

Affaire C-2/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

6 janvier 2020

Jurisdiction de renvoi :

High Court of Justice (Queen's Bench Division) (Royaume-Uni)

Date de la décision de renvoi :

16 décembre 2019

Partie requérante :

Daimler AG

Parties défenderesses :

Walleniusrederierna Aktiebolag

Wallenius Wilhelmsen ASA

Wallenius Logistics AB

Wilhelmsen Ships Holding Malta Limited

Wallenius Wilhelmsen Ocean AS

« K » Line Holding (Europe) Limited

« K » Line Europe Limited

NYK Group Europe Limited

Compañía Sudamericana de Vapores SA

[OMISSIS]

IN THE HIGH COURT OF JUSTICE (Haute Cour, Royaume-Uni)

BUSINESS AND PROPERTY COURTS OF ENGLAND AND WALES
QUEEN'S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT

[OMISSIS] [composition de la juridiction nationale]

Le 16 décembre 2019

DANS L’AFFAIRE OPPOSANT :

DAIMLER AG

Partie requérante

à

[OMISSIS]

(3) WALLENIUSREDERIERNA AKTIEBOLAG

(4) WALLENIUS WILHELMOSEN ASA

(5) WALLENIUS LOGISTICS AB

(6) WILHELMOSEN SHIPS HOLDING MALTA LIMITED

(7) WALLENIUS WILHELMOSEN OCEAN AS

[OMISSIS]

(9) « K » LINE HOLDING (EUROPE) LIMITED

[OMISSIS]

(11) NYK GROUP EUROPE LIMITED

(12) COMPANIA SUDAMERICANA DE VAPORES SA

(13) « K » LINE EUROPE LIMITED

Parties défenderesses

[OMISSIS] [procédure nationale]

[Or. 2] ORDONNE POUR CES MOTIFS :

- 1 La juridiction de céans saisit la Cour de justice de l’Union européenne, conformément à l’article 267 TFEU, dans les conditions énoncées à l’annexe de la présente ordonnance.
- 2 [OMISSIS] [Taxation des dépens]
- 3 [OMISSIS]

4 [OMISSIS]. [Procédure nationale]

[OMISSIS]

[Or. 3] ANNEXE À L'ORDONNANCE DE RENVOI

- 1 **Décision de la Commission.** Le 21 février 2018, la Commission européenne a adopté une décision relative aux services de transport fournis par des transporteurs maritimes de véhicules automobiles ¹. Cette décision a constaté qu'un certain nombre d'entreprises avaient enfreint l'article 101, paragraphe 1, TFUE ainsi que l'article 53, paragraphe 1, de l'accord EEE en participant à une infraction unique et continue consistant à coordonner les prix et à se répartir les clients en ce qui concerne la fourniture de services de transport routiers (roll-on/roll-off) en haute mer de véhicules à moteur neufs (voitures, camions et véhicules lourds et de grande taille) sur différentes liaisons à destination et en provenance de l'Espace économique européen (EEE) au cours de la période allant du 18 octobre 2006 au 6 septembre 2012 ².
- 2 S'agissant de la nature du comportement visé par la décision, les considérants 29 à 33 sont formulés comme suit :

« (29) En ce qui concerne les expéditions en haute mer à destination et en provenance de l'EEE, les parties ont été associées, à des degrés divers, à un comportement visant 1°) à coordonner les prix de certains appels d'offres, 2°) à se répartir les activités de certains clients et 3°) à réduire les capacités en coordonnant la démolition de navires.

(30) Par leur comportement, les parties ont suivi la "règle du respect" selon laquelle les expéditions de véhicules à moteur neufs dans le cadre de relations commerciales existantes, sur certaines liaisons et avec certains clients, devaient continuer à être assurées par l'entreprise de transport habituelle (l'opérateur habituel).

(31) Les éléments de preuve démontrent que les parties ont adopté les comportements suivants, avec une intensité variable :

4.1.1. La règle du respect

(32) Les parties ont appliqué la règle du respect comme principe directeur de leurs pratiques. Certains transporteurs ont été considérés comme des opérateurs habituels concernant des liaisons spécifiques et/ou des clients spécifiques. Afin de **[Or. 4]** maintenir le statu quo sur le marché, les transporteurs respecteraient les activités de l'opérateur habituel, soit en

¹ Décision de la Commission AT.40009 – Transporteurs maritimes de véhicules automobiles, C(2018) 983 final.

² Voir article 1^{er} de la décision.

fournissant un devis supérieur aux tarifs de ce dernier, soit en s'abstenant de proposer un prix. Le comportement a également porté sur des demandes de devis (ou des appels d'offres) uniques et généraux présentés par certains constructeurs automobiles. En contrepartie, les autres transporteurs étaient généralement assurés qu'ils conserveraient d'autres liaisons ou activités spécifiques pour lesquelles ils étaient les opérateurs habituels. Dans certains cas, les transporteurs ont suivi la règle du respect uniquement pour éviter d'éventuels conflits entre eux.

(33) Les expéditions entrant dans l'EEE concernées étaient, par exemple, certaines expéditions en provenance d'Asie, d'Afrique du Sud et des Amériques vers l'EEE. Les expéditions sortant de l'EEE concernées étaient, par exemple, certains transports en provenance de l'EEE et à destination de l'Asie, de l'Océanie, d'Afrique du Sud et des Amériques ».

3 Sur la portée géographique du comportement visé par la décision :

a. Aux termes du considérant 4 :

« La présente décision met l'accent sur la fourniture de services de transport en haute mer au départ ou à destination de l'EEE. »

b. En outre, le considérant 41 indiquait :

« La portée géographique du comportement en cause couvrait au moins les expéditions à destination et en provenance de l'EEE (ci-après dénommées "expéditions entrantes" et "expéditions sortantes") ».

4 En ce qui concerne le champ d'application temporel de la décision, et plus précisément la date présumée de début du comportement concerné, le considérant 42 indiquait :

« Les règles de mise en œuvre du droit de la concurrence s'appliquent à tous les services de transport maritime, y compris au cabotage et aux services internationaux de tramp, depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1419/2006 du Conseil du 2[5] septembre 2006 abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86, le 18 octobre 2006. Cette date correspond à la date à compter de laquelle la Commission a pu exercer sa compétence pour sanctionner le comportement des parties. Afin de refléter ce changement de compétence et aux fins de la présente décision, le comportement est **réputé avoir commencé** pour toutes les parties le 18 octobre 2006. » (Soulignement ajouté)

5 **[Or. 5] Procédure nationale.** Le recours porté devant la juridiction de renvoi comprend une allégation selon laquelle les défenderesses ont enfreint l'article 101, paragraphe 1, TFUE (auparavant article 85, paragraphe 1, CEE/article 81, paragraphe 1, CE) et l'article 53 EEE, entre 1997 (ou 2000 s'agissant de la douzième défenderesse, CSAV) et le 17 octobre 2006, en ce qui concerne la

fourniture de services de transport roulier (roll-on/roll-off) en haute mer de véhicules automobiles sur des liaisons internationales, y compris entre des ports extracommunautaires/hors EEE. Daimler AG fait valoir, en vertu de l'article 101, paragraphe 1, en lien avec des services de transport roulier (roll-on/roll-off) en haute mer de véhicules automobiles entre des ports situés en dehors de l'Union et de l'EEE, que c'était en Allemagne

- a. qu'elle a procédé à un appel d'offres central pour les services de transport maritime et qu'elle a passé des accords-cadres en vertu desquels ces services ont été fournis ;
 - b. que le comportement illégal a été mis en œuvre par la présentation d'offres non compétitives dans le cadre de ce processus et/ou l'omission de présenter des offres compétitives dans le cadre de ce processus, et que
 - c. Daimler a subi un préjudice.
- 6 **Le traité CEE.** Les règles d'application initiales des articles 85 et 86 du traité CEE étaient énoncées aux articles 87, 88 et 89 CEE.
- 7 L'article 87, paragraphe 1, CEE prévoyait que le Conseil arrête tous règlements ou directives utiles en vue de l'application des principes figurant aux articles 85 et 86.
- 8 Selon l'article 88 CEE :
- « Jusqu'au moment de l'entrée en vigueur des dispositions prises en application de l'article 87, les autorités des États membres statuent sur l'admissibilité d'ententes et sur l'exploitation abusive d'une position dominante sur le marché commun, en conformité du droit de leur pays et des dispositions des articles 85, notamment paragraphe 3, et 86. »
- 9 En vertu de l'article 89 CEE, la Commission était compétente pour enquêter et adopter des décisions motivées concernant les infractions aux articles 85 et 86 CEE.
- 10 **Le règlement n° 17.** Le premier règlement d'application des articles 85 et 86 CEE adopté par le Conseil en vertu de l'article 87 CEE était le règlement n° 17 du Conseil, en 1962³. L'article 1^{er} du règlement n° 141 du Conseil exemptait les transports [Or. 6] de l'application du règlement n° 17⁴. À ce stade, l'application des articles 85 et 86 CEE au secteur maritime était donc régie par les articles 88 et 89 CEE.

³ JO 13 du 21 février 1962, p. 204.

⁴ JO 124 du 28 novembre 1962, p. 2751.

- 11 **Le règlement n° 4056/86.** Le règlement n° 4056/86 du Conseil a établi les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux services de transport maritime ⁵; voir article 1^{er}, paragraphe 1. Ce règlement est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1987; voir article 27. L'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement n° 4056/86 définissait l'objet et le champ d'application du règlement comme suit :

« Il ne vise que les transports maritimes internationaux **au départ ou à destination d'un ou de plusieurs ports de la Communauté** autres que les services de tramp. » (Mise en exergue ajoutée)

- 12 Le règlement n° 4056/86 n'a pas établi de règles d'application pour les services de transport maritime international entre des ports extracommunautaires.
- 13 **Le règlement n° 1/2003.** Le règlement n° 1/2003 du Conseil ⁶ a abrogé les règlements n° 17 et n° 141 ⁷, avec effet à compter du 1^{er} mai 2004, en les remplaçant par un nouveau régime pour l'application des articles 101 et 102 du TFUE. En ce qui concerne ce régime :

- a. Le chapitre I du règlement n° 1/2003 énonce certains « Principes ». Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 1, [du règlement n° 1/2003], les accords, décisions et pratiques concertées visés à l'article 101 TFUE qui ne remplissaient pas les conditions de l'article 101, paragraphe 3, TFUE étaient interdits sans qu'une décision préalable soit nécessaire à cet effet. En vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 2, [du règlement 1/2003], les accords, décisions et pratiques concertées qui remplissaient les conditions de l'article 101, paragraphe 3, TFUE n'étaient pas interdits sans qu'une décision préalable soit nécessaire à cet effet.
- b. Le chapitre II du règlement n° 1/2003 prévoit que la Commission et les États membres disposent des « compétences » pour appliquer les règles de concurrence de l'Union. En vertu de l'article 4, pour l'application des articles 101 et 102 TFUE, la Commission dispose des compétences prévues par le règlement. Conformément à l'article 5, les autorités de concurrence des États membres sont compétentes pour appliquer les articles 101 et 102 TFUE dans des cas individuels. Conformément à l'article 6, les juridictions nationales sont compétentes pour appliquer les articles 101 et 102 TFUE. En ce qui concerne le rôle des juridictions nationales, le considérant 7 prévoit :

[Or. 7] « Les juridictions nationales remplissent une fonction essentielle dans l'application des règles communautaires de

⁵ JO 1986, L 378, p. 4.

⁶ JO 2003, L 1, p. 1.

⁷ Voir article 43 du règlement n° 1/2003.

concurrence. Elles préservent les **droits subjectifs** prévus par le droit communautaire lorsqu'elles statuent sur des litiges entre particuliers, notamment en octroyant des dommages-intérêts aux victimes des infractions. Le rôle des juridictions nationales est, à cet égard, complémentaire de celui des autorités de concurrence des États membres. Il convient dès lors de leur permettre d'appliquer pleinement les articles [101 TFUE et 102 TFUE] ». (Mise en exergue ajoutée par nos soins)

- c. Le chapitre X du règlement n° 1/2003 comporte certaines « Dispositions générales ». Celles-ci incluent l'article 32 (intitulé « Exclusions du champ d'application »).
 - d. Le chapitre XI du règlement n° 1/2003 comporte des « Dispositions transitoires, modificatives et finales ». Celles-ci incluent l'article 38 [intitulé « Modification du règlement (CEE) n° 4056/86 »], voir ci-dessous concernant cet article.
- 14 L'article 32, du règlement n° 1/2003 dispose :
- « Le présent règlement ne s'applique pas :
 - a) aux transports maritimes internationaux du type "services de tramp" au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), du règlement (CEE) n° 4056/86 ;
 - b) aux services de transport maritime assurés exclusivement entre des ports situés dans un même État membre, comme prévu à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 4056/86 ;
 - c) aux transports aériens entre les aéroports de la Communauté et des pays tiers. »
- 15 L'article 32 n'exclut pas expressément les autres services de transport maritime, y compris les services de transport maritime international entre des ports situés en dehors de la Communauté qui ne sont pas des services de tramp au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, sous a), du règlement n° 4056/86. L'article 32, sous c), du règlement n° 1/2003 a été abrogé avec effet au jour même de l'entrée en vigueur dudit règlement.
- 16 L'article 38 du règlement n° 1/2003 prévoyait la suppression des dispositions procédurales des articles 10 à 25 du règlement n° 4056/86 (à l'exception de l'article 13, paragraphe 3) (qui ont été remplacées par les nouvelles procédures énoncées dans le règlement n° 1/2003) et a modifié d'autres dispositions du règlement n° 4056/86. Le règlement n° 1/2003 n'a pas modifié par ailleurs le règlement n° 4056/86, dont les dispositions de fond sont restées en **[Or. 8]** vigueur. Ces dispositions de fond comprennent en substance certaines exemptions dans le cas d'accords techniques et de conférences maritimes (articles 2 à 7 du

règlement n° 4056/86) et la disposition pour abus de position dominante (article 8 du règlement n° 4056/86). Le champ d'application matériel de ces dispositions de fond est resté celui défini à l'article 1^{er} du règlement n° 4056/86.

- 17 Le **règlement n° 1419/2006**. À compter du 18 octobre 2006, le règlement n° 1419/2006⁸ du Conseil a abrogé le règlement n° 4056/86⁹ et l'article 32 du règlement n° 1/2003¹⁰.
- 18 Il n'apparaît pas clairement à la juridiction de renvoi si le règlement n° 1/2003, tel qu'adopté, a établi des règles d'application des services de transport maritime international entre ports non communautaires ou si ces services restaient soumis aux dispositions transitoires jusqu'à l'abrogation de l'article 32 du règlement n° 1/2003 et de l'article 1^{er} du règlement n° 4056/86 par le règlement n° 1419/2006.
- 19 La juridiction de renvoi ne sait pas non plus si les juridictions nationales sont compétentes pour appliquer l'article 85 CEE (tel que libellé alors) à des comportements adoptés pendant la période à laquelle s'appliquaient les dispositions transitoires. Il en est ainsi à la lumière des analyses divergentes de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (telle que citée aux points 20 à 22 de la présente demande de décision préjudicielle) adoptées par les tribunaux anglais et néerlandais (dans les décisions citées aux points 24 et 25 de la présente demande).
- 20 **Affaire 127/73 *Belgische Radio en Televisie/SV SABAM***. Dans son arrêt du 30 janvier 1974, BRT et Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (127/73, EU:C:1974:6), la Cour a jugé que la compétence des juridictions nationales pour appliquer les articles 85 et 86 CEE, notamment dans les litiges de droit privé, découle de l'effet direct de ces dispositions, qui engendrent directement des droits dans le chef des justiciables que les juridictions nationales doivent sauvegarder (points 15 et 16). La Cour a en outre constaté que l'article 9 du règlement n° 17 ne privait pas les juridictions nationales de cette compétence (points 17 à 20). En ce qui concerne l'importance pour les juridictions nationales des procédures devant la Commission européenne en vertu du règlement n° 17, la Cour a apprécié cette question sous l'angle de la sécurité juridique, de la manière suivante : **[Or. 9]**
- a. **Point 21** « [...] si la Commission engage une procédure en application de l'article 3 du règlement n° 17, cette juridiction peut, si elle l'estime

⁸ JO 2006, L 269, p. 1.

⁹ Voir article 1^{er} du règlement n° 1419/2006.

¹⁰ Voir article 2 du règlement n° 1419/2006.

nécessaire pour des motifs de sécurité juridique, surseoir à statuer en attendant l'issue de l'action de la Commission. »

- b. **Point 22** « Qu'au contraire, elle poursuivra généralement la procédure lorsqu'elle constatera soit que le comportement litigieux n'est manifestement pas susceptible d'exercer des effets sensibles, sur le jeu de la concurrence ou sur les échanges entre les États membres, soit que l'incompatibilité de ce comportement avec l'article [102 TFEU] ne fait pas de doute. »
- 21 **Affaires 209/84 à 213/84, Asjes.** Dans l'arrêt du 30 avril 1986, *Asjes e.a.* (209/84 à 213/84, EU:C:1986:188), la Cour de justice a examiné si une juridiction nationale pouvait appliquer l'article 85 CEE à des pratiques tarifaires concertées en matière de services de transport aérien, pour lesquelles aucune règle de mise en œuvre n'était en vigueur à l'époque, dans des circonstances où aucune décision n'avait été prise en vertu des articles 88 ou 89 CEE concernant ces pratiques. La Cour a fait les constatations suivantes :
- a. **Point 55** « [...] la notion d'“autorités des États membres” visée à l'article 88 désigne soit les autorités administratives chargées, dans la plupart des États membres, d'appliquer la législation nationale sur la concurrence sous le contrôle de légalité exercé par les juridictions compétentes, soit les juridictions auxquelles, dans d'autres États membres, la même mission a été spécialement confiée. »
- b. **Point 60** « Dans ces circonstances, il importe de se demander si, en l'absence d'une réglementation ou directive, adoptée par le Conseil sur la base de l'article 87 applicable au secteur des transports aériens, une juridiction nationale, qui n'est pas une des autorités des États membres visées par l'article 88, jouit néanmoins du pouvoir de constater, dans le cadre de litiges du type des litiges principaux, la contrariété à l'article 85 d'une concertation tarifaire entre compagnies aériennes, alors qu'une telle concertation n'a fait l'objet ni d'une décision prise en vertu de l'article 88 par les autorités nationales compétentes, ni d'une décision émanant de la Commission en application de l'article 89, notamment paragraphe 2. »
- c. **Point 61** « À cet égard, il convient de rappeler que, comme la Cour l'a dit dans son arrêt du 6 avril 1962 (*Bosch*, 13/61, Rec. p. 91), “les articles 88 et 89 ne sont **[Or. 10]** pas de nature à assurer une application complète et intégrale de l'article 85 telle que leur seule existence permettrait de conclure que l'article 85 aurait, dès l'entrée en vigueur du traité, produit tous ses effets”»
- d. **Point 62** « En réalité, l'article 88 ne prévoit une décision des autorités nationales sur l'admissibilité d'ententes que lorsque ces dernières sont soumises à leur approbation dans le cadre du droit en vigueur dans leur

pays en matière de concurrence. D'autre part, selon l'article 89, la Commission, tout en étant habilitée à constater d'éventuelles violations des articles 85 et 86, n'est pas compétente pour octroyer des déclarations d'exemption au sens de l'article 85, paragraphe 3. »

- e. **Point 63** « Dans ces conditions, le fait qu'une entente soit susceptible de relever du champ d'application de l'article 85 ne suffit pas pour qu'elle soit d'emblée considérée comme interdite par le paragraphe 1 dudit article et, des lors, comme nulle de plein droit aux termes du paragraphe 2 du même article. »
- f. **Point 64** « Une telle conclusion serait en effet contraire au principe général de la sécurité juridique - règle de droit qui, comme la Cour l'a reconnu dans son arrêt du 6 avril 1962, précité, est à respecter dans l'application du traité - du moment qu'elle conduirait à frapper d'interdiction et de nullité de plein droit certains accords, avant même qu'il ait été possible de constater si l'ensemble de l'article 85 s'applique à ces accords. »
- g. **Point 65** « Il convient, en revanche, d'admettre, ainsi que la Cour l'a précisé dans son arrêt du 6 avril 1962, que, jusqu'à l'entrée en vigueur d'un règlement ou directive d'application des articles 85 et 86 au sens de l'article 87, l'interdiction visée au paragraphe 1 de l'article 85, ainsi que la nullité de plein droit visée au paragraphe 2 du même article, ne joue qu'à l'égard des accords et des décisions considérés par les autorités des États membres, sur la base de l'article 88, comme tombant sous le coup de l'article 85, paragraphe 1, et non susceptibles d'un relèvement d'interdiction au sens du paragraphe 3 du même article, ou au regard desquels la Commission a procédé à la constatation prévue à l'article 89, paragraphe 2. »
- h. **Point 68** « Il y a lieu, des lors, de conclure qu'à défaut d'une décision prise, en vertu de l'article 88, par les autorités nationales compétentes [Or. 11] et constatant qu'une concertation tarifaire déterminée entre compagnies aériennes est interdite par l'article 85, paragraphe 1, et ne peut être soustraite à cette interdiction en application du paragraphe 3 du même article, ou à défaut d'une décision émanant de la Commission en vertu de l'article 89, paragraphe 2, et ayant pour objet de constater, à l'égard d'une telle concertation, l'existence d'une infraction de l'article 85, paragraphe 1, une juridiction nationale telle celle qui a saisi la cour dans les présentes affaires n'est pas habilitée à constater de son propre chef l'incompatibilité de la concertation tarifaire en question avec l'article 85, paragraphe 1. »

- 22 **Affaire 66/86, Ahmed Saeed.** Dans l'arrêt du 11 avril 1989, Saeed Flugreisen et Silver Line Reisebüro (66/86, EU:C:1989:140), la Cour, à la suite de l'arrêt Asjes, a jugé (aux points 20 et 21) que les accords visant à fixer les tarifs des services de

transport aérien intérieurs et des services de transport aérien internationaux à destination et en provenance d'États tiers n'étaient pas susceptibles d'être automatiquement annulés en vertu de l'article 85, paragraphe 2, CEE, parce qu'ils restaient soumis aux articles 88 et 89 CEE, aucune règle d'application pour ces services n'ayant été adoptée à ce stade au titre de l'article 85 CEE. La Cour a jugé que, en revanche, l'article 86 CEE s'appliquait pleinement à ces services sans qu'il soit nécessaire de prévoir des règles d'application :

- a. **Point 32** « [...] la continuation de l'application des règles transitoires prévues par les articles 88 et 89 trouve sa seule justification dans la circonstance que les accords, décisions et pratiques concertées visés par l'article 85, paragraphe 1, sont susceptibles de bénéficier d'une exemption, conformément au paragraphe 3 de cet article, et que c'est par le biais des choix faits par les institutions déclarées compétentes, en vertu des règles d'application adoptées sur la base de l'article 87, pour octroyer ou refuser de telles exemptions, que s'élabore la politique de la concurrence. En revanche, l'abus d'une position dominante n'est susceptible d'aucune exemption, de quelque façon que ce soit ; un tel abus est simplement interdit par le traité, et il incombe, selon les cas, aux autorités nationales compétentes ou à la Commission de tirer les conséquences de cette interdiction dans le cadre de leurs compétences. »
- b. **Point 33** « Il faut en conclure que l'interdiction prévue par l'article 86 du traité s'applique pleinement à l'ensemble du secteur de la navigation aérienne. »
- 23 **L'autorité nationale du Royaume-Uni.** Le droit interne du Royaume-Uni ¹¹ a confié la responsabilité découlant de l'article 88 CE au secrétaire [**Or. 12**] d'État, agissant avec l'ancien Director General of Fair Trading (directeur général du commerce équitable) et l'ancienne Monopolies and Mergers Commission (commission des monopoles et des fusions).
- 24 **Les juridictions anglaises.** Dans l'affaire *La Gaitana Farms SA & Others v British Airways plc* ¹², les tribunaux anglais [le juge Rose statuant en première instance, confirmé par la Court of Appeal (Cour d'appel, Royaume-Uni)] ont conclu, dans le cadre d'un litige entre particuliers concernant des services de transport aérien, dans lequel des dommages-intérêts étaient réclamés pour violation des règles de concurrence de l'Union/de l'EEE, que les tribunaux

¹¹ The EC Competition Law (Articles 88 and 89) Enforcement Regulations 1996, SI 1996/2199 [Le droit communautaire de la concurrence (articles 88 et 89), Règlement d'application de 1996, SI 1996/2199] ; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement Regulations 2001, SI 2001/2916 [Le droit communautaire de la concurrence (articles 84 et 85), Règlement d'application de 2001, SI 2001/2916] ; The EC Competition Law (Articles 84 and 85) Enforcement (Revocation) Regulations 2007, SI 2007/1846 [Le droit communautaire de la concurrence (articles 84 et 85), Règlement d'application 2007 (révocation), SI 2007/1846].

¹² [2017] EWHC 2420 (Ch) (Rose J) [2019] EWCA Civ 37 (Court of Appeal).

nationaux n'ont pas compétence pour appliquer ces règles à un tel comportement adopté pendant la période couverte par les dispositions transitoires, à moins et jusqu'à ce que l'autorité nationale de concurrence ou bien la Commission ait décidé qu'il y avait eu violation de l'article 85 CEE.

- 25 **Les juridictions néerlandaises.** Dans un jugement du 18 septembre 2019, rendu dans l'affaire Stichting Cartel Compensation/KLM NV e.a. portant sur un litige similaire à celui en cause dans l'affaire La Gaitana, le Rechtbank Amsterdam (tribunal d'Amsterdam, Pays-Bas) a provisoirement conclu qu'il était compétent pour appliquer l'article 85 CEE à un tel comportement durant la période couverte par les dispositions transitoires. Eu égard à la conclusion différente à laquelle sont parvenus les tribunaux anglais dans l'affaire La Gaitana, le Rechtbank Amsterdam (tribunal d'Amsterdam) a décidé de présenter une demande de décision préjudicielle à la Cour conformément à l'article 267 TFUE. La question posée par cette juridiction n'a pas encore été publiée au Journal officiel (bien qu'elle semble avoir été enregistrée sous le numéro d'affaire C-819/19). Toutefois, la juridiction de renvoi a vu une copie d'une traduction certifiée conforme du jugement du tribunal d'Amsterdam, selon laquelle la question était la suivante :

« Le juge national est-il compétent, dans un litige opposant des parties lésées (en l'espèce, les expéditeurs, à savoir ceux qui achètent des services de fret aérien) à des compagnies aériennes, pour appliquer pleinement l'article 101 TFUE, ou du moins l'article 53 de l'accord EEE – soit en raison de l'effet direct de l'article 101 TFUE, ou du moins de l'article 53 de l'accord EEE, soit en vertu de (l'effet immédiat de) l'article 6 du règlement n° 1/2003 – aux accords/pratiques concertées des compagnies aériennes en ce qui concerne des services de fret sur des vols ayant été effectués, d'une part, avant le 1^{er} mai 2004 sur des liaisons entre des aéroports situés à l'intérieur de l'UE [Or. 13] et des aéroports situés en dehors de l'EEE et, d'autre part, avant le 19 mai 2005 sur des liaisons entre l'Islande, le Liechtenstein ou la Norvège et des aéroports situés en dehors de l'EEE, ainsi que sur des vols ayant été effectués avant le 1^{er} juin 2002 entre des aéroports situés à l'intérieur de l'UE et la Suisse, et ce également au cours de la période durant laquelle le régime transitoire prévu aux articles 104 et 105 TFUE était en vigueur, ou bien le régime transitoire s'y oppose-t-il ? » [Version française de la question telle que traduite du néerlandais par les services de la Cour]

- 26 **Demande de décision préjudicielle.** Eu égard aux considérations qui précèdent, la juridiction de renvoi a jugé nécessaire de rendre une ordonnance de renvoi préjudiciel conformément à l'article 267 TFUE. En particulier :

a. La question, présentée par le Rechtbank Amsterdam (tribunal d'Amsterdam) dans l'affaire Stichting Cartel Compensation e.a., de savoir si les juridictions nationales peuvent appliquer l'article 101 TFUE (et les articles qui l'ont précédé) ou l'article 53 EEE aux accords concernant les périodes pendant lesquelles le régime transitoire s'appliquait, doit également être tranchée pour que la juridiction de renvoi puisse statuer dans la présente

affaire. Dans la procédure devant la juridiction de renvoi, la question se pose dans le contexte du transport maritime au lieu du transport aérien.

b. Il est souhaitable que les parties à la présente procédure, qui peuvent avoir des points de vue différents de ceux des parties dans l'affaire Stichting Cartel Compensation e.a., aient la possibilité de présenter des observations à la Cour sur cette question.

c. Il est possible que le recours formé devant le Rechtbank Amsterdam (tribunal d'Amsterdam) soit réglé par un accord entre les parties et fasse l'objet d'un désistement avant que la Cour de justice de l'Union européenne ne rende son arrêt. Dans ce cas, en l'absence du présent renvoi préjudiciel, la juridiction de renvoi ne bénéficierait pas de la réponse de la Cour à cette question.

d. la présente procédure soulève une autre question, qui ne se pose pas dans l'affaire Stichting Cartel Compensation e.a., celle de savoir si le règlement n° 1/2003, tel qu'il a été adopté, a eu pour effet d'établir des règles d'application pour les services de transport maritime international entre des ports non communautaires, ou si ces services sont restés soumis au régime transitoire.

27 Il serait souhaitable que le présent renvoi préjudiciel puisse être examiné conjointement avec celui présenté par le Rechtbank Amsterdam (tribunal d'Amsterdam) précité, étant donné qu'il y aura un chevauchement substantiel entre les arguments et les questions s'agissant de la période antérieure au 1^{er} mai 2004.

28. Sur cette base, la juridiction de céans demande qu'il plaise à la Cour de justice de l'Union européenne répondre aux questions suivantes au titre de l'article 267 TFUE :

[Or. 14] « 1. Une juridiction nationale est-elle compétente pour statuer sur une demande de dommages-intérêts au titre de l'article 85 CEE/article 81 CE lorsque le comportement dénoncé impliquait la fourniture de services maritimes internationaux exclusivement entre des ports extracommunautaires au cours de la période antérieure au 1^{er} mai 2004 et que la juridiction nationale n'était pas une autorité compétente dans un État membre au sens de l'article 88 CEE/article 84 CE ?

2. En cas de réponse négative à la première question, une juridiction nationale est-elle compétente pour statuer sur une telle demande relative à la fourniture de services maritimes internationaux exclusivement entre des ports extracommunautaires au cours de la période comprise entre le 1^{er} mai 2004 et le 18 octobre 2006 ? »