

ASSOCIATION FRANÇAISE DU DROIT MARITIME



PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 24 NOVEMBRE 2022

L'Association Française du Droit Maritime s'est réunie en Assemblée Générale le 24 novembre 2022 au 47 rue de Monceau - 75008 Paris, sous la présidence du Professeur Philippe Delebecque qui a ouvert la séance à 17H00.

Présentiel : M. ABALLEA, MME CAI, CLEMENT, M. CORRUBLE, MME DEJEAN, M. GARCIA, MME GHALLOUSSI, MM. GRELLET, GODIN, MME LAWSON, MM. LE PRADO, LEVY, LOONIS-QUELEN, LOOTGIETER, LUQUIAU, MME MESNIL, M. MIRIBEL, MME NIAMBA, PEIGNON, MM. PENG, REMBAUVILLE-NICOLLE, TETLEY, THIRET.

Distanciel : M. ADRAGNA, MMES ATALLAH, BON-GARCIN, M. ELLIS, MME FOUCHIER-MATTE, MM. KENDE, PIETTE, MME RAYNAUD, M. SENTENAC (de), MMES SOISSON, TOURNAYE, M. VAN CAUWENBERGHE.

Excusés : MM. DENEFFLE, EL KHAYAT, GUERIN, HERAL, MME LORCY, MM. RICHEMONT (de), THOMAS.

1. **Informations d'ordre général**

- Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 31 mars 2022

Le procès-verbal de l'Assemblée Général est approuvé.

- Présentation des nouvelles candidatures

L'Assemblée Générale approuve à l'unanimité les candidatures à l'AFDM présentées par Maître Sébastien Lootgieter, à savoir :

- ✓ **Edouardo ADRAGNA**, (membre correspondant) Professeur à Buenos Aires, parrainé par Madame Pascale Mesnil et le Professeur Philippe Delebecque.
- ✓ **Jérôme BAYCHELIER**, Senior Client Adviser Vice President Hull & Machinery – P&I Broker / marine, Marsh, parrainé par Maître Nathalie Franck et Monsieur Frédéric Denèfle.
- ✓ **Noé REIFF**, Avocat, Thomas Miller Law, parrainé par Madame Pascale Mesnil et Maître Sébastien Lootgieter.
- ✓ **Jean-Baptiste TIACOH**, Avocat, parrainé par Maître Michel Quimbert et le Professeur Philippe Delebecque.

Monsieur le Professeur Philippe Delebecque informe les membres de l'association de plusieurs sujets d'actualité :

- La journée franco-belge :

C'est à l'Association française de l'organiser cette année. Une date a été retenue, le 13 octobre 2023, ce sera sans aucun doute à Paris. Pour le thème, l'Association pense aux documents de transports électroniques (les connaissements, les chartes-parties et autres). Il faudra contacter l'Association belge pour savoir s'ils sont d'accord, ce sujet n'a jamais été traité.

- La journée Ripert :

Elle aura lieu le 3 juillet 2023.

- L'Assemblée Générale du CMI :

Le professeur Delebecque a ensuite évoqué la dernière réunion du CMI organisée à Anvers. Mme A. Fenech, présidente de l'Association Maltaise du droit maritime a été élue présidente du CMI (c'est la première femme qui est à la tête de cette association). Elle a contacté chaque association nationale de droit maritime afin qu'ils désignent un correspondant local pour assurer la promotion du CMI. Cette tâche a été confiée à Me Sébastien Lootgieter.

Les prochaines réunions du CMI auront lieu à :

- Montréal (14, 15, 16 juin 2023),
- Göteborgen 2024
- Tokyo en 2025
- Rio de Janeiro en 2026

- Prochaine Assemblée Générale de l'AFDM :

La prochaine assemblée générale de l'AFDM aura lieu le 27 janvier 2023 avec une intervention de M. l'ambassadeur Segura sur l'actualité du droit de la mer.

- Les commissions de l'AFDM :

M. Jean-Paul Thomas, qui dirige la commission assurance a prévu une réunion au cours des mois de janvier / février 2023. Il faut répondre au questionnaire du CMI sur l'action directe.

Une réunion de la commission transport d'animaux dirigée par Mme Nathalie Soisson doit également être organisée.

Le président Delebecque a ensuite donné la parole à Me. Guillaume Loonis-Quelen qui envisage de créer une commission « Energie ». L'idée est d'étendre la discussion aux activités offshore mais également à la décarbonation, l'importance du point ayant été rappelée par M. Berville dans son intervention aux Assises de l'Economie de la Mer à Lille. La décarbonation est également un sujet pris en compte par l'Union Européenne et par l'OMI.

Attention : comme l'a fait remarquer Me Luc Grellet, il existe déjà une commission offshore au CMI qui traite spécifiquement de la réglementation de la pollution par les activités offshore. Il ne faudrait donc pas qu'il y ait de confusion entre la commission du CMI et la commission à créer de l'AFDM.

2. Intervention

Monsieur Philippe Corruble, Professeur à l'Institut Catholique de Paris et Consultant pour le Cabinet Stream effectue une présentation sur « Les alliances maritimes ».

[MA1] Le support de sa présentation est accessible sur le site internet de l'AFDM.

Philippe Corruble a rappelé l'importance des accords entre les transporteurs maritimes, ce sujet étant d'actualité compte tenu du renouvellement du Règlement communautaire sur les exemptions sur les consortiums, mais également compte tenu de l'évolution de l'économie du transport maritime et de l'augmentation récente des taux de fret. Philippe Corruble a rappelé que l'encadrement de la concurrence entre activités maritimes est ancien. Aux Etats-Unis, peu de temps après la loi sur les Trusts, dès 1916, une réglementation est édictée sur le régime dérogatoire des conférences maritimes. Régime qui a connu des évolutions au cours des dernières années imposant une réglementation de plus en plus dure et des contrôles. En Europe, l'acte fondateur était le règlement de 1986, qui prévoit des exemptions en matière de transport maritime et qui arrive à échéance en 2024.

Il existe différents types de consortiums ou d'alliances entre les transporteurs maritimes, plus ou moins flexibles ou intégrés avec des limites sur l'impact que peut avoir le consortium sur certains marchés, avec des seuils qui restent difficiles à calculer.

Il a également évoqué l'exemple de l'affaire P3, alliance entre plusieurs armateurs qui a été qualifiée de fusion dans une opinion dissidente des autorités de la concurrence américaine et que les autorités chinoises ont considéré comme une alliance « compacte ». Également, il ne faut pas oublier la volonté d'intégration verticale qu'on retrouve dans beaucoup d'entreprises de transport maritime, qui pour l'instant, ne semblent pas avoir été prise en compte par la commission européenne.

Au cours du débat qui a suivi cette présentation, le président Delebecque a rappelé que nous avons souvent du mal à comprendre ce droit de la concurrence dont le but est de préserver le marché. Il a remercié l'intervenant pour sa présentation.

Il s'est interrogé sur la distinction entre « alliance » et « consortium » qui n'est pas la même chose, et on peut se demander s'il ne faudrait pas reconnaître une personnalité à l'alliance, qui reste un groupement juridique comparable aux groupements de créanciers dans une procédure collective.

Mais, certains des acteurs, comme l'a fait remarquer Me Patrice Rembauville-Nicole, peuvent avoir un intérêt à avoir une absence de définition, qu'il y ait un certain flou. Philippe Corruble a répondu qu'effectivement dans certaines alliances ou dans certains contrats de partage de navires (VSA) certaines décisions ont été prises de manière collective. Le professeur Delebecque a ainsi rajouté qu'on pourrait considérer qu'une alliance est partie à un contrat, par exemple avec un manutentionnaire, et qu'elle pourrait engager sa responsabilité en cas de rupture d'une relation commerciale.

Me Lootgieter a évoqué le cas des accords entre P&O et DFDS qui faisaient actuellement l'objet d'une enquête des autorités de la concurrence française, enquête qui s'inscrit indirectement dans le prolongement de la décision prise concernant les ex-navires Seafrance (l'autorité de la concurrence britannique avait considéré que les règles de la concurrence n'avaient pas été respectées et avait interdit à ces navires, intégrés au sein du groupe Eurotunnel, d'accoster dans les ports anglais).

Il n'en demeure pas moins que l'alliance n'est pas en soi néfaste, et Philippe Corruble a rappelé que sans la réglementation édictée aux Etats-Unis en 1916 qui avait autorisé les accords entre transporteurs maritimes, le développement du transport maritime n'aurait sans doute pas été le même.

Qu'en est-il de la qualité du service a rappelé M. Loïc Aballea ? En effet, celle-ci se dégrade. Pour le professeur Delebecque, les chargeurs ont également leur mot à dire. M. Garcia a rappelé que le niveau de service n'a pas été pris en compte par la commission. C'est vrai qu'une des raisons d'être

de l'accord ou du consortium reste justement un niveau de qualité. Certains chargeurs, et pensant en particulier à la société Amazon, sont un poids de plus en plus important et demandent souvent un transport de bout-en-bout. En fait, il faut garder à l'esprit que l'alliance peut être dans l'intérêt d'un chargeur de se voir imposer un sous-traitant, cela peut lui simplifier la vie. Pourquoi ne pas faire jouer la concurrence et il y aura nécessairement une rationalisation du marché et la Commission Européenne interviendra à ce moment-là. De plus, en ce moment, les compagnies maritimes ont de l'argent, elles peuvent l'investir dans d'autres acquisitions.

Pour Philippe Corruble, il est important de regarder ce qui se passe aux Etats-Unis car il est sans doute de là que viendra une évolution.

Le Président clôt la séance à 19h00.