

ADDENDUM AU RAPPORT D'AUDIENCE

A l'audience du 17 mars 1988, la Cour a entendu les parties en leurs plaidoiries et en leurs réponses aux questions qui leur étaient adressées. L'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 28 avril 1988. Depuis, la Cour a constaté que, en raison du renouvellement partiel des juges et avocats généraux, le 6 octobre 1988, plusieurs membres du siège ne pouvaient plus participer au règlement de l'affaire. Par conséquent, en application de l'article 61 du règlement de procédure et l'avocat général entendu, la Cour a ordonné, par ordonnance du 13 juillet 1988, la réouverture de la procédure orale.

Suite à cette réouverture, une audience a eu lieu le 15 novembre 1988. Des observations ont été faites à cette occasion par les requérantes en révision, représentées par Dr H. Kroitzsch, avocat à Karlsruhe, par la défenderesse en révision, la Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e. V., représenté par Dr R. Friedrich, avocat à Karlsruhe, par le Royaume-Uni, représenté par M. S. Richards, en qualité d'agent, assisté de M. D. Donaldson, QC, et par la Commission des Communautés européennes, représentée par M. B. Jansen, membre de son service juridique, en qualité d'agent.

Les *requérantes en révision* ont élucidé leurs observations écrites; notamment, elles estiment la question principale celle de savoir si les billets d'avion en cause dans l'affaire au

principal perdent leur validité à partir du moment où le passager n'embarque pas à Londres ou à Paris, mais seulement à l'escale de Francfort. De l'avis des requérantes, une réponse affirmative à cette question signifierait qu'il y aurait une discrimination basée sur la résidence des passagers, interdite par l'article 4, paragraphe 1, sous c), du règlement n° 2671/88 de la Commission, du 26 juillet 1988, concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité CEE à des catégories d'accords entre entreprises, de décisions d'associations d'entreprises ou de pratiques concertées ayant pour objet la planification conjointe et la coordination des capacités, le partage des recettes, les consultations tarifaires sur les services aériens réguliers et la répartition des créneaux horaires dans les aéroports (JO 1988, L 239, p. 9).

La *défenderesse en révision*, la Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs, a fait valoir, en premier lieu, que, dans le cas de l'espèce, l'acte de concurrence déloyale résulterait du fait que les billets d'avion comporteraient des inscriptions erronées quant au lieu d'embarquement, et cela dans le seul but d'opérer des tarifs moins chers. Ensuite, elle a expliqué que la procédure d'homologation des tarifs aériens serait soustraite à l'application des articles 85 et 86 du traité CEE, en vertu de l'article 90, paragraphe 2, dudit traité. A cet égard, elle a notamment fait valoir qu'il serait dans l'intérêt public que les tarifs aériens transmis par la Lufthansa au ministère allemand des Transports (et qui, suite à l'homologation, deviennent impératifs pour toutes les compagnies aériennes) sont des tarifs assez élevés; ces tarifs tiendraient compte des impératifs de la sécurité en matière de vol.

Le *gouvernement britannique* a fait cinq observations, qui peuvent être résumées comme suit. En premier lieu, en ce qui concerne les transports aériens entre l'aéroport d'un État membre et un aéroport d'un pays tiers, les tribunaux ordinaires des États membres n'auraient pas la compétence d'appliquer l'article 86 du traité, en absence des dispositions nécessaires relatives à l'application des articles 85 et 86, en vertu de l'article 87 du traité, ou d'une décision de l'autorité nationale ou de la Commission, au titre des articles 87 et 88. A cet égard, il observe notamment que ni l'article 88, ni l'article 89 ne font une différence entre les articles 85 et 86. A titre subsidiaire, le gouvernement estime que l'article 86 ne peut pas être appliqué par ces juridictions nationales en ce qui concerne des accords qui, *prima facie*, tombent sous le champ d'application de l'article 85. En second lieu, il ne serait pas souhaitable d'appliquer l'article 86 par le biais de la notion de position dominante collective, lorsque cette position dominante collective de deux compagnies aériennes indépendantes résulterait d'un accord entre ces deux compagnies. Une telle interprétation de l'article 86 créerait un régime parallèle à celui de l'article 85 et réduirait la sécurité juridique qu'on trouverait dans la procédure d'exemption de l'article 85, paragraphe 3. En troisième lieu,

le gouvernement fait valoir qu'un accord sur les tarifs entre deux compagnies aériennes ayant une position dominante collective ne serait pas en soi un abus de position dominante. En quatrième lieu, le gouvernement explique combien la détermination du marché géographique et des éléments de concurrence à prendre en considération pour l'application de l'article 86 serait complexe en matière de transports aériens; il en résulterait qu'il serait quasiment impossible de formuler des critères concrets quant à l'application de l'article 86 à ce secteur. Enfin, le gouvernement explique l'importance de l'article 234 du traité pour le secteur en question, en raison du fait que de nombreux accords bilatéraux obligeant les transporteurs désignés par les États membres à s'entendre sur les tarifs ont été conclus avant l'adhésion de ces États aux Communautés européennes.

T. Koopmans

Juge rapporteur