

Luxembourg, le 16 décembre 2015



Presse et Information

Arrêts dans les affaires T-9/11 Air Canada, T-28/11 Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, T-36/11 Japan Airlines, T-38/11 Cathay Pacific Airways, T-39/11 Cargolux Airlines International, T-40/11 Latam Airlines Group e.a., T-43/11 Singapore Airlines e.a., T-46/11 Deutsche Lufthansa e.a., T-48/11 British Airways, T-56/11 SAS Cargo Group e.a., T-62/11 Air France-KLM, T-63/11 Société Air France et T-67/11 Martinair Holland / Commission

Le Tribunal annule la décision par laquelle la Commission a infligé des amendes d'un montant d'environ 790 millions d'euros à plusieurs compagnies aériennes pour leur participation à une entente sur le marché du fret aérien

Selon le Tribunal, les motifs et le dispositif de la décision sont contradictoires

Le 7 décembre 2005, la Commission a reçu une demande d'immunité au titre de sa « communication sur la clémence de 2002 »,¹ introduite par Deutsche Lufthansa et ses filiales, Lufthansa Cargo et Swiss International Air Lines. Selon cette demande, des contacts anticoncurrentiels existaient entre plusieurs entreprises actives sur le marché du fret aérien et portaient, notamment, sur la surtaxe carburant et la surtaxe sécurité (cette dernière ayant été introduite pour faire face au coût de certaines mesures de sécurité imposées après les attaques terroristes du 11 septembre 2001).

Les 14 et 15 février 2006, la Commission a procédé à des inspections inopinées. Le 9 novembre 2010, la Commission a adopté une décision² qui constate, dans ses motifs, une infraction unique et continue aux règles européennes de la concurrence sur le territoire de l'Espace économique européen et en Suisse. Selon la Commission, plusieurs transporteurs aériens (voir tableau) ont coordonné leur comportement en matière de tarification pour la fourniture de services de fret aérien. Le dispositif de la décision mentionne quatre infractions, relatives à différentes périodes et liaisons. Tandis que certaines des infractions auraient été commises par tous les transporteurs concernés, d'autres n'auraient été commises que par un groupe de transporteurs plus restreint. La Commission a infligé des amendes à tous les transporteurs concernés, à l'exception de Lufthansa et ses filiales, qui ont bénéficié d'une immunité.

Les transporteurs concernés³ ont introduit un recours devant le Tribunal de l'Union européenne contre la décision de la Commission. Certains transporteurs ont fait notamment valoir que la décision ne leur permet pas de déterminer la nature et la portée de l'infraction ou des infractions retenues à leur égard. En effet, le dispositif de la décision mentionne, dans ses articles 1^{er} à 4, quatre infractions relatives à différentes périodes et liaisons et commises par des transporteurs différents, tandis que les motifs visent une seule infraction mondiale unique et continue couvrant toutes les liaisons. Pendant la procédure, toutes les compagnies requérantes ont soutenu qu'il existe une contradiction entre les motifs et le dispositif de la décision.

Dans ses arrêts d'aujourd'hui, le Tribunal souligne tout d'abord que le principe de protection juridictionnelle effective implique que le dispositif d'une décision par laquelle la Commission constate des violations aux règles de la concurrence soit particulièrement clair et précis et que les entreprises tenues responsables et sanctionnées soient en mesure de comprendre

¹ Communication sur l'immunité d'amendes et la réduction de leur montant dans les affaires portant sur des ententes (JO 2002, C 45, p. 3).

² Décision C (2010) 7694 final relative à une procédure d'application de l'article 101 TFUE, de l'article 53 de l'accord EEE et de l'article 8 de l'accord suisse (affaire COMP/39258 – Fret aérien).

³ À l'exception de Qantas.

et de contester l'attribution de cette responsabilité et l'imposition de ces sanctions, telles qu'elles ressortent des termes du dispositif.

Le Tribunal rappelle que les juridictions nationales sont liées par la décision de la Commission, ce qui exige que son dispositif puisse être compris de manière univoque. En particulier, les juridictions nationales doivent être en mesure de comprendre la portée de l'infraction ainsi que d'identifier les personnes qui en sont responsables, afin de pouvoir tirer les conséquences nécessaires en ce qui concerne les demandes de réparation des dommages introduites par les personnes lésées par cette même infraction.

De même, le Tribunal souligne que le libellé du dispositif d'une décision constatant une infraction aux règles de la concurrence est de nature à établir des droits et des obligations mutuels entre les personnes visées.

En l'espèce, il découle d'une lecture d'ensemble des motifs de la décision que la Commission décrit une seule entente, qualifiée d'infraction unique et continue relative à toutes les liaisons couvertes par l'entente, à laquelle aurait participé l'ensemble des transporteurs incriminés. Ceux-ci, dans le cadre d'un seul plan global et par le biais d'un seul réseau de contacts bilatéraux et multilatéraux auraient coordonné leur comportement en ce qui concerne, d'une part, l'évolution des surtaxes carburant et sécurité et, d'autre part, le paiement de commissions sur ces surtaxes aux transitaires avec lesquels ils travaillent. Cette coordination aurait eu lieu à l'échelle mondiale et concernerait donc simultanément toutes les liaisons visées par la décision.

Toutefois, le dispositif de la décision constate soit quatre infractions uniques et continues distinctes soit une seule infraction unique et continue dont la responsabilité ne serait imputée qu'aux transporteurs qui, sur les liaisons visées par les articles 1^{er} à 4, auraient directement participé aux comportements infractionnels visés par chacun desdits articles ou auraient eu connaissance d'une collusion sur ces liaisons. **Le Tribunal constate donc l'existence d'une contradiction entre les motifs de la décision et son dispositif.**

Le Tribunal exclut que les différences entre les motifs et le dispositif de la décision puissent être expliquées par le fait que les transporteurs qui ne sont pas mentionnés dans certains articles du dispositif n'assurent pas les liaisons couvertes par ces articles. Cette explication irait à l'encontre de l'idée consacrée dans les motifs de la décision, de l'existence d'une seule infraction unique et continue composée d'un ensemble de comportements anticoncurrentiels pour lesquels tous les participants seraient responsables, et ce quelles que soient les liaisons concernées. Par ailleurs, les transporteurs sont considérés responsables de la totalité de l'infraction visée dans chaque article, sans qu'il soit fait de distinction entre les liaisons qu'ils assurent et celles qu'ils n'assurent pas. Dès lors, admettre une telle explication reviendrait à considérer que le dispositif repose sur deux logiques contradictoires.

En outre, le Tribunal constate que les motifs de la décision eux-mêmes ne sont pas exempts de toute incohérence interne. Ils contiennent en effet des appréciations difficilement conciliables avec l'existence d'une entente unique couvrant toutes les liaisons visées par le dispositif, telle que décrite dans ces mêmes motifs.

Enfin, le Tribunal conclut que les contradictions internes à la décision ont été de nature à porter atteinte aux droits de la défense des sociétés en cause et empêchent le Tribunal d'exercer son contrôle.

Dès lors, le Tribunal annule la décision de la Commission en ce qu'elle vise les transporteurs concernés.

Tableau récapitulatif

Sociétés concernées	Amende infligée par la Commission (en euros)	Résultat
Air Canada	21 037 500	Annulation
Air France-KLM	182 920 000 (conjointement et solidairement avec Société Air France) 124 440 000 (conjointement et solidairement avec Koninklijke Luchtvaart Maatschappij)	Annulation
Société Air France	182 920 000 (conjointement et solidairement avec Air France-KLM)	Annulation
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij	2 720 000 124 440 000 (conjointement et solidairement avec Air France-KLM)	Annulation
British Airways	104 040 000	Annulation
Cargolux Airlines International	79 900 000	Annulation
Cathay Pacific Airways	57 120 000	Annulation
Japan Airlines Corp. Japan Airlines Co.	35 700 000 (solidairement et conjointement)	Annulation
Latam Airlines Group (anciennement LAN Airlines) Lan Cargo	8 220 000 (conjointement et solidairement)	Annulation
Lufthansa Cargo Lufthansa Swiss	0	Annulation
Martinair Holland	29 500 000	Annulation
Qantas Airways	8 880 000	Pas de recours introduit

<p>SAS</p> <p>SAS Cargo Group</p> <p>Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden</p>	<p>22 308 250 (uniquement SAS)</p> <p>4 254 250 (conjointement et solidairement entre SAS Cargo Group et Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)</p> <p>32 984 250 (conjointement et solidairement entre SAS Cargo Group et SAS)</p> <p>5 355 000 (uniquement Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)</p> <p>5 265 750 (conjointement et solidairement)</p>	<p>Annulation</p>
<p>Singapore Airlines Cargo</p> <p>Singapore Airlines</p>	<p>74 800 000 (conjointement et solidairement)</p>	<p>Annulation</p>

RAPPEL: Un pourvoi, limité aux questions de droit, peut être formé devant la Cour contre la décision du Tribunal, dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

RAPPEL: Le recours en annulation vise à faire annuler des actes des institutions de l'Union contraires au droit de l'Union. Sous certaines conditions, les États membres, les institutions européennes et les particuliers peuvent saisir la Cour de justice ou le Tribunal d'un recours en annulation. Si le recours est fondé, l'acte est annulé. L'institution concernée doit remédier à un éventuel vide juridique créé par l'annulation de l'acte.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas le Tribunal.

Le texte intégral des arrêts ([T-9/11](#), [T-28/11](#), [T-36/11](#), [T-38/11](#), [T-39/11](#), [T-40/11](#), [T-43/11](#), [T-46/11](#), [T-48/11](#), [T-56/11](#), [T-63/11](#), [T-62/11](#) et [T-67/11](#)) est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205