DÉCISION DE LA COMMISSION

du 9 décembre 1998

relative à une procédure d'application de l'article 85 du traité CE

(IV/34.466 — Transbordeurs grecs)

[notifiée sous le numéro C(1998) 3792]

(Les textes en langues grecque et italienne sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(1999/271/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CEE) nº 4056/86 du Conseil du 22 décembre 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes [1], modifié par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, et notamment ses articles 11 et 19,

vu la décision de la Commission du 21 février 1997 d'ouvrir la procédure dans la présente affaire,

après avoir donné aux parties l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission, conformément à l'article 23 du règlement (CEE) nº 4056/86 et au règlement (CEE) nº 4260/88 [2] de la Commission relatif aux communications, aux plaintes, aux demandes et aux auditions visées au règlement (CEE) nº 4056/86, modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède,

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

considérant ce qui suit:

PARTIE I

LES FAITS

A. Contexte de la présente décision

(1) La présente décision résulte d'une plainte adressée à la Commission par un membre du public, le 23 août 1992, selon laquelle les tarifs des transbordeurs étaient très semblables sur les lignes maritimes entre la Grèce et l'Italie. Agissant en vertu de l'article 18, paragraphe 3, du règlement (CEE) nº 4056/86, la Commission a procédé à des vérifications dans les bureaux de six exploitants de transbordeurs, à raison de cinq en Grèce et de un en Italie. Au cours de ces vérifications, la Commission a découvert des documents apportant la preuve qu'un certain nombre d'exploitants de transbordeurs s'entendaient sur les prix depuis plusieurs années. Les demandes de renseignements visées à l'article 16 du règlement (CEE) nº 4056/86 ont été adressées ultérieurement aux compagnies maritimes Minoan Lines, Strintzis Lines et Anek Lines pour que celles-ci fournissent un complément d'informations sur les documents découverts lors des vérifications. Le 21 février 1997, la Commission a ouvert une procédure officielle en envoyant une communication des griefs aux sept destinatires figurant dans la présente décision, ainsi qu'à Med Link et Hellenic Mediterranean Lines. Une audition a eu lieu les 13 et 14 mai 1997.

B. Les entreprises

(2) Les entreprises visées par la présente procédure sont des exploitants de transbordeurs rouliers qui assurent des services de transport de passagers et de fret sur un certain nombre de lignes maritimes entre la Grèce et l'Italie.

— Minoan Lines Héraklion Crète, Grèce (ci-après «Minoan»),

— Strintzis Lines Le Pirée, Grèce (ci-après «Strintzis»),

— Anek Lines Hania Crète, Grèce (ci-après «Anek»),

— Marlines SA Le Pirée, Grèce (ci-après «Marlines»),

— Karageorgis Lines Le Pirée, Grèce (ci-après «Karageorgis»),

— Ventouris Group Enterprises SA Le Pirée, Grèce (ci-après «Ventouris Ferries»),

— Adriatica di Navigazione SpA Venise Italie (ci-après «Adriatica»).

[1] JO L 378 du 31.12.1986, p. 4.
[2] JO L 376 du 31.12.1988, p. 1.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

C. **Le marché**

(3) Le marché en cause est celui de la prestation de services de transport par transbordeurs rouliers entre la Grèce et l'Italie.

(4) Il existe, entre l'Italie et la Grèce, trois grandes lignes sur lesquelles sont proposés des services réguliers de transport de passagers, de voitures particulières et de véhicules utilitaires. Il s'agit de la ligne entre Ancône (Italie) et Patras (Grèce), de la ligne entre Brindisi (Italie) et Patras (Grèce) et de la ligne entre Bari (Italie) et Patras (Grèce). En outre, Trieste et, depuis peu, Venise sont desservies depuis Patras.

(5) Il est patent que ces lignes ne sont pas exploitées isolément comme des marchés séparés et qu'elles présentent un certain degré d'interchangeabilité, selon les points de départ et de destination du passager ou des marchandises, les préférences quant à la durée du voyage, etc. Toutefois, aux fins de la présente procédure, la Commission ne juge pas nécessaire d'examiner de près le degré d'interchangeabilité de ces lignes, puisque les pratiques visées par la procédure ont concerné les trois lignes principales pendant une partie au moins de la période en question.

(6) Pendant au moins une partie de la durée de l'infraction présumée, il y avait sur la ligne Ancône-Patras cinq grands opérateurs, à savoir Minoan, Anek, Strintzis, Marlines et Karageorgis. Sur ces cinq opérateurs, Karageorgis a cessé ses activités en 1993. Au moins un autre exploitant — Superfast Ferries — vient d'arriver sur ce marché et n'est pas concerné par la présente procédure. Sur les lignes entre Patras et Bari et entre Patras et Brindisi, on trouve un grand nombe d'opérateurs réguliers (au moins onze) et quelques opérateurs saisonniers. Minoan, Anek, Strintzis, Marlines et Karageorgis se sont partagé une part du trafic, laquelle était proche de 100 % sur la ligne Patras-Ancône pendant la durée de l'infraction. Pour 1993, les compagnies Ventouris Ferries, Adriatica, Hellenic Mediterranean Lines et Marlines détenaient à elles quatre une part du trafic de passagers d'environ 75 % et une part du trafic de fret d'environ 60 % sur les lignes Patras-Bari et Patras-Brindisi [1].

(7) En 1996, environ 1 258 000 passagers et 229 000 véhicules utilitaires ont été transportés de Grèce en Italie, dont respectivement 38 % et 46 % environ sur la ligne Patras-Ancône. Sur la ligne Patras-Brindisi, les pourcentages respectifs ont été de 35 % et de 26 % dont 13 % et 16 % transportés sur la ligne Patras-Bari. Pour 1993, ces chiffres étaient de 1 316 003 passagers et 213 839 véhicules utilitaires, dont environ 49 % et 38 % ont été transportés sur la ligne Patras-Ancône, 35 % et 38 % sur la ligne Patras-Brindisi, et 10 % et 19 % sur la ligne Patras-Bari. Un nombre comparable de passagers et de véhicules est également transporté chaque année d'Italie en Grèce.

D. **Éléments de preuve**

(8) Les principaux éléments de preuve sur lesquels repose la présente décision comprennent:

a) des messages échangés, pour la plupart par télex, entre les différents opérateurs au sujet de l'introduction et du calcul des prix;

b) des faits admis par Anek et Strintzis dans leur réponse à la demande de renseignements de la Commission et leur réponse à la communication des griefs de la Commission.

Éléments de preuve pour 1987, 1988 et 1989

(9) Il ressort d'un télex envoyé par Minoan à Anek le 15 mars 1989, et communiqué par Anek à la suite de la demande de renseignements, que des consultations au sujet des prix ont eu lieu en 1987 pour les tarifs 1988 de la ligne Patras-Ancône. Un accord sur les prix a été obtenu le 18 juillet 1987. Minoan indique dans ce télex que «la politique tarifaire pour 1988, établie d'un commun accord avec les autres intéressés, a été décidée le 18 juillet 1987. Il s'agit en fait d'une pratique habituelle.»

(10) C'est en 1989 qu'Anek a exploité des transbordeurs pour la première fois entre Patras et Ancône. En 1989, les parties se sont concertées sur les tarifs qu'elles allaient appliquer. Dans le télex mentionné au point 9, Minoan déclare: «Nous regrettons que votre refus d'accepter entièrement les propositions que nous avons faites dans notre (message) précédent, pour le moment en tout cas, empêche la conclusion d'un accord plus vaste qui serait extrêmement avantageux pour nos compagnies […]. Nous parlons, bien entendu, de votre refus d'accepter nos propositions concernant la définition d'une politique tarifaire commune pour la ligne Patras-Ancône, et nous vous prions de bien vouloir comprendre les remarques exposées ci-après qui constituent une réponse à votre point de vue selon lequel vous ne pouvez accepter le tarif

[1] *Source:* Cruise & Ferry Info.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

1989 en vigueur pour les véhicules utilitaires et que la politique tarifaire pour l'année 1990 qui approche ne peut être définie dans l'immédiat.»

(11) Ensuite, Minoan a tenté de convaincre Anek de s'associer à l'entente sur les prix en lui indiquant avec quel succès elle avait été appliquée: «Ces trois derniers mois, sur cette ligne-là, deux réajustements des tarifs concernant les véhicules utilitaires ont été convenus d'un commun accord par tous les armateurs exploitant la ligne Patras-Ancône, soit un total de 40 %, et n'ont assurément causé aucune agitation ni difficulté avec nos collègues routiers.»

(12) N'ayant pas réussi, pour le moment, à convaincre Anek de se rallier à l'entente, Minoan, Karageorgis, Marlines et Strintzis décidèrent d'appliquer collectivement, à compter du 26 juin 1989, exactement les mêmes tarifs qu'Anek pour les véhicules utilitaires. Les parties ont échangé des barèmes très détaillés et Anek a été informée du résultat, de vive voix et par écrit. Du reste, Minoan a envoyé un télex à Anek le 22 juin 1989, lui annonçant l'intention des quatre autres compagnies d'appliquer les tarifs d'Anek à compter du 26 juin 1989.

Éléments de preuve pour 1990

(13) C'est au mois de juin 1989 que les parties ont commencé à discuter des tarifs passagers pour 1990. Le 20 juin 1989, Minoan a envoyé aux compagnies Anek, Karageorgis, Strintzis et Marlines des propositions détaillées pour un politique tarifaire commune en 1990 pour les passagers, les voitures et les véhicules utilitaires. Dans un télex envoyé le 6 juillet 1989 par Anek à Minoan, Karageorgis, Marlines et Strintzis, on peut lire ceci: «Nous sommes d'accord sur l'établissement, par les cinq compagnies, d'un tarif uniforme pour les passagers sur la ligne Patras-Ancône. Nous pourrons parler de la question des véhicules utilitaires au mois d'octobre.»

(14) Le 12 juin 1989, Strintzis a envoyé un message à Minoan, Karageorgis, Marlines et Anek, dans lequel il indique que «les prix ont été calculés sur la base des télex échangés récemment, suite à l'accord pris par toutes nos compagnies de s'en tenir à une politique tarifaire commune». Sur cette télécopie figurent les prix et les remises concernant les passagers et les véhicules, ainsi que les droits portuaires, en drachmes grecques et dans dix monnaies étrangères.

(15) Dans un télex daté du 14 juillet 1989 et adressé aux quatre autres compagnies, Anek confirmait son accord «sur les tarifs proposés pour la ligne Patras-Igoumenitsa-Corfou-Ancône, en vertu de notre décision concernant la politique tarifaire commune». Les consultations se sont poursuivies sur quelques points de moindre importance, comme les prix pour les 4x4 qui ont été discutés dans un télex adréssé le 17 juillet 1989 par Strintzis aux autres compagnies et un télex du 22 septembre 1989 envoyé par Anek aux autres compagnies.

(16) Une télécopie envoyée le 8 décembre 1989 par Strintzis à Minoan, Anek, Karageorgis et Hellenic Mediterranean Lines [1] donne les nouveaux prix, par catégorie de véhicules utilitaires, à appliquer à compter du 10 décembre 1989 sur la ligne Patras-Ancône et les lignes Patras-Bari et Patras-Brindisi. Cette télécopie indique par ailleurs que la photocopie a été signée «également par Ventouris Ferries» et que le barème des prix est revêtu de six signatures.

(17) Un autre télex rappelle la politique tarifaire commune en vigueur en 1990. Ce document daté du 11 avril 1990, qui a été envoyé par Anek à Karageorgis, Minoan et Strintzis, mentionne les «télex échangés entre les quatre compagnies au sujet de la politique tarifaire pour la ligne Patras-Ancône» où Anek confirme que «notre accord concerne les tarifs passagers, voitures particulières et véhicules utilitaires, mais ne concerne pas les commissions des agents ni les réductions consenties aux groupes».

(18) Les compagnies se sont de nouveau consultées afin d'augmenter d'un commun accord les tarifs pour les véhicules utilitaires courant 1990. Elles ont échangé un certain nombre de télex en septembre et en octobre, et Strintzis a organisé une réunion en ses locaux. Dans un télex adressé le 5 septembre 1990 à Anek, Karageorgis et Minoan, Strintzis déclare que «l'une des conditions pour l'application de l'augmentation envisagée est une augmentation proportionnelle des tarifs pour les lignes de Bari et Brindisi; il faut cependant que nos quatre compagnies parviennent à un accord de principe». Dans un télex envoyé à Anek, Minoan et Strintzis, Karageorgis déclare que «suite à notre décision commune […], nous sommes dans l'obligation de réviser les tarifs concernant les poids lourds à compter du 20 octobre 1990». Vient ensuite un tarif détaillé. Karageorgis déclare également: «Veuillez envoyer le télex ci-dessus tel quel à vos agents portuaires et à vos clients dès que possible».

[1] Bien qu'il y ait des preuves que la compagnie Hellenic Mediterranean Lines a participé à l'infraction, la présente décision n'est pas adressée à cette entreprise parce que la Commission n'a pas été en mesure de lui faire parvenir sa communication des griefs.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

(19) Les compagnies sont parvenues à un accord et Strintzis a envoyé une télécopie le 30 octobre 1990 à huit compagnies exploitant des transbordeurs entre la Grèce et l'Italie (Adriatica, Anek, Hellenic Mediterranean Lines, Karageorgis, Minoan, Med Lines, Strintzis et Ventouris Ferries). Dans cette télécopie, on peut lire: «Nous vous communiquons l'accord définitif concernant les tarifs pour les véhicules utilitaires, en vous priant de bien vouloir confirmer votre accord sur son contenu. Nous proposons d'annoncer les prix le 1er novembre et de les appliquer, comme convenu, à compter du 5 novembre 1990». Suit un barème avec les prix en drachmes grecques et en lires italiennes pour différentes catégories de véhicules utilitaires, pour les lignes de Patras à Ancône, Bari et Brindisi.

(20) Le 2 novembre 1990, Minoan a envoyé à ses agents un document qui contenait les nouveaux tarifs prenant effet à compter du 5 novembre 1990, en indiquant clairement que ces prix avaient été convenus par les compagnies sur toutes les lignes entre la Grèce et l'Italie.

Éléments de preuve pour 1991

(21) Le fait que les tarifs aient continué de faire l'objet d'une entente est attesté par plusieurs documents. Le 10 août 1990, Karageorgis a envoyé une lettre à Anek, Minoan et Strintzis au sujet des tarifs pour 1991 concernant la ligne Patras-Ancône, dans laquelle elle déclare: «Suite à l'accord conclu par les quatre compagnies, aux termes duquel les premiers 5 % devraient être majorés de 5 %, veuillez trouver ci-joint les nouveaux barèmes de prix intégrant la majoration définitive de 10 %».

(22) En date du 22 octobre 1991, Karageorgis, Minoan et Strintzis ont envoyé à Anek un télex dans lequel figure le passage suivant: «[…] nous prenons note de ce que vous voulez appliquer à la ligne Patras-Trieste le même tarif que celui que nous avons tous convenu pour la ligne Patras-Ancône. Vous comprendrez que la formulation obscure nous préoccupe beaucoup, car elle fait naître la perspective d'une rupture de l'équilibre tarifaire que nous avons réussi, à grand-peine, à établir pour tous les ports italiens. Permettez-nous de vous rappeler que grâce à un effort conjoint — auquel vous avez pris part — nous avons réorganisé les tarifs du mieux que nous avons pu et que nous avons fixé les différences sur la base des distances en milles nautiques jusqu'aux ports de Brindisi, de Bari et d'Ancône […]. En conséquence, nous insistons pour que vous vous en teniez — comme vous le devriez — à l'accord conclu entre les 11 compagnies et les 36 navires assurant la traversée entre la Grèce et l'Italie, car, compte tenu des fortes différences qui se dessinent sous la surface, l'accord actuel pourrait très bien voler en éclats. Nous vous proposons de fixer le prix pour la traversée Patras-Trieste à 20 % au-dessus de celui de la ligne Patras-Ancône (comme ce fut, du reste, le cas dans le passé), afin d'être en totale harmonie avec les différences entre Ancône et les ports plus méridionaux […]. Nos compagnies se voient dans l'obligation de vous notifier que si vous persistez à appliquer les mêmes tarifs au départ de Trieste et d'Ancône à destination de la Grèce, notre accord relatif à une politique tarifaire commune pour la ligne d'Ancône prendra fin et chaque compagnie déterminera alors sa propre politique tarifaire».

(23) La réponse à ce télex, envoyée par Anek le 18 novembre 1991, confirme l'existence d'une entente: «La menace d'abandonner les prix communs sur la ligne d'Ancône ne peut, à notre avis, reposer sur la non-application par Anek de cette augmentation illogique et inadmissible de 20 %. En conséquence, nous vous prions de ne pas camper sur cette position si vous voulez éviter de perturber le climat de coopération entre les quatre compagnies, ce qui aurait des conséquences destructrices pour nous tous. En conclusion, nous vous assurons que si, à l'avenir, Anek devait décider de programmer un navire sur la ligne Patras-Trieste sans inclure Ancône, le tarif serait évidemment plus élevé que pour la ligne Patras-Ancône, mais pas de 20 %, ce que n'importe quel jugement impartial considérera pour le moins irréaliste».

Éléments de preuve pour 1992

(24) Cette collusion s'est poursuivie en 1992. Le 22 juillet 1991, en effet, Strintzis a envoyé à Anek, Karageorgis et Minoan un barème extrêmement détaillé des tarifs «passagers», en indiquant: «Vous trouverez ci-joint le barème 1992 comme convenu à notre réunion du (illisible) juillet. Veuillez confirmer votre accord». Un certain nombre de télex ont ensuite été échangés pour envisager les moyens de faire face à la dépréciation de la drachme grecque.

(25) Après un entretien qui a eu lieu le 7 octobre 1991 entre Strintzis, Anek, Karageorgis et Minoan, Strintzis a envoyé le tarif «comme convenu» pour 1992 (ligne Patras-Igoumenitsa-Corfou-Ancône) aux trois autres compagnies en leur demandant leur accord. Ce tarif donnait les

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

prix applicables aux passagers, avec le détail pour la haute et la basse saison et les différentes catégories de cabines, et ceux concernant toutes les catégories de véhicules. Les parties s'étaient également entendues sur les périodes de haute et de basse saison, de même que sur les prix des repas. Anek a confirmé son accord par télex du 16 octobre 1991 et cette réponse a été transmise à Karageorgis et Minoan.

Par ailleurs, il a été trouvé dans les locaux de Strintzis une lettre du 18 octobre 1991 adressée par Anek aux agents portuaires et indiquant: «Nous vous faisons parvenir ci-joint les tarifs de 1992 en drachmes grecques pour la ligne Patras-Ancône, comme convenu avec les compagnies Strintzis, Minoan Lines et Karageorgis». Strintzis a envoyé une lettre de même teneur.

(26) Les quatre compagnies se sont également entendues sur la durée de validité de leurs tarifs fixés d'un commun accord pour la période transitoire de fin d'année. Un télex envoyé par Anek à Karageorgis, Minoan et Strintzis précise que «[…] nous sommes d'accord sur l'application des prix de 1991 pour la ligne Patras-Ancône jusqu'au 10 janvier 1992». Par télex du 21 octobre 1991, Anek informait ses agents portuaires que «[…] suite à un accord avec nos concurrents, les prix 1991 pour la ligne Patras-Ancône sont valables jusqu'au 10 janvier 1992».

(27) Un télex daté du 7 janvier 1992 — trouvé dans les locaux de Minoan — envoyé par Minoan à Anek, Strintzis et Karageorgis, prévient ces compagnies que plusieurs importateurs d'automobiles «s'efforcent d'attirer nos compagnies dans une lutte sur les prix […]. Nous vous proposons de nous en tenir à une politique commune qui nous évitera de nous trouver sur ce terrain glissant». Minoan propose qu'une offre de prix soit faite par toutes les compagnies et demande leur accord «afin de répondre à la société Calberson qui, comme vous le savez, a prix contact avec toutes les compagnies». Strintzis a accepté de s'en tenir à une politique commune et a proposé un prix commun pour toutes les voitures non accompagnées. Anek s'est également déclarée d'accord avec Strintzis.

(28) Un document daté du 25 février 1992, découvert dans les locaux de Minoan, indique que l'accord consistant à maintenir des différences entre les tarifs appliqués sur les différentes lignes entre le Grèce et l'Italie se poursuivrait en 1992. Dans ce document, European Trust Agencies (ci-après ETA) informe le siège de Minoan des «derniers développements concernant les lignes italiennes». Après avoir mentionné les nouveaux navires mis en service et les problèmes que le tonnage supplémentaire est susceptible de provoquer, il est déclaré: «Nous axons nos efforts sur la politique tarifaire à appliquer par la compagnie Ventouris sur la ligne d'Otrante. Nous avons d'ores et déjà commencé à nous entretenir de la question. Pour être plus précis, nous vous communiquons les tarifs actuels pour Bari, Otrante et Ancône et ceux que nous-mêmes envisageons pour Otrante». Suit un barème de prix concernant des véhicules utilitaires de différentes tailles.

(29) En outre, un télex envoyé le 7 janvier 1993 par Minoan à Strintzis, Anek et Karageorgis propose une révision des tarifs applicables aux véhicules sur les lignes Grèce-Italie-Grèce. On peut y lire ceci: «Nous vous signalons que deux années se sont écoulées depuis le dernier ajustement des tarifs véhicules».

Éléments de preuve pour 1993

(30) Des concertations au sujet du nouveau tarif pour 1993 ont également eu lieu en 1992. Le 21 mai 1992, ETA informait Minoan qu'une «conférence des représentants des compagnies maritimes de la ligne Patras-Ancône doit être organisée pour discuter de l'élaboration du nouveau tarif pour 1993». Ce document contient également l'ordre du jour de cette réunion. Un télex adressé le 27 mai 1992 par ETA au siège de Minoan indique: «Nous vous informons des propositions que nous avons faites à la réunion des quatre compagnies maritimes et qui ont été acceptées, hormis quelques distinctions mineures apportées par Karageorgis et Strintzis. Anek réserve sa position et nous fera parvenir sa réponse d'ici dix jours». Suit une série de hausses de prix spécifiques concernant divers types de trafic.

(31) Les négociations se sont poursuivies ultérieurement. Une lettre adressée le 30 juillet 1992 par ETA au siège de Minoan indique qu'une réunion des quatre «compagnies qui coopèrent sur la ligne Grèce-Italie», au cours de laquelle «toutes les questions utiles seront discutées», aurait lieu le 4 août 1992.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

(32) Le 6 août 1992, Strintzis a envoyé à Anek, Karageorgis et Minoan une télécopie annonçant que les prix en monnaies européennes seraient fixés à partir du tarif en drachmes grecques en précisant le taux de change en marks allemands. Elle proposait en outre de ne pas divulguer le tarif en drachmes grecques avant le 30 septembre 1992. Anek a fait part de son accord par télex du 7 août 1992 et sa réponse a été transmise à Strintzis, Karageorgis et Minoan.

(33) Le 29 septembre 1992, Minoan a envoyé à Anek, Karageorgis et Strintzis une lettre dans laquelle elle exprimait sa préoccupation au sujet des fluctuations des monnaies étrangères par rapport à la drachme grecque et demandait aux autres compagnies de dire s'il fallait adapter les prix, sinon les tarifs en marks allemands, en lires italiennes et en drachmes présenteraient de fortes divergences. En date du 12 octobre 1992, Minoan a envoyé à Anek, Karageorgis et Strintzis plusieurs propositions qui avaient déjà été discutées de vive voix et par échange de télex. Dans un télex envoyé le 15 octobre 1992 par Minoan à Anek, Karageorgis et Strintzis, on peut lire: «Comme suite à notre conversation relative à l'adaptation définitive des tarifs en marks allemands, en lires italiennes et en drachmes grecques, nous ajoutons nos décisions», ainsi que la proposition de majorer de 5 % le tarif en lires italiennes. Anek a répondu par télex du 16 octobre 1992 qu'elle était d'accord sur les prix en marks allemands et en lires italiennes. Strintzis a elle aussi donné son accord le 16 octobre 1992, tandis que Karageorgis répondait par télex du 26 octobre 1992 en donnant son accord et en ajoutant: «nous insistons en outre sur une augmentation des tarifs relatifs aux véhicules et attendons votre décision». Anek a fait part de son accord par télex daté du 6 novembre 1992.

(34) Au mois de novembre 1992, après avoir reçu une demande de renseignements de la Commission au sujet des prix sur les lignes entre la Grèce et l'Italie, Minoan a envoyé à Anek, Karageorgis et Strintzis un télex indiquant: «Compte tenu de la situation délicate créée par la question de la Commission au sujet de nox barèmes de prix sur la ligne Grèce-Italie et après notre échange de vues verbal, nous vous proposons ce qui suit: sur les 17 catégories de notre barème, il faudrait laisser de côté la catégorie "pont", car il s'agit de celle où aucun de nous ne veut que quiconque soit moins cher; quant aux 16 autres catégories, chaque compagnie devrait en prendre quatre (à choisir par M. Sakellis) [Strintzis] et diminuer son barème de 1 %.». Minoan a également fait parvenir à Anek une copie de sa réponse à la demande de renseignements susmentionnée.

(35) Dans un télex envoyé le 9 décembre 1992 par Strintzis à Anek, Minoan et Karageorgis, on peut lire: «Au sujet des tarifs 1993, nous vous rappelons qu'il a été convenu de les appliquer à compter du 11 janvier 1993».

(36) Un télex daté du 7 janvier 1993 (voir considérant 29) adressé par Minoan à Strintzis, Anek et Karageorgis proposait un ajustement des tarifs «véhicules» sur les lignes Grèce-Italie. Il indique: «Notre décision de parvenir à un accord avec vous sur le réajustement, sans consultation préalable des compagnies qui exploitent les autres lignes italiennes, est motivée par le désir d'éviter les discussions interminables qui ne manqueraient pas d'avoir lieu si nous entamions cette consultation. Nous sommes convaincus que cet accord conjoint sera regardé d'un œil favorable par ces compagnies […]. Nous restons dans l'attente de votre accord.» Un barème des tarifs envisagés y était joint. Karageorgis a répondu par télex du 8 janvier 1993: «Nous sommes entièrement d'accord». Le 14 janvier 1993, Minoan a envoyé à Anek, Karageorgis et Strintzis un autre télex proposant qu'Anek augmente de 15 % son tarif «véhicules utilitaires» sur la ligne de Trieste. Le 15 janvier 1993, Strintzis a exprimé son accord avec Minoan sur les deux points. À la même date, Anek a répondu en donnant son accord sur les propositions relatives à la ligne Patras-Ancône, mais en indiquant qu'elle avait déjà annoncé une augmentation de 8 % sur la ligne de Trieste à compter du 1er février 1993 et qu'il lui serait difficile de revenir sur cette annonce.

(37) Le 24 novembre 1993 a eu lieu une réunion à laquelle ont assisté quatorze compagnies de navigation. Cette réunion avait pour objet le réajustement des prix à pratiquer en 1994 sur les lignes de Patras à Ancône, Brindisi et Bari. Un télex envoyé à la même date par ETA au siège de Minoan indique: «Nous avons le plaisir de vous informer qu'à la réunion de ce jour, nous sommes parvenus à un accord sur le réajustement du tarif "véhicules" de l'ordre de 15 % […] avec effet immédiat à compter du 16 décembre 1993. Nous en sommes très heureux, car nous avions commencé avec le problème de l'échec de l'accord précédent». Cette dernière phrase implique qu'il existait plus tôt dans l'année un accord au sujet de la différenciation entre Ancône, Bari et Brindisi.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

Éléments de preuve pour 1994

(38) Le 24 novembre 1993 a eu lieu une réunion à laquelle ont assisté quatorze compagnies de navigation. L'objet de cette réunion était de parvenir à une entente sur les prix concernant les lignes de Patras à Ancône, Brindisi et Bari. Un télex envoyé le même jour par ETA au siège de Minoan indique: «Nous avons le plaisir de vous informer qu'à la réunion de ce jour, nous sommes parvenus à un accord sur le réajustement du tarif "véhicules" de l'ordre de 15 % […] avec effet immédiat à compter du 16 décembre 1993. Nous en sommes très heureux, car nous avions commencé avec le problème de l'échec de l'accord précédent du fait de l'opposition des compagnies Kosma-Giannatou et Ventouris A. Nous avons rétabli la situation petit à petit, passant d'abord de 5 à 10 % (positions de Strintzis, Ventouris G. et Adriatica), pour obtenir finalement le pourcentage indiqué ci-dessus. En outre, nous avons aplani les différents conflits qui existent, comme vous le savez, au sujet des écarts d'un port à l'autre. Nous sommes vraiment très heureux, car, sur les chiffres de production de 1993, cela va rapporter à notre compagnie de nouvelles recettes nettes de l'ordre de 600 000 000 [drachmes] chaque année». Plus loin, cette note indique que quatorze compagnies étaient présentes à la réunion.

(39) La Commission présume que le nom «Kosma-Giannatou» mentionné au considérant 38 qui précède désigne la compagnie Med Lines, puisque MM. Kosmas et Giannatos sont membres de son conseil d'administration, et elle pense que Ventouris G. désigne Ventouris Ferries, tandis que Ventouris A. désigne sans doute AK Ventouris, une compagnie différente. La Commission n'a pas englobé AK Ventouris dans la présente décision, car, en dehors de la note évoquée ci-dessus, elle ne possède aucune preuve que cette compagnie ait effectivement enfreint les règles de concurrence. Par ailleurs, la Commission n'a pas été en mesure d'identifier les autres petites compagnies qui ont pu assister à cette réunion.

(40) Un télex adressé le 13 mai 1994 par Minoan à Anek et Strintzis mentionne qu'un nouveau type de remorque devient courant sur la ligne d'Ancône et propose la création d'une nouvelle catégorie tarifaire et une date de mise en application commune. Ce télex a été suivi d'autres télex datés des 25 mai et 3 juin 1994 relatifs au même sujet et demandant un accord.

(41) Un télex envoyé par ETA au siège de Minoan le 26 mai 1994 indique: «Nous avons pris une initiative visant à obtenir l'application d'un nouveau tarif sur les lignes à destination de l'Italie, avec des prix différents en cas de paiement comptant et de paiement par chèque à soixante jours. Le problème, c'est qu'il nous faut obtenir l'accord de seize compagnies. Nous sommes optimistes malgré tout.»

(42) Les vérifications de la Commission ont eu lieu au mois de juillet 1994. Il n'y a aucune preuve que les compagnies aient poursuivi leur collusion après cette date.

E. **Les arguments des parties**

Arguments généraux des parties

Strintzis

(43) Aux dires de Strintzis, les accords sur les prix ont eu lieu sous l'influence du cadre législatif et réglementaire grec relatif au cabotage, et notamment la loi 4195 du 11/13 juillet 1929. La compagnie Strintzis affirme que, à cause:

— du cadre réglementaire grec,

— de l'usage et des obligations imposés par le ministère de la marine marchande («YEN»),

— de la nécessité d'un calendrier régulier,

— de la durée incertaine de la saison touristique,

— du risque de modifications radicales des niveaux de coûts par suite de dévaluations annuelles imprévues de la drachme grecque,

— de la communication nécessaire des plans d'entreprise de Strintzis par le biais des réunions obligatoires pour la partie grecque de la ligne Grèce-Italie,

— de la nécessité d'adhérer aux consignes du ministère de la marine marchande selon lesquelles les hausses des tarifs «fret» pour la partie internationale du marché Grèce-Italie doivent se situer dans les limites de l'inflation,

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

elle a dû se protéger de la concurrence débridée contre laquelle elle n'aurait pas été en mesure de réagir par la suspension ou la réduction de ses activités, du fait des obligations imposées par le ministère de la marine marchande.

(44) En tout état de cause, tous les facteurs mentionnés ci-dessus ont limité l'autonomie des parties dans la définition de leur politique tarifaire. D'après Strintzis, les consignes du ministère de la marine marchande relatives à la politique tarifaire des compagnies de navigation doivent être considérées comme des mesures restrictives au sens de la loi grecque 4195/29. La compagnie ne savait pas du reste que ses activités constituaient une violation de la législation communautaire relative à la concurrence.

(45) Strintzis prétend que les ententes ne comportaient ni obligations ni clauses négatives, qu'elle-même a été réellement en concurrence avec les autres compagnies en proposant des remises et qu'une part importante de son bénéfice net a été dégagée des services à bord qui, eux, ne faisaient pas l'objet des accords.

(46) Strintzis estime que les mesures prises par le ministère de la marine marchande ont défini tous les facteurs de concurrence, exception faite des prix sur la partie internationale des lignes Grèce-Italie. En conséquence, le jeu de la concurrence résiduelle a été fortement limité, voire impossible. En fait, l'accord sur les prix a constitué une entente induite par l'État et surveillée, et non une entente entre individus agissant dans l'intention de maximiser le profit de ses membres. Au contraire, les prix pratiqués sur les lignes Grèce-Italie étaient inférieurs à ceux d'autres lignes internationales au sein du marché commun. En ce qui concerne la gravité de l'infraction, Strintzis fait valoir que l'intervention des autorités grecques a semé la confusion parmi les parties au sujet du cadre législatif applicable, et que les niveaux de prix auraient été identiques, même en l'absence des accords présumés sur les prix.

Ventouris Ferries

(47) La compagnie Ventouris affirme qu'elle a fixé sa politique commerciale et tarifaire de manière indépendante, en tenant compte des conditions du marché, de l'inflation et des coûts d'exploitation, mais aussi de la politique du ministère de la marine marchande qui imposait d'importantes obligations de service public aux compagnies actives en Grèce. Elle prétend, en effet, qu'elle a défini son comportement et ses usages commerciaux en fonction des dispositions du droit grec et du droit communautaire, en respectant les règles de la législation sur la concurrence et le droit maritime grec. En outre, Ventouris prétend qu'elle a exploité uniquement la ligne Patras-Igoumenitsa-Corfou-Bari où elle n'a rencontré aucune concurrence notable et qu'elle n'avait donc aucune raison de former une entente avec des compagnies qui exploitaient des lignes différentes dans des conditions différentes et avec des acheteurs différents. Ventouris affirme que tout type de collaboration entre les compagnies était limité aux exploitants de la ligne Patras-Ancône.

(48) Enfin, Ventouris attire l'attention sur la politique du ministère de la marine marchande et le cadre législatif et réglementaire grec, ainsi que sur la situation particulière régnant sur ce marché (transparence, concurrence sur les remises, etc.) et qui n'aurait pas changé, quand bien même il y aurait eu entente.

Anek

(49) La compagnie Anek reconnaît qu'à partir de 1990 elle a participé à un accord visant à fixer des prix communs sur certaines lignes, bien qu'à la date de signature de l'accord elle n'ait pas été consciente de violer une législation en vigueur. En outre, Anek suggère à la Commission de tenir compte, pour tous les opérateurs, du contexte de la réglementation nationale dans lequel les compagnies fonctionnaient, de l'intervention des pouvoirs publics nationaux dans la mise en place du cadre des accords et de l'effet limité sur la concurrence en question. Cette compagnie suggère également que la Commission tienne compte du peu d'enthousiasme mis par Anek à participer à l'accord et de son rôle passif dans celui-ci, de la durée limitée de sa participation, de sa présence peu importante sur le marché concerné et de l'engagement sérieux pris par Anek de respecter la loi à l'avenir.

(50) Anek soutient que, pour toutes les lignes maritimes où le cabotage est pratiqué, les consultations entre les opérateurs sur les prix et autres questions ont été obligatoires pour la partie grecque des lignes maritimes internationales. Bien que le ministère de la marine marchande n'ait pas exigé des exploitants de transbordeurs qu'ils s'entendent sur les prix pour la partie internationale de la ligne vers l'Italie, Anek prétend que lesdits exploitants avaient cru com-

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

prendre que le ministère les avait encouragés à entamer des discussions sur cette question. Par ailleurs, Anek souligne que sa participation a été limitée à la période 1990-1994.

(51) Anek affirme qu'elle n'a pas été l'instigateur de ces pratiques et n'a pas joué de rôle primordial dans la fixation des prix, et qu'elle s'est parfois opposée à certaines actions proposées par d'autres, notamment lorsqu'elle a jugé que les tarifs envisagés étaient inéquitables ou excessifs. C'est ainsi qu'à la fin de 1991 Anek s'est opposée aux tentatives d'autres exploitants de transbordeurs de s'entendre sur l'application d'une augmentation des prix de 20 % pour la ligne Patras-Trieste par rapport à la ligne Patras-Ancône.

(52) En ce qui concerne les prix, Anek affirme que les prix au mille nautique entre la Grèce et l'Italie sont restés à des niveaux inférieurs à ceux de lignes comparables en Europe et largement au-dessous des tarifs intérieurs. Par ailleurs, Anek prétend que l'accord sur les prix portait uniquement sur les prix et ne s'étendait pas à d'autres domaines comme les services à bord, les prix à bord, la publicité et les commissions des agences. En outre, Anek affirme qu'elle ne détenait pas une part importante du marché entre Patras et Brindisi et entre Patras et Bari et que, de ce fait, sa collaboration sur ces lignes ne pouvait pas être considérée comme ayant eu une incidence majeure sur la concurrence.

Minoan

(53) La compagnie Minoan affirme que les accords présumés ne présentaient aucun caractère obligatoire, mais confirmaient simplement l'existence d'un cadre général d'usages commerciaux, lequel, en tout état de cause, était prédéfini par le cadre législatif et réglementaire des transports maritimes et la politique du ministère de la marine marchande. De la correspondance avec la Commission, Minoan conclut que les décisions du ministère relatives aux prix concernant la partie grecque et ses recommandations relatives aux tarifs internationaux ont influé sur les tarifs concernant la partie internationale des lignes entre la Grèce et l'Italie. Minoan mentionne notamment la politique adoptée par le ministère à titre de mesures préventives au sens de la loi grecque 4195/29. De l'avis de Minoan, les accords présumés portaient uniquement sur les tarifs des lignes internationales qui ont été publiés et n'incluaient aucun autre paramètre du comportement commercial des compagnies, comme l'organisation du réseau commercial, la politique de remises et la politique publicitaire, les prix proposés pour la restauration et les services à bord et la politique des revalorisations. Minoan demande à la Commission de tenir compte de l'effet cumulatif de tous ces facteurs dans le contexte économique et juridique de cette affaire.

(54) En ce qui concerne l'application des accords en cause, Minoan soutient qu'ils n'ont jamais été observés concrètement. En outre, elle prétend qu'ETA représentait une compagnie indépendante qui agissait comme son agent. C'est pourquoi Minoan conteste la légalité des vérifications effectuées dans les locaux d'ETA et des documents recueillis par la Commission. La compagnie attire l'attention sur la lettre du 14 septembre 1993, saisie lors des vérifications des 5 et 6 juillet. À son avis, cette lettre prouve que bon nombre des activités qui sont attribuées à Minoan, et surtout celles qui concernent la politique tarifaire, étaient des initiatives d'ETA qui ont été mises en œuvre sans l'agrément de Minoan.

(55) En ce qui concerne la gravité de l'infraction présumée, Minoan déclare que, en réalité, du fait de la transparence du marché, l'existence d'accords sur les prix n'a pas joué de rôle important. En ce qui concerne sa durée, elle affirme que les accords présumés n'ont pas été appliqués.

Adriatica

(56) La compagnie Adriatica reconnaît que son représentant a participé aux discussions avec les compagnies exploitant les lignes entre la Grèce et l'Italie. En revanche, elle affirme avoir fixé sa politique commerciale et tarifaire de manière indépendante, en tenant compte des conditions du marché. Du reste, il y avait un degré de concurrence suffisant sur le marché, puisque les opérateurs luttaient à coup de remises, commissions, majorations pour cargaisons dangereuses, etc., tandis que les parts de marché n'ont jamais fait l'objet de négociations. Sa part de marché a d'ailleurs diminué à partir de 1990.

(57) Enfin, Adriatica affirme qu'elle n'a joué aucun rôle dans la fixation des prix et qu'elle n'a jamais appliqué le moindre accord sur les prix. Aux dires d'Adriatica, ces accords ont été négociés entre les opérateurs grecs. Par conséquent, si

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

la Commission était amenée à conclure qu'Adriatica a participé à ces accords, elle devrait considérer que cette participation s'est limitée à l'année 1991.

Marlines

(58) La société Marlines déclare qu'elle n'est pas un armateur, mais un mandataire implanté au Liberia et ayant, au sens de la loi grecque 89/67, le statut de société «extraterritoriale». Marlines soutient qu'elle a toujours proposé des tarifs inférieurs à ceux de ses concurrents, conformément aux instructions de ses mandants, comme les brochures de 1987, 1988 et 1989 permettent de le conclure.

Arguments des parties concernant des allégations particulières

1987 – 1988 – 1989

(59) Strintzis convient qu'en 1987, en 1988 et en 1989, elle a participé à des consultations sur les prix. En revanche, elle affirme que les réunions qui ont eu lieu entre les compagnies en 1987 ont exclusivement porté sur les tarifs pour 1988. En ce qui concerne les tarifs «véhicules utilitaires» pour 1989, Strintzis reconnaît qu'elle a appliqué les tarifs d'Anek, puisque les compagnies exploitant la ligne Grèce-Italie appliquaient parfois les prix publiés de leurs concurrents.

(60) En ce qui concerne la tentative de persuader Anek de se joindre à l'accord présumé, Strintzis indique que, dans la cadre de la réglementation grecque, Anek ne pouvait pas appliquer de prix sensiblement inférieurs à ceux qui étaient offerts au port de Patras. Par conséquent, les compagnies ont proposé une politique tarifaire commune à Anek afin d'éviter de trop fortes différences de prix vers le bas et donc l'intervention des autorités grecques.

(61) Strintzis Soutient que les réunions concernant les tarifs de 1988 et 1989 n'ont pas abouti à une entente sur un tarif «passagers» commun, étant donné que ses propres tarifs «passagers» publiés était différents de ceux qui étaient publiés pas les autres compagnies.

(62) Minoan affirme que le comportement des autres compagnies envers Anek doit être considéré dans le contexte du cadre législatif et réglementaire grec et de la politique du ministère de la marine marchande. Elle affirme également que l'éventuel réajustement des tarifs n'a pas été inspiré par le désir d'accroître les bénéfices, mais par d'autres considérations, comme l'inflation, la hausse des prix des carburants et le cours de la drachme grecque par rapport aux autres monnaies.

1990

(63) Strintzis reconnaît avoir convenu avec Minoan, Anek, Karageorgis et Marlines des tarifs communs «passagers» et «véhicules utilitaires» pour l'année 1990. Cette compagnie affirme cependant que les accords en question n'ont jamais été appliqués, car elle-même a pratiqué sa politique tarifaire de manière autonome.

(64) En ce qui concerne plus particulièrement le télex du 6 juillet 1989, Strintzis attire l'attention sur l'explication d'Anek selon laquelle chaque compagnie était libre d'appliquer sa politique personnelle en matière de groupes. Anek considérait comme «groupe» tout ensemble d'au moins 24 personnes voyageant sous couvert d'un seul billet. Strintzis, au contraire, n'imposait pas cette limitation, mais proposait librement à ses clients des remises de groupe, quel que fût le nombre de personnes. Strintzis prétend que sa politique de réductions et les autres remises de fidélité n'ont jamais été divulguées à ses concurrents et que, par conséquent, elle n'a pas appliqué l'accord sur les prix pour 1990.

(65) En ce qui concerne la télécopie du 12 juin 1989, Strintzis affirme que l'échange d'informations s'imposait parce que le ministère de la marine marchande avait donné aux cinq compagnies la consigne de maintenir les hausses de prix dans les limites de l'inflation pour chacune des monnaies dans lesquelles les billets étaient délivrés. Elle indique également qu'elle était chargée du réajustement des tarifs dans les limites de l'inflation pour chacune des monnaies, car elle était dotée de meilleures infrastructures et de meilleures méthodes logistiques.

(66) À propos de la télécopie du 8 décembre 1989, Strintzis soutient que ces signatures n'avaient aucune force obligatoire et attestaient simplement que les signataires avaient été informés des prix envisagés. Aux dires de Minoan, les signatures figurant sur ladite télécopie n'impliquent pas qu'il y ait eu une entente écrite caractérisée. La signature est attribuée au fait que les documents concernés, qui exprimaient les écarts logiques entre les prix pour Ancône et Bari ou Brin-

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

disi, ont également été pris en compte par Ventouris qui exploitait les lignes du sud. D'après Minoan, les prix proposés pour les différentes catégories de véhicules utilitaires constituaient un modèle «idéal» pour le calcul des différences de prix en fonction de la distance en milles et il n'y avait aucune intention de fixer un prix particulier pour chaque ligne et chaque catégorie de véhicules utilitaires. À l'appui de cet argument, Minoan déclare ne pas avoir appliqué strictement les prix en question sur la ligne à destination d'Ancône, mais avoir pratiqué sa politique personnelle de remises.

(67) Au sujet de cette télécopie du 8 décembre 1989, la compagnie Ventouris Ferries affirme qu'elle avait déjà arrêté sa politique tarifaire pour 1990 et que les signatures apposées au-dessous des prix n'impliquaient pas qu'il y eût entente, puisque le tarif n'avait pas force obligatoire. D'ailleurs, la proposition de Ventouris Ferries en faveur de prix indicatifs généraux figure sur ce tarif. Or, la compagnie avait déjà communiqué ce tarif à ses agents à la date du 4 décembre 1989.

(68) Par ailleurs, en ce qui concerne la télécopie du 11 avril 1990, Strintzis affirme que ce document prouve, d'une part, l'existence d'une entente sur les prix et, d'autre part, la liberté des participants de fixer en toute indépendance leur politique de remises et de commissions pour leurs agents.

(69) D'après Minoan, cette télécopie du 11 avril 1990 concerne un accord sur certains paramètres de la politique tarifaire, mais dont les concurrents pouvaient avoir aisément connaissance.

(70) En ce qui concerne le télex du 6 septembre 1990, Strintzis déclare que le réajustement des prix peut être attribué à des facteurs rigides, comme les fluctuations des prix des carburants, et à d'autres facteurs objectifs liés à la politique du gouvernement grec, comme l'accroissement du transport au moyen de véhicules utilitaires dû aux problèmes en Yougoslavie, la décision du ministère des transports relative aux exportations de marchandises et la nécessité d'augmenter les prix pour permettre aux compagnies maritimes d'exploiter le marché Grèce-Italie en hiver.

(71) Strintzis considère que Minoan a confirmé, par la télécopie du 13 septembre 1990, que l'augmentation des prix reposait sur une analyse des données économiques qui entrent dans le coût d'exploitation des navires. En effet, les compagnies connaissaient le détail de ces données économiques grâce à la publication de leurs licences d'exploitation et aux réunions obligatoires pour les lignes nationales, auxquelles elles ont participé sous l'égide du ministère de la marine marchande. Strintzis prétend que les parties ont été contraintes de discuter de ces éléments économiques pour pouvoir maintenir leur présence sur le marché Grèce-Italie durant la période hivernale.

(72) En ce qui concerne le télex du 5 septembre 1990 et celui du 10 octobre 1990, Minoan prétend que, du fait de la hausse du prix des carburants, des problèmes en Yougoslavie et du besoin de poursuivre l'exploitation durant la période hivernale, les quatre compagnies on été dans l'obligation d'envisager un réajustement des tarifs concernant la partie Corfou-Ancône, afin d'atténuer les répercussions négatives des coûts du transport.

(73) Au sujet de la télécopie du 30 octobre 1990, la compagnie Strintzis admet qu'elle a appliqué les prix convenus pour les véhicules utilitaires. Elle affirme cependant que ces prix avaient été calculés à partir de la dépense réelle sur les itinéraires entre la Grèce et l'Italie, c'est-à-dire la hausse du prix des carburants et la nécessité de rationaliser la différence entre les tarifs nationaux et les tarifs internationaux au mille et au mètre de camion transporté.

(74) À propos de cette télécopie du 30 octobre 1990, Ventouris Ferries prétend qu'elle ne l'a jamais reçue et que ses prix applicables aux véhicules utilitaires avaient été intégrés dans le tarif par les autres compagnies qui les avaient probablement reçus d'un de ses agents.

(75) La compagnie Adriatica admet avoir participé, le 25 octobre 1990, à une réunion concernant les tarifs pour les véhicules utilitaires, bien qu'elle eût déjà fixé ses tarifs pour 1991 avant cette réunion. En fait, elle y a assisté pour surveiller la politique de ses concurrents, sachant que les opérateurs grecs avaient déjà formé une entente un an auparavant, le 10 décembre 1989. En outre, Adriatica prétend qu'elle n'a pas appliqué les prix convenus au cours de cette réunion, comme on peut le voir d'après les tarifs qu'elle a effectivement pratiqués fin 1990.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

1991

(76) Strintzis affirme que le «climat de coopération» qu'elle évoque dans le télex du 18 novembre 1991 et la «stabilité tarifaire» mentionnée par Karageorgis, Minoan et Strintzis dans le télex du 22 octobre 1991 concernent le cadre général des réunions obligatoires entre les compagnies et l'échange de renseignements confidentiels pour la mise en place d'un cadre d'entente sur les prix pour la période suivante. En outre, Strintzis affirme que Karageorgis, Minoan et Strintzis ont considéré que le souhait d'Anek d'assurer pour la première fois un itinéraire sur la ligne Patras-Trieste en proposant exactement les mêmes prix que sur la ligne Patras-Ancône, bien que la distance depuis Trieste soit plus longue d'environ 20 %, risquait de déclencher une intervention du gouvernement grec.

(77) Strintzis attire l'attention sur le télex du 18 novembre 1991 qui, à son avis, indique que le montant des prix doit être en rapport avec la distance de chaque voyage, un principe qui a été adopté par le ministère de la marine marchande pour le calcul des prix intérieurs. Si l'on en croit Strintzis, la prévention d'une concurrence pénible «aux répercussions connues», qui est évoquée à la fin de la télécopie en question, concerne la prévention d'une guerre commerciale sur le marché Grèce-Italie et de l'intervention du gouvernement grec qui s'ensuivrait. Enfin, Strintzis prétend qu'Anek n'a pas appliqué une hausse de 20 % sur ses prix pour la ligne Patras-Brindisi. Elle affirme que, conformément à la réglementation grecque relative aux transports maritimes, et surtout à la loi 4195/29, une politique de prix extrêmement bas, hors de proportion avec les prestations proposées sur une ligne internationale donnée, peut aboutir à l'imposition d'amendes aux contrevenants.

(78) Enfin, la compagnie Strintzis prétend que le «cadre d'entente» sur les prix 1991 susmentionné n'a pas été appliqué concrètement, puisqu'elle a mis en œuvre sa politique de remises personnelle et indépendante.

(79) Minoan prétend qu'au cours de la période concernée l'augmentation de 10 % a été rendue nécessaire par la hausse du taux d'inflation. Elle affirme également que, sous l'influence du ministère de la marine marchande et compte tenu de la distance en milles, les prix pour Trieste étaient supérieurs de 20 % à ceux qui étaient appliqués pour Ancône. D'après Minoan, la correspondance échangée entre les parties a porté sur la décision d'Anek de fixer les tarifs pour Patras-Trieste au même niveau que les prix pour Patras-Ancône et que l'intention avait donc été d'assurer une différence convenable et d'éviter toute concurrence déloyale. Enfin, Minoan affirme avoir appliqué sa politique personnelle de remises.

(80) Adriatica déclare qu'en 1991 elle n'a pas eu de contacts avec les autres compagnies et qu'elle a continué de fixer ses tarifs en fonction des conditions du marché. En outre, elle déclare que sa part de marché a baissé en 1991 du fait de la concurrence acharnée des opérateurs grecs sous le forme de remises, rabais, etc.

1992

(81) En ce qui concerne la télécopie du 22 juillet 1991 et la correspondance mentionnée aux considérants 26 à 32 de la communication des griefs, Strintzis affirme que l'échange de renseignements en question a eu lieu dans le cadre des réunions obligatoires relatives aux prix de 1992.

(82) À propos du télex du 7 janvier 1992, Strintzis affirme que, malgré l'accord initial avec Minoan de ne pas proposer à Calberson la remise demandée, cet accord n'a pas été appliqué concrètement, car Strintzis a finalement proposé une remise plus élevée. La compagnie prétend que l'accord en question était verbal et que la majeure partie des véhicules concernés a été transportée par Marlines. Elle estime que ce qui précède prouve qu'il y avait une concurrence sur les prix entre les compagnies participantes en ce qui concerne les remises. Strintzis réaffirme que l'accord sur les prix 1992 n'a pas été appliqué concrètement, car elle a appliqué sa propre politique indépendante de remises.

(83) En ce qui concerne la similitude des prix pour les passagers et les voitures particulières, Minoan prétend qu'elle peut être attribuée à la publication de ces prix dans les brochures des compagnies. En outre, elle affirme que la nature oligopolistique du marché et la politique du ministère de la marine marchande ont abouti à des prix homogènes. Minoan considère que la concurrence s'est faite non pas sur les prix publiés, mais sur la politique de remises, les offres spéciales et les autres incitations proposées par la compagnie.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

(84) À propos de Calberson, Minoan prétend qu'il était logique pour les compagnies de réagir et d'essayer de vérifier si leurs concurrents avaient proposé de telles remises excessives. En ce qui concerne le document du 25 février 1992, Minoan prétend qu'il ne constitue pas une preuve d'entente et que les prix en question n'étaient pas appliqués concrètement. De même, aux dires de Minoan, le tarif proposé par ETA pour Ortona était destiné à obtenir l'agrément de la compagnie Minoan, au cas où cette dernière déciderait d'exploiter un navire sur la ligne à destination d'Ancône.

(85) En ce qui concerne le télex du 7 janvier 1993, Minoan affirme qu'il porte sur l'égalisation des prix en drachmes grecques et en lires italiennes et non sur une hausse des prix dans ces deux monnaies.

(86) Enfin, Minoan affirme qu'il n'existe aucune preuve d'entente entre elle-même et Ventouris Ferries, Hellenic Mediterranean Lines et Med Link pour 1992.

(87) Adriatica déclare que, en 1992, elle n'a pas eu de contacts avec les autres compagnies et qu'elle a continué à fixer ses tarifs en fonction des conditions du marché, comme on peut le voir d'après les tarifs qu'elle a effectivement appliqués. Selon elle, le document ETA du 25 février 1992 montre que les consultations ont eu lieu entre les opérateurs grecs et non avec Adriatica. Par ailleurs, Adriatica déclare que sa part de marché a baissé en 1992 du fait des prix inférieurs pratiqués par les compagnies grecques.

(88) Pour 1992, Ventouris Ferries affirme qu'il n'existe aucune preuve précise de sa participation à des ententes sur les prix.

1993

(89) En ce qui concerne les réunions avec les compagnies exploitant les autres lignes du marché Grèce-Italie, Strintzis reconnaît qu'il y a eu une tentative d'accord sur les prix à partir des principes servant à calculer les prix intérieurs. En revanche, Strintzis ne sait pas si les compagnies exploitant les autres lignes ont appliqué ces prix ou non.

(90) Au sujet du télex du 6 novembre 1992, Strintzis soutient que, dans la pratique, il n'a pas été donné suite à la proposition de Minoan, car les différences entre les prix des compagnies n'étaient pas fondées sur cette proposition, mais sur la politique autonome de remises des différentes compagnies.

(91) Minoan reconnaît qu'il y a eu des discussions entre les compagnies. En ce qui concerne le télex du 6 novembre 1992, elle affirme qu'ETA l'a envoyé sans qu'elle ne le sache ni l'approuve. En outre, au sujet de la réunion du 24 novembre 1993, Minoan affirme que «l'accord antérieur» présumé était une déclaration faite par plusieurs compagnies, sans engagement de leur part, selon laquelle il devait y avoir une différence entre la distance en milles et les prix pratiqués et qu'il faudrait éviter toute concurrence déloyale par suite d'une dévaluation. Minoan prétend toutefois que cette déclaration est restée lettre morte.

(92) En ce qui concerne 1993, Adriatica déclare qu'elle a poursuivi sa politique indépendante en réajustant les tarifs des véhicules utilitaires de 4,03 %, par rapport aux tarifs de 1992, par suite de fluctuations des taux de change. En outre, à compter du 1er janvier 1993, Adriatica a été obligée, contrairement aux opérateurs grecs, d'appliquer la TVA (taxe sur la valeur ajoutée) prévue par le règlement communautaire correspondant. Adriatica reconnaît tout de même qu'elle était représentée à la réunion qui a eu lieu le 24 novembre 1993 entre les exploitants de transbordeurs, mais prétend qu'elle a décidé de ne pas se rallier au projet d'entente sur les prix à cause de la violation possible des règles communautaires de concurrence.

(93) Comme pour 1992, Ventouris Ferries affirme qu'il n'existe aucune preuve précise de sa participation à des accords sur les prix en 1993. Toutefois, en ce qui concerne la télécopie du 24 novembre 1993, elle reconnaît qu'elle a participé à la réunion en question, mais prétend qu'elle avait déjà fixé sa politique tarifaire pour cette année-là.

1994

(94) Strintzis ne sait pas si les prix en question ont été appliqués par les compagnies. En ce qui concerne l'itinéraire Patras-Ancône, la compagnie reconnaît que le cadre d'entente sur les prix

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

a été appliqué, mais elle prétend ne pas avoir donné suite concrètement à cette entente, car elle a appliqué sa politique de remises propre et autonome.

(95) Là encore, Minoan nie l'existence d'une entente sur les prix. Au sujet du télex du 13 mai 1994 qui concerne la nouvelle catégorie de 12-14 mètres pour les remorques, Minoan affirme qu'elle a modifié cette catégorie de 12-14 mètres à 12,5-14 mètres, ainsi qu'il ressort du télex du 23 juin 1994. À son avis, cela indique que les remorques de 12,5 mètres représentaient une catégorie différente de tarifs inférieurs. Enfin, au sujet du télex du 26 mai 1994, Minoan affirme qu'elle n'a pas approuvé la prétendue «initiative» d'ETA et qu'elle a appliqué une politique différente, comme le montrent d'autres documents dont dispose la Commission.

(96) Adriatica affirme qu'elle n'a pas augmenté ses prix en 1994, même si elle a réajusté de 1,22 % le taux de change entre le dollar des États Unis et la lire italienne.

F. Appréciation par la Commission des éléments de preuve et des arguments des parties

Conclusion

(97) La Commission conclut que les compagnies de transbordeurs qui exploitent les lignes reliant Ancône, Bari et Brindisi à la Grèce ont participé pendant plusieurs années à une entente de fixation des prix. Il s'agissait d'une entente permanente qualifiée «de pratique habituelle» par les compagnies (télex de Minoan daté du 15 mars 1989). Un faisceau de preuves dénote une vaste entente entre un grand nombre de compagnies (par exemple: document de Minoan du 2 novembre 1990 déclarant que les prix étaient convenus par les compagnies sur toutes les lignes Grèce-Italie; télex envoyé le 22 octobre 1991 à Anek mentionnant «l'accord conclu entre les 11 compagnies et les 36 navires»; télex d'ETA du 24 novembre 1993 concernant 14 compagnies; télex d'ETA du 26 mai 1994 concernant «l'accord de seize compagnies»). La Commission a pu établir que certaines compagnies exploitant la ligne Ancône-Grèce participaient à l'entente de fixation des prix pour les tarifs passagers et véhicules depuis le 18 juillet 1987 au moins. Bien que des consultations aient eu lieu avant cette date, il n'existe aucune indication quant à la date exacte à laquelle les négociations de fixation des prix ont commencé. Par ailleurs, la Commission considère que certains exploitants de transbordeurs sur les lignes Bari/Brindisi-Grèce ont participé à l'entente depuis le 8 décembre 1989 au moins, en tout cas pour les tarifs appliqués aux véhicules utilitaires. Cette collusion s'est poursuivie au moins jusqu'au mois de juillet 1994. L'entente a fonctionné sous forme de réunions régulières et d'échanges de correspondance en vue du réajustement collectif des prix concernant les passagers et les véhicules. La Commission a pu recenser sept compagnies qui ont participé à l'entente: Minoan, Karageorgis, Marlines, Strintzis, Anek, Ventouris Ferries et Adriatica. Le degré et la durée de participation de chacune d'elles sont exposés aux considérants 111 à 139.

Appréciation des arguments généraux des parties

Rôle des pouvoirs publics grecs

(98) Dans leurs réponses aux demandes de renseignements que la Commission leur a adressées, Minoan, Strintzis et Anek ont déclaré les 9 et 10 février 1995, entre autres que l'accord tarifaire en question avait été conclu dans le cadre de la législation en vigueur, sous l'égide du ministère de la marine marchande.

(99) À l'appui de cet argument, les trois compagnies ont produit une copie du texte de la loi 4195/29 relative à la concurrence déloyale, ainsi qu'une série de décisions et de recommandations du ministère concernant les lignes maritimes Grèce-Italie et relatives aux obligations de service public dans ce secteur, et notamment la fréquence des correspondances, la priorité à accorder, selon les saisons, au transport de produits agricoles frais, le nombre minimal de navires à maintenir en service, ainsi que les calendriers de mise en service de ces navires.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

(100) Dans une lettre du 28 octobre 1994, la Commission a demandé au ministère de la marine marchande de lui fournir certaines statistiques relatives au trafic sur les lignes maritimes entre la Grèce et l'Italie et de lui indiquer s'il avait jamais menacé de retirer les licences d'exploitation pour les lignes intérieures si les compagnies ne parvenaient pas à s'entendre sur les lignes internationales.

(101) Le 23 décembre 1994, le ministère a répondu à la Commission que le couloir maritime entre la Grèce et l'Italie devait être considéré comme étant d'une importance nationale et communautaire primordiale, tandis que les tarifs devaient être compétitifs, mais en même temps se situer à un niveau où les frais de transport resteraient faibles. Le ministère a cependant nié tout lien entre le retrait de licences d'exploitation et les ententes tarifaires des compagnies sur les lignes internationales.

(102) Le 13 janvier 1995, la Commission a adressé à la représentation permanente de la Grèce auprès de l'Union européenne une copie des informations transmises par les compagnies, en invitant le gouvernement grec à communiquer ses observations sur son rôle éventuel dans des accords sur les lignes maritimes entre la Grèce et l'Italie, et notamment la fixation de tarifs sur ces mêmes lignes.

(103) Le 17 mars 1995, la représentation permanente de la Grèce répondait à la Commission que le gouvernement grec considérait les services fournis sur la ligne maritime en question comme des services d'intérêt public et que, par conséquent, son principal souci était de veiller à la viabilité de cette ligne et d'éviter une éventuelle «guerre des prix» qui risquerait d'entraver le bon déroulement de la promotion des exportations et importations, ainsi que le transport de véhicules et de passagers. Le ministère de la marine marchande n'est cependant intervenu que dans la fixation de prix concernant les lignes maritimes nationales (cabotage). Dans les cas de lignes entre la Grèce et l'Italie qui comprennent une partie nationale (Patras-Corfou-Ancône, par exemple), seule la partie nationale (Patras-Corfou) est couverte par la politique tarifaire du ministère. En ce qui concerne la partie internationale de ces lignes, le ministère n'intervient en aucune façon et les compagnies concernées ont toute latitude pour fixer leurs prix, sachant que le tarif fixé par l'État pour la partie nationale de la ligne a une incidence indirecte et partielle sur le prix total du voyage à destination et en provenance de l'Italie. Par ailleurs, la représentation permanente a souligné que le ministère encourageait, de manière officieuse, les compagnies à maintenir les tarifs à un niveau bas et les augmentations annuelles dans les limites de l'inflation. Enfin, la latitude qu'ont les compagnies de fixer leurs prix est limitée par la loi 4195/29 dès lors qu'elle aboutit à une concurrence déloyale. En effet, l'article 2 de cette loi interdit toute baisse des tarifs passagers et marchandises sur les lignes extérieures (internationales) à un niveau qui pourrait être dérisoire et hors de proportion avec le niveau de service fourni, avec le dessein d'une concurrence déloyale. Aux termes de l'article 4, si la liberté de fixation des tarifs sur ces lignes dégénère en concurrence déloyale, le ministère de la marine marchande est en droit d'imposer des prix plafonds et planchers.

(104) En conséquence, la Commission réfute l'argument de certaines des compagnies grecques selon lequel elles n'ont pas agi de manière autonome dans le domaine de la politique tarifaire, à cause de la réglementation en vigueur en Grèce.

(105) Dans la présente affaire, il est évident que les compagnies grecques exploitant les lignes Grèce-Italie sont soumises à un cadre législatif et réglementaire rigide pour la partie nationale des lignes, notamment en ce qui concerne la délivrance des licences d'exploitation et la fixation de tarifs par le ministère de la marine marchande. Toutefois, comme les autorités grecques l'ont confirmé, ce cadre n'a aucune incidence directe sur la politique tarifaire des compagnies pour la partie internationale des lignes. Par ailleurs, le gouvernement grec a catégoriquement nié avoir obligé les compagnies grecques, par le biais de sa pratique administrative en matière d'application de ces règles, à former des ententes sur les prix pour les tarifs internationaux. Dans sa réponse du 23 décembre 1994 à la lettre de la Commission, Monsieur Manos, directeur au ministère de la marine marchande, a déclaré ceci: «[…] le ministère n'intervient pas dans la politique de fixation des prix qui est appliquée par les compagnies sur les lignes internationales. Notre rôle se borne strictement à la fixation des prix sur les seules lignes nationales […]. Il est impensable et hors de question que le ministère menace de retirer des licences d'exploitation pour les lignes nationales si des compagnies ne parviennent pas à s'entendre sur les prix relatifs aux lignes internationales.»

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

(106) Il est tout aussi évident que la loi 4195/29 ne supprime pas la concurrence sur les prix. Au contraire, elle présuppose que cette concurrence existe et que les compagnies de navigation sont libres de fixer leurs prix. Ce n'est que lorsque cette liberté est utilisée à des fins de concurrence déloyale que l'article 4 de la loi autorise le ministère de la marine marchande à intervenir, mais même dans ce cas, le ministère ne peut que fixer des prix plafonds et planchers et ne peut imposer un niveau particulier de prix. Il faut noter, par ailleurs, que cette loi n'a jamais été appliquée.

(107) Bien que les parties affirment que nombre de leurs entretiens ont été motivés par le désir de répondre aux exigences du ministère de la marine marchande et d'éviter toute concurrence déloyale (par exemple, les entretiens avec Anek lors de l'ouverture de la ligne de Trieste), la Commission considère qu'il est significatif que pas un seul des documents de l'époque qu'elle cite comme éléments de preuve ne mentionne le ministère ou la loi 4195/29. En conséquence, l'argument selon lequel les compagnies de navigation grecques ont été contraintes par les mesures préventives du ministère à se lancer dans des pratiques collusoires par crainte de l'application éventuelle de l'article 4 de la loi, est rejeté.

(108) De même, il est difficile d'admettre que les recommandations du ministère aux compagnies au sujet des augmentations de prix dans les limites de l'inflation aient eu le moindre rapport avec la loi précitée. Il ressort à l'évidence de l'article 2 de la loi que celui-ci ne s'applique que si les prix sont dérisoires, mais pas lorsqu'ils sont élevés. Comme l'a expliqué le ministère, ses recommandations étaient fondées sur d'autres considérations relatives aux modalités du commerce international de la Grèce. En conclusion, les compagnies de navigation grecques qui exercent des activités dans l'Adriatique doivent être considérées, en matière de politique tarifaire, comme agissant en toute autonomie.

Appréciation d'autres arguments généraux des parties

(109) En outre, certaines des parties font preuve de naïveté lorsqu'elles prétendent que les initiatives tarifaires des compagnies étaient le résultat, non pas d'une collusion, mais des forces naturelles du marché (incidence du prix des carburants, etc.) ou d'autres événements particuliers, comme la guerre dans l'ancienne Yougoslavie ou les brusques fluctuations des monnaies étrangères. En effet, cette assertion va totalement à l'encontre du poids des preuves écrites de la collusion sur les prix. L'argument avancé par certaines parties, selon lequel celles-ci ne faisaient que suivre les augmentations de prix dont elles avaient eu connaissance par leur réseau d'agents, est tout autant à rejeter. Il est patent que la quasi-totalité de la correspondance «augmentation des prix» a été obtenue par des échanges directs entre des concurrents et non par les agents.

Appréciation des arguments relatifs à la durée de l'infraction

(110) En ce qui concerne la durée de l'infraction, la plupart des compagnies assurant la ligne Patras-Ancône prétendent que, même si un accord de fixation des prix a été conclu en 1987, il concernait exclusivement les tarifs pour 1988. De même, Anek affirme avoir signé les accords en 1989, mais pour les tarifs de 1990. La Commission rejette cet argument, car la conclusion d'accords de fixation de prix constitue en soi une infraction à l'article 85 du traité.

Appréciation des arguments relatifs à des allégations particulières

Rôle des différentes compagnies

(111) Pour chaque destinataire de la présente décision, il doit être établi qu'il a participé à l'infraction. Toutefois, contrairement à ce que certaines entreprises prétendent, il n'est pas indispensable d'apporter la preuve directe que chacun des participants présumés a expressément donné son accord ou a commis un acte de soutien déclaré à chacun des différents aspects des accords de prix conclus par les compagnies sur plusieurs années dans le cadre d'une entreprise illicite commune conformément à un dessein commun.

(112) La démarche qui convient dans une affaire comme celle-ci consiste à démontrer l'existence, le fonctionnement et les spécificités de la collusion en question, puis de déterminer, d'une part, s'il existe une preuve crédible et convaincante permettant de relier chacune des compagnies

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

aux menées communes et, d'autre part, la durée de la participation de chaque compagnie [1].

(113) Il existe de nombreuses preuves directes permettant de démontrer que chaque destinataire de la présente décision a adhéré à l'infraction. D'une manière générale, les documents essentiels qui prouvent l'existence de la coopération globale ou de manifestations individuelles de celle-ci désignent les participants nommément.

(114) La preuve de la participation de chaque entreprise à l'infraction est fournie: a) par des mentions explicites de l'entreprise en question dans la correspondance échangée entre les parties; b) par la participation de l'entreprise à des réunions et à des concertations ultérieures sur les prix et c) par les documents internes de cette entreprise ou d'une autre, qui la relient à la collusion. Durant la procédure administrative, aucune de ces preuves n'a été réfutée et aucune ne s'est avérée non fiable sur un point important.

(115) Plusieurs documents (et notamment la télécopie de Minoan du 15 mars 1989, la télécopie de Strintzis du 12 juillet 1989, la télécopie envoyée à Anek le 22 octobre 1991 et la réponse d'Anek du 18 novembre 1991, la lettre adressée par Minoan à ses agents le 2 novembre 1990, la lettre adressée par Anek à ses agents le 21 octobre 1991, le télex de Minoan du 7 janvier 1993 et le télex d'ETA du 24 novembre 1993) montrent qu'il y a eu, pendant plusieurs années, d'incessantes consultations et ententes sur les prix entre tous les destinataires de la présente décision.

(116) Minoan, Strintzis et Anek admettent leur participation à la collusion, tandis que Karageorgis n'a pas présenté d'arguments en défense.

(117) Quant aux compagnies exploitant les lignes de Bari et Brindisi, Adriatica et Ventouris Ferries reconnaissent leur participation à des réunions au cours desquelles des tarifs ont été discutés et convenus entre des exploitants de transbordeurs concurrents. De surcroît, certains documents (télécopies de Strintzis des 8 décembre 1989, 5 septembre 1990 et 30 octobre 1990, lettre de Minoan du 2 novembre 1990, télécopie envoyée à Anek le 22 octobre 1991, document de Minoan du 25 février 1992, télex de Minoan du 7 janvier 1993 et télex d'ETA du 24 novembre 1993) montrent qu'il y a eu des négociations et ententes constantes entre les compagnies desservant Ancône et Bari/Brindisi. Seul le télex de Minoan du 7 janvier 1993 mentionne un accord entre les compagnies d'Ancône, en indiquant expressément que les autres compagnies n'en avaient pas connaissance à ce moment-là. Toutefois, même ce document évoque des entretiens avec les compagnies de Bari/Brindisi, lesquelles devaient être consultées ultérieurement par les opérateurs d'Ancône, comme l'indique le document. La Commission n'a pas été en mesure d'identifier d'autres compagnies exploitant les lignes de Bari/Brindisi qui ont finalement prix part à la collusion. Ainsi, la présente décision n'est pas adressée à AK Ventouris ni à Hellenic Mediterranean Lines, parce qu'il n'existe pas suffisamment de preuves qu'elles aient effectivement enfreint les règles de la concurrence (ces deux compagnies ne sont mentionnées qu'une seule fois dans des documents d'autres compagnies).

Marlines

(118) La participation de Marlines à la collusion de 1987 à 1989 est prouvée par huit documents (mentionnés aux points relatifs aux accords concernant 1988 et 1989) que Marlines a reçus ou qui indiquent qu'elle a souscrit aux accords en question. La Commission conclut de ce qui précède que Marlines a négocié et convenu chaque année avec Strintzis, Minoan et karageorgis des prix communs pour les passagers et les véhicules utilitaires sur la ligne Patras-Ancône à partir du 18 juillet 1987 et pour 1988 et 1989. La dernière fois que la compagnie Marlines est mentionnée dans les preuves écrites, c'est dans un télex qui lui a été envoyé par Anek le 22 septembre 1989. Il n'existe aucune preuve que Marlines ait pris part à d'autres consultations avec d'autres compagnies, pas plus qu'il n'existe de preuve concluante de sa participation ultérieure au cartel. La Commission conclut que Marlines a participé à l'infraction entre le 18 juillet 1987 au plus tard et le 8 décembre 1989, date à laquelle les autres compagnies sont convenus de réajuster leurs prix.

[1] Voir arrêt du Tribunal de première instance du 24 octobre 1991 dans l'affaire T-1/89, Rhône-Poulenc, Rec. 1991, p. II-867, point 126 des motifs.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

(119) L'argument de Marlines, selon lequel elle est une société extraterritoriale selon le droit grec, doit être rejeté. La Commission n'a jamais prétendu que l'infraction se limitait aux compagnies de navigation grecques.

Med Link

(120) La compagnie Med Link affirme qu'elle n'a absolument aucun rapport avec les compagnies mentionnées dans la communication des griefs que la Commission lui a adressée en tant que Mediterranean Lines Inc. ou Med Line. De plus, Med Link affirme qu'elle n'a participé à aucune des infractions présumées. Ainsi, son représentant, M. Giannatos, dont le nom figure dans le télex envoyé le 24 novembre 1993 par ETA au siège de Minoan, déclare qu'il n'a pas assisté à la réunion mentionnée dans ce télex. Il déclare que Med Link était implantée au Liberia le 15 juillet 1993 et a installé son siège en Grèce après le 31 décembre 1993.

(121) La Commission convient qu'il n'y a pas de preuve manifeste de l'existence d'un lien organique entre Med Link et Mediterranean Lines. En particulier, Med Link ne peut être considérée comme le successeur de Mediterranean Lines dans ses activités sur le marché en cause. En conséquence, la présente décision ne s'adresse pas à Med Link.

Adriatica

(122) Adriatica reconnaît sa participation à des consultations sur la fixation de prix avec ses concurrents sur les lignes Grèce-Italie. Elle admet notamment avoir pris part à deux réunions qui ont eu lieu respectivement les 25 octobre 1990 et 24 novembre 1993 et au cours desquelles des prix ont été convenus entre des exploitants de transbordeurs. Adriatica nie cependant avoir eu d'autres contacts avec ses concurrents sur les lignes Italie-Grèce.

(123) En ce qui concerne la réunion du 25 octobre 1990 et la télécopie de Strintzis du 30 octobre 1990, Adriatica affirme qu'elle n'a pas appliqué les prix discutés lors de cette réunion et rappelés dans la télécopie de Strintzis (voir plus haut), même si cette télécopie contenait les prix d'Adriatica pour les véhicules utilitaires sur la ligne Brindisi-Grèce. Par ailleurs, Adriatica déclare que ses prix étaient inférieurs d'environ 10 % à ceux des compagnies grecques sur cette même ligne.

(124) À la demande de la Commission, Adriatica a communiqué le 27 octobre 1992 deux de ses tarifs applicables aux véhicules utilitaires en 1991. Sur le premier tarif, les catégories de véhicules sont en effet différentes de celles qui sont indiquées dans la télécopie de Strintzis. En revanche, le deuxième tarif est identique à celui qui figure sur cette télécopie. Les différences entre les prix d'Adriatica et ceux des opérateurs grecs sur la même ligne sont également indiquées dans la télécopie de Strintzis. En conséquence, la Commission réfute les arguments d'Adriatica selon lesquels seuls des opérateurs grecs ont participé à l'élaboration de tarifs concernant les véhicules utilitaires en 1991 et Adriatica n'a pas appliqué les prix convenus.

(125) En ce qui concerne le réunion du 24 novembre 1993, Adriatica reconnaît y avoir assisté, mais prétend qu'elle a ensuite donné des instructions à son représentant pour éviter toute pratique collusoire, qui risquait d'être considérée par la Commission comme une entente. Toutefois, une note de service ne constitue pas une preuve suffisante pour permettre à Adriatica d'échapper à sa responsabilité pour la période restante de l'infraction [1]. Malgré tout, la Commission tient compte de la preuve fournie par Adriatica montrant qu'elle n'a pas concrètement appliqué le réajustement de 15 % convenu pour 1994.

(126) De l'avis de la Commission, des preuves solides montrent qu'il y a eu un accord persistant entre les compagnies desservant Ancône et Bari/Brindisi. Il existe une preuve directe qu'Adriatica a rejoint l'entente à partir du 30 octobre 1990 au plus tard, en acceptant de réajuster ses tarifs pour les véhicules utilitaires pour 1991. Il existe également des preuves directes suffisantes de sa participation pour 1993. Le 24 novembre 1993, Adriatica a négocié et convenu avec ses concurrents le réajustement de ses tarifs pour les véhicules utilitaires à compter de décembre 1993. En ce qui concerne la période du 30 octobre 1990

[1] Voir arrêt du Tribunal de première instance du 6 avril 1995 dans l'affaire T-141/89, Trefileurope, Recueil 1995, p. II-791, point 85.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

au 24 novembre 1993, il existe des preuves de la participation des opérateurs de Bari/Brindisi à la collusion persistante et il n'y a aucune preuve qu'après avoir rejoint l'entente Adriatica l'ait quittée au cours de cette période. Le télex envoyé à Anek le 22 octobre 1991 mentionne la collusion entre «les 11 compagnies et les 36 navires assurant la traversée entre la Grèce et l'Italie». En conséquence, la Commission conclut qu'Adriatica a participé à l'infraction jusqu'en juillet 1994.

Hellenic Ferries

(127) La compagnie Hellenic Mediterranean Lines est mentionnée une fois dans un télex de Strintzis daté du 30 octobre 1990. Étant donné qu'il n'existe aucune autre preuve de sa participation à la collusion, la présente décision n'est pas adressée à Hellenic Mediterranean Lines.

Ventouris Ferries

(128) Il existe des preuves de la participation de Ventouris Ferries à la collusion du 8 décembre 1989 jusqu'à juillet 1994. La Commission réfute les arguments de Ventouris Ferries selon lesquels la compagnie n'a pas reçu les documents concernés et avait déjà arrêté sa politique tarifaire avant de prendre part aux consultations en question (voir considérants 47 et 48).

(129) En ce qui concerne ce deuxième argument, Ventouris Ferries a communiqué un télex envoyé à l'un de ses agents le 4 décembre 1989 et contenant les prix énumérés dans la télécopie de Strintzis du 8 décembre 1989 pour la ligne Bari-Grèce. Ventouris Ferries prétend que cette télécopie n'a fait que reproduire ses prix établis avant le 8 décembre 1989. Or, il est indéniable que la télécopie de Strintzis concerne purement et simplement une entente entre plusieurs compagnies, dont Ventouris Ferries. Il est donc manifeste que celle-ci a participé à la fixation de prix. Il faut noter que les deux documents ne donnent pas seulement la même liste de prix, mais mentionnent tous deux explicitement que ces prix étaient valables à compter du 10 décembre 1989.

(130) En outre, Ventouris Ferries a communiqué des lettres adressées à ses clients ou agents les 8 et 11 octobre 1990 et contenant les tarifs pour les véhicules utilitaires indiqués dans la télécopie de Strintzis du 30 octobre 1990. Or, ces lettres confirment la preuve qui figure dans la télécopie de Strintzis. En effet, Strintzis mentionne «l'accord définitif concernant les tarifs pour les véhicules utilitaires» et propose «d'annoncer les prix le 1er novembre et de les appliquer, comme convenu, à compter du 5 novembre 1990». Dans ses lettres, Ventouris déclarait que ces prix étaient «indicatifs» et qu'elle envisageait de les appliquer «à compter de fin octobre/début novembre 1990». Ces lettres confirment effectivement que l'infraction a été une entente persistante et que Ventouris y a participé.

(131) Des preuves solides indiquent une entente persistante entre les compagnies desservant Ancône et Bari/Brindisi. Même pour 1992, année pour laquelle Ventouris prétend qu'il n'existe aucune preuve contre elle, le document d'ETA daté du 25 février 1992 montre que Ventouris a participé à la collusion, en discutant également des prix pour la ligne d'Otrante. En ce qui concerne 1991, le télex envoyé à Anek le 22 octobre 1991 évoque la collusion entre «les 11 compagnies et les 36 navires assurant la traversée entre la Grèce et l'Italie». La Commission conclut que Ventouris a continué à participer à la collusion durant l'année 1991, étant donné qu'il existe des preuves directes suffisantes de sa participation pour les années restantes de l'infraction, à savoir le télex de Strintzis daté du 8 décembre 1989, la télécopie de Strintzis datée du 30 octobre 1990, le document d'ETA daté du 25 février 1992 et le télex d'ETA envoyé au siège de Minoan le 24 novembre 1993, et il n'existe aucune preuve que Ventouris se soit dissociée de l'entente en 1991.

Strintzis

(132) Strintzis n'a pas contesté sa participation à la collusion présumée. Ses arguments portent sur le rôle des pouvoirs publics grecs et sur le caractère non obligatoire des accords. La Commission conclut que Strintzis a participé à la collusion présumée de fixation de prix à compter du 18 juillet 1987 au moins jusqu'au mois de juillet 1994.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

Anek

(133) Anek n'a pas contesté sa participation à la collusion présumée. Ses arguments portent sur le rôle des pouvoirs publics grecs et sur le caractère non obligatoire des accords. La Commission conclut qu'Anek a participé à la collusion présumée de fixation de prix entre le 6 juillet 1989 et le mois de juillet 1994.

Karageorgis

(134) Karageorgis n'a produit aucun argument pour sa défense. La Commission conclut que Karageorgis a participé à la collusion de fixation de prix entre le 18 juillet 1987 au plus tard et le 27 décembre 1992, date à laquelle Karageorgis a définitivement retiré ses navires des lignes Grèce-Italie.

Minoan

(135) Minoan n'a pas contesté sa participation à la collusion présumée. Ses arguments portent sur le rôle des pouvoirs publics grecs, les conditions de marché et le caractère non obligatoire des accords. La Commission conclut que Minoan a participé à la collusion présumée de fixation de prix à compter du 18 juillet 1987 au moins et jusqu'au mois de juillet 1994.

(136) Minoan mentionne son rapport contractuel avec ETA, son agent général exclusif pour tous ses navires exploités sur des lignes internationales. Minoan affirme que plusieurs des actions évoquées dans la présente décision relevaient d'initiatives personnelles d'ETA non approuvées par Minoan, qui débordaient parfois du cadre des contrats entre ETA et Minoan, et dont la responsabilité ne devrait pas être imputée à cette dernière. La Commission n'admet pas cet argument. En ce qui concerne le rapport entre ETA et Minoan, il ressort de tous les contrats entre les deux parties dont la Commission a pris connaissance qu'ETA est l'agent général exclusif de Minoan, qui agit selon les instructions et sous le contrôle de Minoan. Conformément à tous ces contrats, ETA représente Minoan auprès de toutes les autorités nationales et internationales et organise le réseau d'agents locaux et portuaires de Minoan. Si Minoan le lui demande, ETA doit tout mettre en œuvre pour assurer la coopération de Minoan avec d'autres compagnies. Plusieurs dispositions définissent avec précision (en termes de pourcentage ou de montants fixes) les commissions que Minoan doit verser à ETA et celles qu'ETA doit verser à d'autres agents de Minoan ou agents touristiques.

(137) En conséquence, ETA devrait être qualifiée de «bras droit» de Minoan faisant office de représentant de Minoan, d'intermédiaire qui agit exclusivement au nom de Minoan et n'entreprend aucune activité pour son propre compte. Dans toutes les preuves écrites utilisées dans la présente décision, M. Sfinias, le représentant légal et directeur d'ETA, a représenté Minoan (Athènes) en signant tous les documents en question, et même la réponse du 20 novembre 1992 à une demande de renseignements adressée à Minoan par la Commission. D'ailleurs, M. Sfinias a agi en qualité de représentant d'une entité fonctionnelle au sein de l'entreprise de Minoan. Toutes les autres compagnies répondant à des télécopies ou télex signés par M. Sfinias ont adressé leurs réponses à «Minoan» ou «Minoan Athènes», jamais à ETA. M. Sfinias n'a mentionné ETA que lorsqu'il s'est adressé au siège de Minoan à Héraklion, Crète. Malgré cela, en mentionnant les preuves écrites utilisées dans la présente décision, Minoan prétend que seuls six des dix-sept documents Minoan concernent la mise au courant de Minoan par ETA sur les accords en question et que dans seulement deux d'entre eux ETA demande l'accord de Minoan sur ses propositions. Mais la Commission réfute l'argument selon lequel ces documents ne permettent pas d'imputer à Minoan les actes anticoncurrentiels d'ETA. En effet, des documents de Minoan provenant de son siège d'Héraklion et des messages adressés par M. Sfinias à Minoan Héraklion, il ressort à l'évidence que Minoan était au courant de la collusion et y a participé (exemple: documents ETA datés des 25 février 1992, 21 mai 1992 et 30 juillet 1992 où ETA agit en qualité de représentant de Minoan vis-à-vis des autres compagnies).

(138) La Commission considère que, contrairement à ce que prétend Minoan, les lettres adressées par M. Sfinias à Minoan Héraklion au sujet de leur rapport contractuel ne prouvent pas qu'ETA ait

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

agi en toute autonomie, dans son propre intérêt, hors du cadre des contrats entre ETA et Minoan. Au contraire, cette correspondance ainsi que les demandes d'approbation adressées par M. Sfinias à Minoan prouvent que cette dernière a toujours été tenue au courant de la collusion et qu'en tout état de cause elle pouvait influer de manière décisive sur la conduite de son agent général. En conclusion, la Commission réfute l'argument selon lequel ETA, qui est désignée comme «Minoan Athènes» ou tout simplement «Minoan» dans toutes les preuves écrites pertinentes, disposait d'un tel degré d'autonomie que sa conduite ne peut être imputée à son commettant [1]. Aux fins de la présente décision, ETA et Minoan sont considérées comme formant une seule et unique entité juridique et économique.

(139) Sur le plan de la procédure, Minoan prétend qu'ETA est une société indépendante qui a agi en qualité d'agent de Minoan. C'est pourquoi Minoan conteste la légalité des vérifications effectuées dans les bureaux d'ETA ainsi que des documents recueillis par la Commission. Cet argument est irrecevable. En effet, la Commission considère qu'il existe des preuves écrites suffisantes pour montrer qu'ETA, en représentant Minoan, s'est elle-même désignée comme «Minoan Athènes» ou tout simplement «Minoan». Il est significatif que, dans ses locaux athéniens, ETA utilisait le logo et la marque de Minoan, mais aussi et surtout, avant les vérifications en question, M. Sfinias a répondu à une demande de renseignements de la Commission en signant un document au nom de Minoan. En tête de ce document, l'adresse des locaux d'ETA figure sous le logo et la marque de Minoan, sans la moindre mention d'ETA. La Commission conclut qu'indépendamment de l'occupation et de l'utilisation par ETA des locaux en question Minoan a également autorisé ETA à se servir de ces locaux comme étant ceux de «Minoan Athènes».

PARTIE II

APPRÉCIATION JURIDIQUE

Article 85

(140) Aux termes de l'article 85, paragraphe 1, du traité, sont incompatibles avec le marché commun tous accords entre entreprises et toutes pratiques concertées qui sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence, et notamment ceux qui consistent à fixer de façon directe ou indirecte les prix d'achat ou de vente ou d'autres conditions de transaction.

(141) Pour qu'une restriction constitue un accord au sens de l'article 85, paragraphe 1, il n'est pas indispensable que l'accord ait force obligatoire pour les parties. En effet, un accord existe dès lors que les parties parviennent à un consensus sur un plan qui limite leur liberté commerciale en définissant les lignes de leur action mutuelle sur le marché. Aucune sanction contractuelle ni procédure exécutoire ne sont requises. Il n'est pas non plus indispensable qu'un accord de ce genre soit formulé par écrit. Il ressort des pièces de ce dossier que les parties ont entrepris des consultations directes et régulières visant à fixer les tarifs «passagers» et «fret» entre la Grèce et l'Italie. Des entretiens réguliers et approfondis ont eu lieu chaque année en vue de définir les niveaux tarifaires pour l'année suivante et des consultations ponctuelles ont eu lieu pour décider de la manière dont les parties devaient réagir à des problèmes survenant en cours d'année, comme la dévaluation de la monnaie ou de nouvelles catégories de véhicules. Il est également évident que ces entretiens se sont déroulés entre les parties à l'échelon supérieur. Il ne peut y avoir de doute sur le fait que ces dispositions revenaient à un accord ayant pour objet la fixation, par les parties en présence, des prix de vente et d'autres conditions de transaction.

(142) Pour que l'article 85 s'applique, il faut que l'accord ou la pratique concertée entre les parties ait pour objet ou pour effet de restreindre le jeu de la concurrence. Dans le cas présent, l'objet manifeste de l'accord conclu entre les parties a consisté à imposer des prix communs, donc à restreindre la faculté des parties à agir en toute indépendance sur le marché. Selon la jurisprudence constante de la Cour de justice, point n'est besoin de considérer les effets réels d'un accord dès lors que celui-ci a pour objet d'empêcher, de

[1] Voir arrêt de la Cour de justice du 25 octobre 1983 dans l'affaire C-107/82, AEG, Recueil 1983, p. 3151, point 49, et arrêt de la Cour de justice du 14 juillet 1972 dans l'affaire 48/69, ICI, Rec. 1972, p. 619, points 132 et 133, concernant l'imputation du comportement de filiales à leurs sociétés mères.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence [1]. De surcroît, en l'espèce, l'accord ne peut bénéficier d'aucune exemption par catégorie et ne remplit pas non plus les conditions pour bénéficier d'une exemption individuelle.

Effet sur le commerce entre États membres

(143) Les services touchés par les pratiques faisant l'objet de la présente procédure sont les services de transbordeurs rouliers entre la Grèce et l'Italie. Les lignes maritimes entre ces deux pays sont devenues encore plus importantes en 1992 lorsque le début des hostilités dans l'ancienne Yougoslavie a fermé les voies terrestres aux importations et exportations entre la Grèce et le reste de l'Union européenne. En 1993, 1 316 003 passagers et 213 839 véhicules utilitaires ont été transportés sur les lignes Grèce-Italie. Sur ces totaux, 49 % et 38 % ont été transportés sur la ligne Patras-Ancône, 35 % et 38 % sur la ligne Patras-Brindisi et 10 % et 19 % sur la ligne Patras-Bari. Cinq des entreprises concernées par la présente procédure ont assuré près de 100 % du trafic à un moment ou à un autre sur la ligne Patras-Ancône. Tout accord qui affecte la demande d'un service entre deux États membres (par exemple, un accord fixant les niveaux de prix entre les principaux prestataires de ce service) est susceptible de détourner la demande au sein du groupe des entreprises impliquées dans l'accord, mais aussi des entreprises hors de ce groupe, et donc de modifier les modalités du commerce sur ce service entre les États membres.

Conclusion

(144) Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission estime que Minoan, Anek, Karageorgis, Marlines et Strintzis ont participé à un accord contraire à l'article 85 du traité, en s'accordant sur les prix qui seraient appliqués aux services de transbordeurs rouliers entre Patras et Ancône. La Commission considère également que Minoan, Anek, Karageorgis, Strintzis, Ventouris Ferries et Adriatica Navigazione se sont accordées sur les niveaux de prix devant être appliqués aux véhicules utilitaires sur les lignes Patras-Bari et Patras-Brindisi. Ces accords se sont inscrits dans le cadre d'un mécanisme collusoire plus vaste sur la fixation des prix des services de transbordeurs entre l'Italie et la Grèce. C'est pourquoi ils ne doivent pas être considérés comme des infractions distinctes, mais comme une seule et même infraction ininterrompue.

[1] Voir, par exemple, l'arrêt du 11 janvier 1990 dans l'affaire C-277/87, Sandoz, Rec. 1990, p. I-45.

AMENDES

Article 19, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 4056/86

(145) En vertu de l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 4056/86, la Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises des amendes de mille écus au moins et d'un million d'écus au plus, ce dernier montant pouvant être porté à 10 % du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice social précédent par chacune des entreprises ayant participé à l'infraction lorsque, de propos délibéré ou par négligence, elles commettent une infraction aux dispositions de l'article 85, paragraphe 1, du traité. Pour déterminer le montant de l'amende, il y a lieu de prendre en considération, outre la gravité de l'infraction, la durée de celle-ci. En l'espèce, l'infraction a été commise de propos délibéré, dans la mesure où elle visait à limiter la concurrence sur les prix. Des preuves documentaires directes attestent que les parties n'ignoraient aucunement que la collusion visait à éliminer la concurrence sur les prix, ou du moins était susceptible d'entraîner un tel effet (voir, par exemple, le télex de Minoan du 15 mars 1989, la télécopie de Strintzis du 12 juin 1989, les télex de Minoan des 7 janvier 1992 et 7 janvier 1993). Le caractère délibéré des agissements des parties ressort également de manière flagrante des mesures prises pour surveiller les réajustements tarifaires (voir, par exemple, le télex de Minoan du 22 juin 1989, le télex de Karageorgis du 10 octobre 1990, le télex adressé à Anek le 22 octobre 1991 et le télex de Minoan de novembre 1992).

Gravité de l'infraction

(146) Pour évaluer le caractère de gravité de l'infraction, il convient de tenir compte de la nature propre de l'infraction, de son effet concret sur le marché lorsqu'il est mesurable et de l'étendue du marché géographique en cause.

(147) Un accord conclu par certains des plus grands exploitants de transbordeurs rouliers sur le marché en cause afin de s'entendre sur les prix des services de transport de passagers et de véhicules constitue, par nature, une infraction très grave au droit communautaire.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

(148) L'infraction n'a eu toutefois qu'un effet réel limité sur le marché. La Commission retient l'argument des parties selon lequel elles n'ont pas appliqué intégralement tous les accords spécifiques sur les prix et, pendant toute la durée de l'infraction, se sont fait concurrence sur les prix en pratiquant des remises différenciées. En outre, le gouvernement grec a encouragé les entreprises, au cours de cette même période, à contenir leurs hausses de tarifs dans les limites de l'inflation. Les prix ont ainsi été maintenus à l'un des niveaux les plus bas du marché commun en matière de transport maritime entre deux États membres.

(149) De surcroît, l'infraction n'a produit ses effets que dans une partie limitée du marché commun, à savoir trois des lignes maritimes de l'Adriatique. Même si on considère l'ensemble des lignes maritimes entre la Grèce et l'Italie, le marché est de toute façon restreint par rapport à d'autres marchés de l'Union européenne. Les chiffres qui suivent indiquent le nombre de passagers, de véhicules et de remorques transportés en 1996 sur ce marché et sur d'autres lignes maritimes de l'Union européenne [1]:

1996	Passagers	Véhicules	Remorques
Italie-Grèce	1 258 000	245 983	229 000
France/ Belgique-Royaume-Uni	28 352 635	4 944 644	1 944 028
Danemark-Allemagne	9 698 357	1 363 940	279 274
Danemark-Suède	23 132 174	2 628 311	498 916
Eurotunnel	8 399 463	2 076 954	519 003

(150) La Commission conclut, en conséquence, qu'il s'agit d'une infraction grave aux règles de concurrence communautaires.

(151) En fixant le montant des amendes, la Commission peut prendre en considération la capacité économique effective des auteurs d'infraction à créer un dommage important et déterminer le montant de l'amende à un niveau qui lui assure un caractère suffisamment dissuasif. En outre, elle estime pertinent d'infliger aux grandes entreprises des amendes plus élevées que celles dont sont passibles les petites entreprises en raison de la très forte disparité de dimension [2]. Le tableau 1 montre la taille relative de chacune des compagnies concernées en 1993, dernière année pleine de l'infraction pour toutes les compagnies [sauf Marlines et Karageorgis [3]], par rapport à celle de Minoan, le plus grand exploitant du marché. Cette comparaison porte sur le chiffre d'affaires réalisé en 1993 pour les services de transport par transbordeurs transrouliers sur les lignes adriatiques. C'est l'année qu'il convenait de retenir pour comparer la taille relative des compagnies, parce qu'elle permet à la Commission d'évaluer le poids et l'importance de chaque compagnie sur le marché en cause et, partant, l'effet réel de l'infraction commise sur la concurrence.

Tableau 1

Grands exploitants	Minoan	1,00
	Anek	0,76
Exploitants de taille moyenne	Strintzis	0,45
	Adriatica	0,40
	Ventouris	0,30
	Karageorgis	0,26
Petits exploitants	Marlines	0,12

[1] *Source:* Cruise & Ferry Info.

[2] Il convient de noter que Marlines et probablement Ventouris peuvent être qualifiées de petites et moyennes entreprises au sens de la recommandation 96/280/CE de la Commission. En vertu de la communication de la Commission concernant les accords d'importance mineure (JO C 372 du 9.12.1997, p. 13), les accords entre PME échappent, en règle générale, à l'interdiction édictée à l'article 85, paragraphe 1. En l'espèce, toutefois, seules deux des parties, à savoir Marlines et Ventouris, peuvent être qualifiées de PME. En outre, il ne fait aucun doute que l'accord a entravé de manière significative la concurrence dans une partie substantielle du marché en cause (voir section III de la communication concernant les accords d'importance mineure).

[3] La taille de Karageorgis est calculée sur la base des informations fournies par cette compagnie quant au nombre de passagers et de véhicules transportés par ses navires en 1992, dernière année pleine de son activité en Grèce, au dire de Karageorgis elle-même. En ce qui concerne la taille de Marlines, c'est son chiffre d'affaires total de 1989 qui a servi de base de calcul. Que l'on considère, aux fins de cette comparaison, le chiffre d'affaires réalisé par Marlines en 1989 ou en 1993 ne tire pas à conséquence.

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

(152) Compte tenu de cette classification, les amendes infligées aux exploitants de taille moyenne en raison de la gravité de l'infraction s'élèvent à 65 % du montant des amendes supportées par les grands exploitants. En ce qui concerne Marlines, le pourcentage est de 20 %.

Durée de l'infraction

(153) La Commission estime que l'infraction a débuté le 18 juillet 1987 au plus tard et a duré jusqu'en juillet 1994 (date à laquelle la Commission a effectué ses vérifications), pour ce qui est de Strintzis et de Minoan, et qu'elle a commencé le 6 juillet 1989 et s'est achevée en juillet 1994 en ce qui concerne Anek. Elle est d'avis que Marlines s'est ralliée à l'entente le 18 juillet 1987 au plus tard et y a participé jusqu'au 8 décembre 1989 au moins. Karageorgis semble s'être retirée du marché en 1993. La durée de l'infraction dans son cas est donc à calculer à compter du 18 juillet 1987 au plus tard jusqu'au 27 décembre 1992.

(154) En ce qui concerne Ventouris Ferries, la Commission considère qu'à partir du 8 décembre 1989 cette compagnie s'est associée à l'entente sur les prix en convenant, avec quatre exploitants de la ligne Patras-Ancône, du niveau des tarifs applicables aux véhicules utilitaires empruntant les lignes Patras-Bari et Patras-Brindisi. Ventouris a participé à l'infraction jusqu'en juillet 1994. En outre, selon la Commission, Adriatica a pris part à l'entente précitée à compter du 30 octobre 1990 au plus tard et jusqu'en juillet 1994.

(155) La Commission conclut que l'infraction a été de longue durée pour ce qui est de Minoan, Strintzis et Karageorgis et de moyenne durée en ce qui concerne les autres compagnies.

(156) Ces éléments justifient une majoration des amendes de 10 % par année, sur toute la durée de l'infraction, pour Minoan et Strintzis, de 20 % pour Marlines et de 35 %-55 % pour les autres exploitants. Le tableau 2 indique les pourcentages de majoration qu'il convient d'appliquer aux différentes compagnies.

Tableau 2

Grands exploitants	Minoan	+ 70 %
	Anek	+ 45 %
Exploitants de taille moyenne	Strintzis	+ 70 %
	Adriatica	+ 35 %
	Ventouris	+ 40 %
	Karageorgis	+ 55 %
Petits exploitants	Marlines	+ 20 %

Conclusion quant au montant de base des amendes

(157) La Commission conclut que les parties ont commis une infraction grave à l'article 85. Il faut donc infliger une amende qui sanctionne comme il se doit cette infraction grave et dont le caractère dissuasif prévienne toute récidive.

(158) Le tableau 3 indique le niveau des amendes en tenant compte des éléments indiqués aux considérants 146 à 156. La deuxième colonne donne le montant de base calculé en fonction de la gravité de l'infraction, tandis que la troisième colonne précise le montant de base en fonction de la durée de l'infraction et ce pour chaque compagnie.

Tableau 3

	Gravité	Durée
Minoan	2 millions d'écus	3,4 millions d'écus
Anek	2 millions d'écus	2,9 millions d'écus
Strintzis	1,3 million d'écus	2,21 millions d'écus
Adriatica	1,3 million d'écus	1,75 million d'écus
Ventouris	1,3 million d'écus	1,82 million d'écus
Karageorgis	1,3 million d'écus	2,01 millions d'écus
Marlines	0,4 million d'écus	0,48 million d'écus

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

Circonstances aggravantes

(159) Il ressort clairement des preuves documentaires que Minoan a joué un rôle d'incitateur de l'entente. Cette compagnie a en effet tenté de convaincre Anek de se rallier à l'entente (voir télex de Minoan du 15 mars 1989), a discuté avec Ventouris Ferries de la politique tarifaire pratiquée par cette dernière sur la ligne d'Otrante (voir document d'ETA du 25 février 1992) et a organisé et dirigé des réunions avec les compagnies impliquées dans l'infraction (voir télex d'ETA des 21 mai 1992 et 24 novembre 1993). Cet exploitant a non seulement contrôlé les activités de l'entente, mais il a aussi essayé d'étendre la collaboration des entreprises (voir télex des 15 mars 1989, 7 janvier 1992, 25 février 1992, 7 janvier 1993, 24 septembre 1993 et 26 mai 1994). Ces circonstances justifient une majoration de l'amende de 25 % dans le cas de Minoan.

(160) En novembre 1992, après que les parties eurent reçu les demandes de renseignements de la Commission, Minoan a proposé que chaque compagnie applique des prix différenciés en opérant une diminution de son barème de 1 % pour quatre catégories de cabines. À cet effet, chaque exploitant devait retenir quatre catégories de tarifs différentes de celles choisies par les autres.

(161) Non seulement ce fait démontre le rôle joué par Minoan en tant qu'incitateur de l'entente, mais il constitue en outre une tentative pour faire obstacle aux vérifications menées par la Commission. Ces circonstances justifient une majoration de l'amende de 10 % en ce qui concerne Minoan.

Circonstances atténuantes

(162) La Commission admet l'argument des parties selon lequel elles n'ont pas appliqué intégralement tous les accords sur les prix et se sont fait, pendant toute la durée de l'infraction, une concurrence sur les prix en pratiquant des remises différenciées. Ces éléments ont néanmoins déjà été pris en considération pour l'appréciation de la gravité de l'infraction.

(163) La pratique habituelle — qui n'est pas imposée directement par le cadre légal ou réglementaire — consistant à fixer les tarifs intérieurs, en Grèce, par le biais de consultations entre tous les exploitants nationaux (qui étaient alors censés présenter une proposition commune), et la décision prise ultérieurement par le ministère de la marine marchande peuvent avoir créé une certaine confusion parmi les compagnies grecques qui exploitent aussi des lignes intérieures quant à la question de savoir si les consultations sur les tarifs applicables à la partie internationale des lignes maritimes constituaient ou non une infraction. Ces éléments justifient une réduction des amendes de 15 % pour toutes les compagnies.

(164) Marlines, Adriatica, Anek et Ventouris Ferries ont eu un rôle exclusivement «suiviste» dans l'infraction. Cette circonstance justifie une réduction des amendes de 15 % pour ces quatre compagnies.

(165) Le tableau 4 indique le montant des amendes après application des ajustements susmentionnés.

Tableau 4

	Ajustement	Amendes après ajustement
Minoan	+ 20 %	4,08 millions d'écus
Anek	– 30 %	2,03 millions d'écus
Strintzis	– 15 %	1,87 million d'écus
Adriatica	– 30 %	1,22 million d'écus
Ventouris	– 30 %	1,27 million d'écus
Karageorgis	– 15 %	1,08 million d'écus
Marlines	– 30 %	0,33 million d'écus

(166) En vertu de l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 4056/86, la Commission ne peut infliger des amendes qui dépassent un million d'écus ou 10 % du chiffre d'affaires réalisé au cours de l'exercice social précédent par chacune des entreprises ayant participé à l'infraction. En ce qui concerne toutes les compagnies impliquées dans l'infraction en cause, à l'exception de Karageorgis, les amendes indiquées dans la colonne «Amendes après ajustement» ne dépassent pas 10 % du chiffre d'affaires réalisé par chacune d'elles.

(167) Karageorgis a cessé ses activités en janvier 1993 et a fermé, par la suite, toutes ses succursales en Grèce. La Commission ne dispose d'aucune information sur le chiffre d'affaires obtenu par cette entreprise en 1997. Conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (CEE)

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

nº 4056/86, la Commission peut, par voie de décision, infliger aux entreprises des amendes de mille écus au moins et d'un million d'écus au plus (ce dernier montant pouvant être porté à 10 % du chiffre d'affaires de l'exercice précédent). L'amende infligée à Karageorgis s'élève par conséquent à 1 million écus.

(168) En application de la communication de la Commission concernant la non-imposition d'amendes ou la réduction de leur montant [dans les affaires portant sur des ententes [1]], les amendes prévues par le règlement peuvent faire l'objet de réductions significatives dans plusieurs cas. C'est notamment le cas lorsque, avant l'envoi d'une communication des griefs, une entreprise fournit à la Commission des informations, des documents ou d'autres éléments de preuve qui contribuent à confirmer l'existence de l'infraction commise, ou lorsque, après avoir reçu la communication des griefs, une entreprise informe la Commission qu'elle ne conteste pas la matérialité des faits sur lesquels celle-ci fonde ses accusations.

(169) En l'espèce, les documents produits par Anek avant que la Commission n'ait envoyé sa communication des griefs ont confirmé, dans une très large mesure, l'existence de l'infraction en cause. En outre, aucune des compagnies n'a contesté les éléments de fait exposés par la Commission dans sa communication des griefs. Ces circonstances justifient une réduction des amendes de 45 % dans le cas d'Anek et de 20 % pour les autres exploitants.

Conclusion quant au montant final des amendes

(170) Le tableau 5 indique le montant final des amendes, compte tenu de tous les éléments indiqués aux considérants 146 à 169.

Tableau 5

	Montant final des amendes
Minoan	3,26 millions d'écus
Anek	1,11 million d'écus
Strintzis	1,5 million d'écus
Adriatica	0,98 million d'écus
Ventouris	1,01 million d'écus
Karageorgis	1,00 million d'écus
Marlines	0,26 million d'écus

[1] JO C 207 du 18.7.1996, p. 4.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Marlines et Strintzis Lines ont enfreint l'article 85, paragraphe 1, du traité CE en s'accordant sur les prix à appliquer aux services de transbordeurs rouliers entre Patras et Ancône.

La durée des infractions est la suivante:

a) dans le cas de Minoan Lines et Strintzis Lines, du 18 juillet 1987 à juillet 1994;

b) dans le cas de Karageorgis Lines, du 18 juillet 1987 au 27 décembre 1992;

c) dans le cas de Marlines SA, du 18 juillet 1987 au 8 décembre 1989;

d) dans le cas d'Anek Lines, du 6 juillet 1989 à juillet 1994.

2. Minoan Lines, Anek Lines, Karageorgis Lines, Adriatica di Navigazione SpA, Ventouris Group Enterprises SA et Strintzis Lines ont enfreint l'article 85, paragraphe 1, du traité CE en s'accordant sur les niveaux de prix devant être appliqués aux véhicules utilitaires sur les lignes de Patras à Bari et Brindisi.

La durée des infractions est la suivante:

a) dans le cas de Minoan Lines, Ventouris Group Enterprises SA et Strintzis Lines, du 8 décembre 1989 à juillet 1994;

b) dans le cas de Karageorgis Lines, du 8 décembre 1989 au 27 décembre 1992;

c) dans le cas d'Anek Lines, du 8 décembre 1989 à juillet 1994;

d) dans le cas d'Adriatica di Navigazione SpA, du 30 octobre 1990 à juillet 1994.

Article 2

Les amendes suivantes sont infligées aux entreprises suivantes pour l'infraction constatée à l'article 1er:

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*

— Minoan Lines: une amende de 3,26 millions d'écus,

— Strintzis Lines: une amende de 1,5 million d'écus,

— Anek Lines: une amende de 1,11 million d'écus,

— Marlines SA: une amende de 0,26 million d'écus,

— Karageorgis Lines: une amende de 1 million d'écus,

— Ventouris Group Enterprises SA: une amende de 1,01 million d'écus,

— Adricata di Navigazione SpA: une amende de 0,98 million d'écus.

Article 3

Les amendes sont payables, dans un délai de trois mois à compter de la date de notification de la présente décision, sur le compte suivant:

Compte nº 310-0933000-43,
Commission européenne
Banque Bruxelles-Lambert
Agence européenne
Rond-point Schuman 5
B-1040 Bruxelles

Passé ce célai de trois mois, des intérêts sont exigibles de plein droit au taux appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations en écus le premier jour ouvrable du mois d'adoption de la décision, majoré de 3,5 points de pourcentage, soit 7,5 %.

Article 4

La présente décision est destinée à:

— Minoan Lines
25th August 17
GR-71202 Héraklion, Crète

— Strintzis Lines
26 Akti Possidonos
GR-18531 Le Pirée

— Anek Lines
Nikolaou Plastira & Apokoronou
GR-Hania, Crète

— Marlines SA
38 Akti Possidonos
GR-18531 Le Pirée

— Karageorgis Lines
Karageorgis Buildings
Akti Kondyli 26-28
GR-18053 Le Pirée

— Ventouris Group Enterprises SA
91 Leoforos Pireos & Kithiron 2
GR-18541 Le Pirée

— Adriatica di Navigazione SpA
Zattere 1411
I-30123 Venise

La présente décision forme titre exécutoire conformément à l'article 192 du traité CE.

Fait à Bruxelles, le 9 septembre 1998.

Par la Commission
Karel VAN MIERT
Membre de la Commission

m:/3B2/SigmaLink/24062003fr.3d***23.4.1999***9:39:24
Format: A4 596 x 842 pts Original: 595.276 x 841.89 pts *setpagedevice*