



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 21/26

Luxembourg, le 26 février 2026

Arrêts de la Cour dans les affaires C-367/22 P | Air Canada/Commission et C-369/22 P | Air France
e.a./Commission

Cartel du fret aérien : la Cour rejette les pourvois de 12 compagnies aériennes contre les arrêts du Tribunal

En revanche, elle réduit le montant de l'amende infligée à SAS Cargo Group

Le 9 novembre 2010, la Commission européenne a adopté une première décision ¹ à l'encontre de plusieurs compagnies aériennes actives sur le marché du fret aérien qui avaient participé à une entente sur les prix entre décembre 1999 et février 2006. Elles se sont vu infliger des amendes d'un montant global d'environ 790 millions d'euros. La Commission a considéré que les compagnies aériennes avaient violé les dispositions du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), de l'accord sur l'Espace économique européen (EEE) et de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (CE-Suisse), qui interdisent les ententes qui restreignent la concurrence. L'entente portait sur plusieurs éléments constitutifs du prix des services fournis dans le cadre de ce marché, notamment sur l'instauration de surtaxes « carburant » et « sécurité », ainsi que le refus d'accorder aux transitaires une commission sur ces surtaxes. Cependant, cette décision a été annulée, en tout ou en partie, par le Tribunal de l'Union européenne ² en raison de contradictions internes de nature à porter atteinte aux droits de la défense des compagnies aériennes.

Le 17 mars 2017, la Commission a adopté une nouvelle décision ³, dans laquelle elle a corrigé le vice de motivation relevé par le Tribunal et infligé aux compagnies aériennes des amendes d'un montant global d'environ 776 millions d'euros.

Les compagnies aériennes ont demandé au Tribunal d'annuler également cette nouvelle décision ou de réduire le montant des amendes infligées. Par arrêts du 30 mars 2022 ⁴, le Tribunal a rejeté les recours de Martinair Holland, KLM, Cargolux, Air France-KLM, Air France, Lufthansa et Singapore Airlines. En revanche, il a partiellement annulé la décision en question et a réduit le montant de l'amende à l'égard des autres compagnies aériennes (voir le tableau dans le communiqué de presse [n°53/22](#)).

Des pourvois ont été formés contre ces arrêts du Tribunal devant la Cour de justice.

Dans une série de treize arrêts, rendus ce jour, **la Cour rejette la quasi-intégralité des arguments présentés par les compagnies aériennes. Seul le pourvoi de SAS Cargo Group est partiellement accueilli**, en raison d'erreurs commises par le Tribunal lors de son calcul du montant de l'amende infligée à cette compagnie aérienne.

Premièrement, la Cour rejette les arguments des compagnies aériennes contestant **la compétence de la Commission pour sanctionner l'entente sur les services de fret aérien au départ de pays tiers et à destination de l'Union ou de l'EEE** (frets entrants).

Elle rappelle que la Commission peut constater et sanctionner un comportement adopté en dehors du territoire de l'Union ou de l'EEE, pour autant qu'il ait été mis en œuvre sur ce territoire (ci-après le « critère de la mise en œuvre ») ou qu'il fût prévisible qu'il y produise un effet immédiat et substantiel (ci-après le « critère des effets qualifiés »).

À cet égard, la Cour considère que le Tribunal n'a pas commis d'erreur en confirmant la compétence de la Commission exclusivement sur le critère des « effets qualifiés », dès lors que les deux critères présentent un caractère alternatif.

Par ailleurs, la Cour rappelle que, en application du critère des effets qualifiés, la Commission doit établir que **les effets des pratiques concernées doivent être « prévisibles, immédiats et substantiels »**. À cet égard, elle rejette les différents arguments relatifs à des erreurs de droit que le Tribunal aurait commises dans son contrôle de la caractérisation de ces effets.

Deuxièmement, la Cour rejette les arguments des compagnies aériennes qui contestent le fait que les différents comportements en cause avaient reçu **la qualification d'« infraction unique et continue »**. D'une part, elle rappelle que, lorsqu'une infraction s'étend sur plusieurs années, l'absence de preuve directe de la mise en œuvre d'un accord par une entreprise pour certaines périodes déterminées ne fait pas obstacle à ce que sa participation à celui-ci soit néanmoins constatée pour ces périodes. Toutefois, une telle constatation doit reposer sur des indices objectifs et concordants. D'autre part, la Cour relève qu'une compagnie aérienne peut voir sa responsabilité engagée y compris pour des liaisons qu'elle ne dessert pas. Elle précise qu'il en va ainsi dès lors qu'elle a contribué par son comportement aux objectifs communs poursuivis par l'ensemble des participants à l'entente et qu'elle avait connaissance des comportements infractionnels envisagés ou mis en œuvre par les autres participants à l'entente en cause dans la poursuite de ces mêmes objectifs.

Troisièmement, la Cour répond à l'argumentation des compagnies aériennes qui invoquent pour la première fois devant elle, alors qu'elles ne l'avaient pas fait devant le Tribunal, la **prescription du pouvoir de sanction de la Commission** à l'égard de certains comportements. La Cour précise que le moyen fondé sur l'expiration du délai de prescription de ce pouvoir ⁵ ne peut pas être relevé d'office par le Tribunal, mais doit être soulevé par la partie concernée, dès lors qu'il ne présente pas un caractère d'ordre public.

S'agissant de SAS Cargo Group, la Cour considère que, pour assurer une prétendue égalité de traitement entre les compagnies aériennes, le Tribunal avait inclus dans la base de calcul le chiffre d'affaires réalisé sur des liaisons internes au sein d'un même État. Or, selon la Cour, il ne disposait pas d'éléments établissant que les autres compagnies aériennes concernées avaient vu de tels revenus intégrés dans le calcul du montant de leurs amendes. En l'absence de preuve d'une différence de traitement, le Tribunal ne pouvait conclure à une violation du principe d'égalité ni, sur ce fondement, modifier le montant de l'amende infligée à SAS Cargo Group. La Cour annule dès lors l'arrêt du Tribunal en tant qu'il porte sur ce point et fixe le montant de l'amende à un niveau inférieur (voir le tableau ci-dessous).

Tableau récapitulatif des montants des amendes

(pour les autres compagnies aériennes voir le communiqué de presse [n°53/22](#))

Compagnies aériennes	Montant de l'amende fixé par la Commission (millions €)	Montant de l'amende fixé par le Tribunal (millions €)	Montant de l'amende fixé par la Cour (millions €)
SAS	5,36	7,03 (↑)	4,74 (↓)

SAS Cargo Group Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden	(uniquement Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(uniquement Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(uniquement Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)
	4,25	5,94 (↑)	4,07 (↓)
	(conjointement et solidairement entre SAS Cargo Group et Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(conjointement et solidairement entre SAS Cargo Group et Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(conjointement et solidairement entre SAS Cargo Group et Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)
	5,27	6,31 (↑)	4,37 (↓)
	(conjointement et solidairement entre SAS, SAS Cargo Group et Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(conjointement et solidairement entre SAS, SAS Cargo Group et Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)	(conjointement et solidairement entre SAS, SAS Cargo Group et Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden)
	32,98 (conjointement et solidairement entre SAS Cargo Group et SAS)	29,05 (↓) (conjointement et solidairement entre SAS Cargo Group et SAS)	27,7 (↓) (conjointement et solidairement entre SAS Cargo Group et SAS)
	22,31 (uniquement SAS Cargo Group)	21,69 (↓) (uniquement SAS Cargo Group)	21,97 (↑) (uniquement SAS Cargo Group)

RAPPEL : La Cour de justice peut être saisie d'un pourvoi, limité aux questions de droit, contre un arrêt ou une ordonnance du Tribunal. En principe, le pourvoi n'a pas d'effet suspensif. S'il est recevable et fondé, la Cour annule la décision du Tribunal. Dans le cas où l'affaire est en état d'être jugée, la Cour peut trancher elle-même définitivement le litige. Dans le cas contraire, elle renvoie l'affaire au Tribunal, qui est lié par la décision rendue par la Cour dans le cadre du pourvoi.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le texte intégral et, le cas échéant, le résumé des arrêts ([C-367/22 P](#), [C-369/22 P](#), [C-370/22 P](#), [C-375/22 P](#), [C-378/22 P](#), [C-379/22 P](#), [C-380/22 P](#), [C-381/22 P](#), [C-382/22 P](#), [C-385/22 P](#), [C-386/22 P](#), [C-401/22 P](#) et [C-403/22 P](#)) sont publiés sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images du prononcé des arrêts sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !



¹ [Décision C\(2010\) 7694 final](#) de la Commission, du 9 novembre 2010, 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 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (affaire COMP/39258 – Fret aérien) (voir également les communiqués de presse de la Commission [IP/10/1487](#)).

² Arrêts du Tribunal du 16 décembre 2015 Air Canada/Commission, [T-9/11](#), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Commission, [T-28/11](#), Japan Airlines/Commission, [T-36/11](#), Cathay Pacific Airways/Commission, [T-38/11](#), Cargolux Airlines/Commission, [T-39/11](#), Latam Airlines Group et Lan Cargo/Commission, [T-40/11](#), Singapore Airlines et Singapore Airlines Cargo/Commission ([T-43/11](#)), Deutsche Lufthansa e.a./Commission ([T-46/11](#)), British Airways/Commission, [T-48/11](#), SAS Cargo Group e.a./Commission, [T-56/11](#), Air France-KLM/Commission, [T-62/11](#), Air France/Commission, [T-63/11](#), Martinair Holland/Commission, [T-67/11](#) (voir également le communiqué de presse [n°147/15](#)).

³ [Décision C\(2017\) 1742 final](#) de la Commission, du 17 mars 2017, 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 entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (affaire AT.39258 – Fret aérien) (voir également les communiqués de presse de la Commission [IP/17/661](#)).

⁴ Arrêts du Tribunal du 30 mars 2022 : Martinair Holland/Commission, [T-323/17](#); SAS Cargo Group e.a./Commission, [T-324/17](#); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Commission, [T-325/17](#); Air Canada/Commission, [T-326/17](#); Cargolux Airlines/Commission, [T-334/17](#); Air France-KLM/Commission, [T-337/17](#), Air France/Commission, [T-338/17](#); Japan Airlines/Commission, [T-340/17](#); British Airways/Commission, [T-341/17](#); Deutsche Lufthansa e.a./Commission, [T-342/17](#); Cathay Pacific Airways/Commission, [T-343/17](#); Latam Airlines Group et Lan Cargo/Commission, [T-344/17](#); Singapore Airlines et Singapore Airlines Cargo/Commission, [T-350/17](#) (voir également le communiqué de presse [n°53/22](#)).

⁵ Ce délai de prescription est prévu à l'article 25 du [règlement \(CE\) n° 1/2003](#) du Conseil, du 16 décembre 2002, relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles [101] et [102 TFUE].