

Dalloz actualité 13 avril 2022

Entente dans le secteur du fret aérien

Trib. UE 30 mars 2022, aff. T-323/17 a.

Xavier Delpech, Rédacteur en chef de la Revue trimestrielle de droit commercial

Résumé

Le Tribunal de l'Union européenne avait à examiner les recours de plusieurs compagnies aériennes coupables d'une entente dans le secteur du fret aérien contre une décision de la Commission qui leur avait infligé des amendes d'un montant global d'environ 790 millions d'euros. Le tribunal maintient certaines amendes et réduit le montant des autres.

Le secteur du transport aérien est incontestablement un « bon client » pour le droit de la concurrence, en particulier le droit de l'Union européenne. Certes, ce sont probablement les aides d'État qui suscitent la jurisprudence la plus nourrie, notamment, récemment, celles accordées par les États à leurs compagnies nationales dans le contexte de la crise sanitaire (v. par ex. à propos du moratoire accordé par l'État français sur le paiement de la taxe d'aviation civile et de la taxe de solidarité sur les billets d'avion – la fameuse « taxe Chirac » – qui a bénéficié au premier chef aux compagnies sous licence française, Trib. UE, 17 févr. 2021, aff. T-259/20, JT 2021, n° 241, p. 11, obs. X.D., ce type d'aide est approprié pour remédier aux dommages économiques provoqués par la pandémie de covid-19 et ne constitue pas une discrimination). Mais le droit des concentrations – à l'occasion de fusions entre compagnies aériennes (C. Prieto, Les restrictions de concurrence des compagnies aériennes, D. 2004. Chron. 2134  –, et le droit des pratiques anticoncurrentielles, abus de position dominante et entente, notamment dans le cadre de politiques de fidélisation de la clientèle ou en présence d'alliances entre compagnies aériennes, ont également donné lieu à quelques décisions (v. par ex. TPICE 17 déc. 2003, *British Airways c. Virgin*, JDI 2004. 623, obs. C. Prieto).

C'est une entente dans le secteur du transport aérien de marchandises, autrement dit dans le fret aérien, dont il est ici question. L'affaire est même emblématique, les faits remontant à une vingtaine d'années : pas moins de onze transporteurs de fret aérien, pour certains extérieurs à l'Union européenne (Singapore Airlines, par exemple), avaient participé à une entente sur les prix entre décembre 1999 et février 2006 sur le marché des services de fret aérien couvrant les vols au départ, à destination et au sein de l'Espace économique européen. 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. La Commission européenne a infligé en 2010 aux compagnies aériennes contrevenantes des amendes d'un montant global d'environ 790 millions d'euros (décis. C(2010) 7694 final, 9 nov. 2010, aff. COMP/39258). Quant à Lufthansa et deux de ses filiales, elles ont obtenu une immunité totale d'amendes dans le cadre de la procédure de clémence, pour avoir porté à la connaissance de la Commission l'existence de l'entente, et pour lui avoir fourni certaines informations. Le Tribunal de l'Union européenne a néanmoins annulé la décision de la Commission en raison de contradictions internes de nature à porter atteinte aux droits de la défense des sociétés en cause et à l'empêcher d'exercer son contrôle (Trib. UE, 16 déc. 2011, aff. T-38/11 et a., RTD eur. 2016. 667, obs. L. Grard). La Commission a ensuite adopté une nouvelle décision, dans laquelle elle a corrigé le vice de motivation relevé par le Tribunal (décis. C(2017) 1742 final, 17 mars 2017, aff. AT.39258). Ceux des transporteurs qui avaient contesté la décision de la Commission de 2010 ont alors introduit de nouveaux recours devant le Tribunal en demandant l'annulation de la décision ou la réduction du montant des amendes infligées.

Dans pas moins de treize arrêts du 30 mars 2022, le Tribunal rejette les recours de huit compagnies (dont celui d'Air France, aff. T-338/17) et maintient par conséquent les amendes infligées par la Commission à l'encontre de celles-ci. En revanche, il annule partiellement la décision de sanction de la Commission en ce qu'elle concerne d'autres compagnies. Pour ce qui est, par exemple, la compagnie Japan Airlines (aff. T-340/17), le montant de l'amende, initialement fixé à 35,70 millions d'euros, est abaissé à 28,875 millions d'euros. À propos des liaisons aériennes effectuées par cette compagnie, le Tribunal en a examiné deux types. S'agissant tout d'abord des liaisons effectuées par cette compagnie en provenance de pays tiers et à destination de l'Espace économique européen (EEE), le Tribunal 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 dernier ou qu'il ait été prévisible qu'il y produise un effet immédiat et substantiel. Il estime, en outre, que la Commission n'a pas commis d'erreur en considérant qu'il était prévisible que l'infraction produise de tels effets, y compris en ce qu'elle concernait lesdites liaisons. Il précise également que, s'agissant d'une restriction de concurrence par « objet », la Commission n'était pas tenue de démontrer les effets concrets de cette infraction (pt 104). S'agissant ensuite des liaisons intra-EEE et Union européenne-Suisse, il constate que c'est à tort que la Commission a retenu la responsabilité de Japan Airlines sur les liaisons intra-EEE et Union européenne-Suisse, la décision en cause ayant été arrêtée plus de dix ans après la cessation du comportement litigieux, soit après l'expiration du délai de prescription (pts 221 s.).

Mots clés :

AFFAIRES * Concurrence - Distribution * Transport

