyo
Japon

Orient Overseas Container Line Ltd
30th-31st Floor Harbour Centre
25 Harbour Road
Wanchai
Hong Kong

P&O Nedlloyd Container Line Ltd
Beagle House
Braham Street
Londres E1 8EP
Royaume-Uni

Cho Yang Shipping Co., Ltd
51-1, Namchang-Dong, Chung-Ku
Séoul
Corée

DSR-Senator Lines GmbH
Martinistrasse 62-66
D-28195 Brême

Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd
Evergreen Building
166, Section 2, Minsheng East Road
10444 Taipei
Taiwan

Hanjin Shipping Co., Ltd
25-11 Yoido-Dong, Youngdeungpo-Ku
Séoul 150-010
Corée

Yangming Marine Transport Corp.
271 Ming De 1st Road
Chidu
Keelung
Taiwan 206

ANNEXE II

Description des taxes et surtaxes

1. Coefficient d'ajustement de soutage (BAF)

Le coefficient d'ajustement de soutage comprend les ajustements du prix pratiqués par le transporteur pour refléter l'écart entre le prix courant du combustible et un niveau de base incorporé au taux de fret. La méthode, qui est basée sur les comptes de voyage transmis par les membres de la FEFC, consiste à prendre le revenu net total du fret maritime pour chaque compagnie et à calculer la part des coûts totaux de combustible dans ce fret. On utilise également une pondération qui est fonction des quantités de combustibles achetées et des lieux où elles ont été achetées.

2. Coefficient d'ajustement monétaire (CAF)

Le coefficient d'ajustement monétaire est une pondération applicable à chacune des monnaies constituant le panier CAF, qui comprend les monnaies dans lesquelles chaque compagnie perçoit ses revenus et supporte ses dépenses. Pour cela, chaque membre de la FEFC remet la liste de ses flux de marchandises pays par pays ainsi qu'une ventilation détaillée de ses coûts (équipage, réparations, péage des canaux, etc.).

3. Taxes de manutention au terminal (THC)

Ce sont les taxes payées par les chargeurs pour:

- a) la réception et le stockage, par le transporteur, des marchandises conteneurisées destinées à l'exportation ou des marchandises destinées à être mises en conteneur au terminal, ainsi que leur remise pour chargement sur le navire;
- b) la réception, par le transporteur, des marchandises conteneurisées importées se trouvant sur les navires, leur stockage au terminal ou leur sortie du terminal et
- c) les documents relatifs aux opérations citées aux points a) et b).

4. Taxes de mise en conteneur de groupage (LCLSC)

Ce sont les taxes payées par les chargeurs pour:

- a) la réception par le transporteur, au centre de groupage (où elles sont regroupées dans les conteneurs), des marchandises exportées en LCL, puis leur stockage et leur manutention conformément aux instructions du transporteur;
- b) la réception par le transporteur de marchandises importées en conteneur de groupage, ainsi que leur stockage et leur manutention avant remise au transporteur routier, et
- c) les documents relatifs aux opérations citées aux points a) et b).

5. Taxes d'immobilisation

Taxes imposées pour l'immobilisation des marchandises et/ou des équipements au-delà de la période de franchise autorisée pour la réception des marchandises au port, au terminal ou au parc à conteneurs.

6. Surestaries

Taxes payées par les chargeurs lorsqu'ils conservent les conteneurs ou les châssis du transporteur au-delà de la période de franchise prévue.

7. Prime pour équipements spéciaux

Taxe payée pour l'utilisation d'équipements spécialisés.

8. Surtaxe pour risques de guerre

Taxe imposée pour tenir compte des coûts supplémentaires occasionnés par des situations de guerre.

Description des taxes supplémentaires

1. Destinations optionnelles

Taxes payées par les chargeurs lorsque le connaissement prévoit la possibilité de décharger à plusieurs ports ou terminaux, la déclaration du port ou du terminal choisi devant être faite dans un délai donné avant l'arrivée prévue du navire au premier port ou terminal figurant sur la liste.

2. Déroutement (COD)

Taxe payée par les chargeurs à la suite d'un changement de port de déchargement.

3. Modification des conditions de livraison

Passage d'une livraison en conteneur complet (où le transporteur routier est chargé de l'empotage et du dépotage) à une livraison en conteneur de groupage (où c'est le transporteur maritime qui est chargé de ces opérations) et inversement.

4. Colis d'une valeur supérieure au montant normal de l'indemnité payable par le transporteur selon le connaissement

Taxes payées par les chargeurs lorsqu'ils désirent que le transporteur engage sa responsabilité pour une valeur supérieure à celle prévue par le connaissement.

ANNEXE III

Calcul indicatif — Fret maritime

1.	Fret de base	a	
2.	Remises contractuelles/ristournes éventuelles	b	
3.	Total intermédiaire	<u>c</u>	c
4.	CAF sur 3	d	
	BAF sur 3	e	
5.	Total intermédiaire	<u>f</u>	f
6.	Abattement FCL/palettisation		g
7.	NSLC		h
8.	Surtaxes de transport		i
9.	Autres taxes applicables au fret maritime		j
10.	Total fret maritime et taxes		<u>k</u>

Source: NT90 3.1.7.
