



Décision n° 92-D-16 du 25 février 1992  
relative aux pratiques de la Fédération des agents consignataires et des agents maritimes de  
France et de l'Association des agents consignataires de navires de Marseille-Fos

Le Conseil de la concurrence,

Vu la lettre en date du 13 juillet 1989 enregistrée sous le numéro F 260 par laquelle le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget a saisi le Conseil de la concurrence des pratiques de la Fédération des agents consignataires et agents maritimes de France et de l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille-Fos;

Vu les ordonnances n° 45-1483 et n° 45-1484, modifiées, du 30 juin 1945 relatives respectivement aux prix et à la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique;

Vu l'ordonnance n° 86-1243 du 1er décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, modifiée, ensemble le décret n° 86-1309 du 29 décembre 1986, modifié, pris pour son application;

Vu le mémoire du ministre délégué chargé de la mer, en date du 15 mars 1991, en réponse à la communication du rapport;

Vu les observations présentées par les parties et le commissaire du Gouvernement;

Vu les autres pièces du dossier;

Le rapporteur, le rapporteur général, le commissaire du Gouvernement et les parties ayant demandé à présenter des observations orales entendus;

Adopte la décision fondée sur les constatations (I) et sur les motifs (II) ci-après exposés:

## I. - CONSTATATIONS

### 1. Le secteur des agents consignataires de navires

Auxiliaires du transport maritime, les agents consignataires de navires sont les mandataires d'un armateur, pour le compte duquel ils accomplissent l'ensemble des opérations techniques, administratives et commerciales qui sont liées au départ ou à l'arrivée du navire.

Des contrats de longue durée, qui fixent leur rémunération en pourcentage du montant du fret, les lient aux armateurs, lorsqu'il s'agit de lignes régulières. En revanche, dans le système qui est le plus fréquemment pratiqué, dit du 'tramping', l'armateur, souvent étranger, est en relation pour chaque opération avec un agent.

Le secteur des agents consignataires de navires subit les conséquences des difficultés du transport maritime français. Il doit s'adapter à de rapides évolutions techniques, notamment au développement de la 'conteneurisation' et des systèmes de transports multimodaux sans rupture de charge: le 'carrier haulage', transport transmaritime 'de bout en bout', a très largement supplanté le 'merchant haulage' caractérisé par le fait que, du point de départ de la marchandise à son point d'arrivée, se succèdent des modes de transport différents sans lien entre eux.

Pour tenter de résister à la baisse des prestations de consignation, de grands groupes, souvent liés aux sociétés, se sont constitués.

Ces évolutions affectent aussi d'autres professions comme les transitaires, avec lesquels les consignataires se trouvent parfois en concurrence, notamment pour le pré- et post-acheminement des conteneurs.

## 2. Les pratiques observées

Elles concernent, d'une part, l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille, d'autre part la Fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France.

L'association des agents et consignataires de navires de Marseille a demandé à ses adhérents, par circulaires en date des 24 décembre 1986, 19 janvier 1987 et 21 décembre 1987, de facturer aux transitaires, en cas de 'merchant haulage', une 'taxe de mise à disposition des conteneurs': elle en fixe le montant et attire l'attention de ses adhérents sur la nécessité de respecter cette consigne. Elle a publié par ailleurs chaque année par circulaires en date des 18 décembre 1985, 24 décembre 1986 et 21 décembre 1987, un barème pour 'frais divers' (location de voiture, taxe fixe par connaissance, avis d'arrivée, enregistrement...) qu'elle demande aussi à ses adhérents de respecter scrupuleusement.

La Fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France publie quant à elle, chaque année, un barème des honoraires de consignation. Elle invite ses adhérents à s'y conformer strictement.

## II. - SUR LA BASE DES CONSTATATIONS QUI PRECEDENT, LE CONSEIL

Considérant que les faits ci-dessus décrits sont à la fois antérieurs et postérieurs à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 1er décembre 1986; qu'il doivent en conséquence être appréciés au regard de l'article 50 de l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945, et de l'article 7 de l'ordonnance du 1er décembre 1986;

Sur la 'taxe de mise à disposition des conteneurs' et le barème pour 'frais divers' fixés par l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les activités de l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille, après sa dissolution, ont été poursuivies sans solution de continuité par l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille-Fos, à laquelle il appartient de répondre, le cas échéant, des pratiques mises en oeuvre;

Considérant que l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille, qui regroupait cinquante-six des soixante entreprises opérant sur ce port, soutient que, si elle fixait le montant d'une 'taxe de mise à disposition des conteneurs', qu'elle demandait par circulaire à ses adhérents de facturer aux transitaires en cas de 'merchant haulage', et si elle publiait chaque année un barème de tarifs pour frais divers qu'elle invitait ses adhérents à respecter scrupuleusement, ces tarifs représentaient une part minimale de la rémunération des consignataires et sont, en tout état de cause, nécessaires pour répercuter les coûts occasionnés par le 'merchant haulage'; qu'elle ajoute que ces tarifs étaient peu appliqués en pratique;

Mais considérant qu'en fixant de tels tarifs et en incitant ses adhérents à les respecter, l'association s'est livrée à des pratiques ayant pour objet et pouvant avoir pour effet de restreindre la concurrence entre consignataires et visées de ce fait par l'article 50 de l'ordonnance du 30 juin 1945 et par l'article 7 de l'ordonnance du 1er décembre 1986, sans pouvoir être justifiées au regard des dispositions de l'article 51 de l'ordonnance de 1945 et du 2° de l'article 10 de l'ordonnance de 1986, l'association n'établissant pas notamment qu'elles réservent aux utilisateurs une partie du profit qui en résulte sans donner aux entreprises intéressées la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause; que la circonstance que l'association a renoncé à ces pratiques depuis 1990 ne fait pas disparaître, en tout état de cause, l'infraction commise;

Considérant qu'il y a lieu, par application de l'article 53 de l'ordonnance de 1945 et de l'article 13 de l'ordonnance de 1986, de prononcer à l'encontre de l'association des agents et consignataires de navires de Marseille-Fos, une sanction pécuniaire en tenant compte des incidences des pratiques retenues sur le jeu de la concurrence et sur l'économie du secteur, des caractères propres de la profession de la capacité contributive de l'association ainsi que du fait que la pratique en cause a cessé depuis 1990;

En ce qui concerne la publication d'un barème des honoraires de consignation par la Fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France:

Considérant que la Fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France, qui publie chaque année un barème des honoraires de consignations qu'elle invite ses adhérents à respecter, invoque la nécessité de clarifier et de simplifier les relations entre armateurs et agents consignataires, notamment pour les affrètements occasionnels, lesquels rendent plus difficile le jeu normal de l'offre et de la demande entre les uns et les autres; qu'elle souligne que, lorsque des relations suivies s'établissent entre les parties, des négociations sont possibles, en vue d'obtenir des rabais par rapport au tarif publié; que des barèmes comparables aux seins sont d'ailleurs diffusés dans de nombreux ports européens;

Considérant qu'une telle pratique constitue une entrave à la libre concurrence entre les agents consignataires; qu'il n'est pas établi qu'elle soit le moyen indispensable pour assurer la transparence du marché, la fixation et la diffusion par chaque consignataire de ses propres honoraires permettant d'atteindre cet objectif de progrès; qu'en conséquence, elle est visée par l'article 50 de l'ordonnance de 1945 et par l'article 7 de l'ordonnance du 1er décembre 1986 sans être justifiée au regard des dispositions des articles 51 et 10 des mêmes ordonnances;

Considérant qu'il y a lieu, par application de l'article 53 de l'ordonnance de 1945 et de l'article 13 de l'ordonnance de 1986 susvisées, de prononcer à l'encontre de la Fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France, une sanction pécuniaire qui tienne compte des caractères propres de la profession, des incidences des pratiques retenues sur le jeu de la concurrence et sur l'économie du secteur, ainsi que de la capacité contributive de la fédération,

Décide:

Art. 1er. - Il est enjoint à la Fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France de cesser de publier un barème fixant des honoraires de consignation.

Art. 2. - Il est infligé à la Fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France une sanction pécuniaire de 50 000 F.

Art. 3. - Il est infligé à l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille une sanction pécuniaire de 20 000 F.

Art. 4. - Dans un délai de trois mois à compter de la date de la notification de la présente décision, la fédération des agents consignataires de navires et agents maritimes de France et l'Association des agents et consignataires de navires de Marseille-Fos feront publier, à frais communs, le texte intégral de la présente décision dans le Journal de la marine marchande.

Le texte de la décision sera précédé du titre: Décision du Conseil de la concurrence relative à la situation de la concurrence dans le secteur des agents consignataires de navire.

Délibéré en section, sur le rapport de M. Alain Ménéménis, dans sa séance du 25 février 1992 où siégeaient:

M. Pineau, vice-président;

MM. Blaise, Cabut, Cortesse et Sargos, membres.

Le rapporteur général suppléant,  
M. Santarelli

Le vice-président, présidant la séance,  
J. Pineau

---