CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL
M^ME ELEANOR SHARPSTON
présentées le 11 décembre 2007 [1]

1. Les requérants sont propriétaires de navires qui faisaient partie de la flotte de pêche irlandaise. Devant le Tribunal de première instance des Communautés européennes, ils ont conclu à l'annulation de la décision 2003/245/CE [2] (ci-après la «décision litigieuse»), par laquelle la Commission des Communautés européennes a rejeté leurs demandes d'augmentation du «tonnage de sécurité» [3] de leurs navires.

2. Dans l'arrêt du 13 juin 2006, Boyle e.a./Commission [4], le Tribunal a jugé que les requérants n'avaient pas d'intérêt à agir, car, à la date de la décision litigieuse, ils n'avaient pas construit les navires en question et, partant, n'en étaient pas propriétaires. Il a également considéré que les requérants n'étaient pas individuellement concernés par la décision litigieuse, dès lors que lesdits navires étaient «fictifs» [5].

3. En conséquence, le Tribunal a rejeté leurs recours comme irrecevables. En ce qui concerne 19 autres requérants, il a déclaré les recours recevables et a annulé la décision litigieuse.

4. Trois des quatre requérants ayant succombé en première instance [6] ont formé le présent pourvoi. Ils demandent à la Cour d'infirmer l'arrêt attaqué en ce qu'il rejette leurs recours et d'annuler la décision litigieuse.

1 — Langue originale: l'anglais.

2 — Décision de la Commission, du 4 avril 2003, relative aux demandes reçues par la Commission d'accroître les objectifs du POP IV en vue d'améliorer la sécurité, la navigation en mer, l'hygiène, la qualité des produits et les conditions de travail pour les navires d'une longueur hors tout supérieure à 12 mètres (JO L 90, p. 48).

3 — Une augmentation du tonnage d'un navire afin d'en accroître la navigabilité ou d'améliorer les conditions de travail de son équipage, sans augmentation du tonnage disponible pour le transport du poisson.

4 — T-218/03 à T-240/03, Rec. p. II-1699, ci-après l'«arrêt attaqué».

5 — Point 62 de l'arrêt attaqué.

6 — Le quatrième, O'Neill Fishing Co. Ltd (affaire T-239/03), n'est pas partie au présent pourvoi.

Le cadre juridique

5. Aux termes de l'article 4, paragraphe 2, de la décision 97/413/CE [7]:

«[d]ans les programmes d'orientation pluriannuels destinés aux États membres [8], les augmentations de capacité résultant exclusivement des améliorations en matière de sécurité justifient, cas par cas, une augmentation de même niveau des objectifs des segments de flotte lorsqu'elles n'entraînent pas une augmentation de l'effort de pêche des navires concernés».

6. Selon le point 3.3 de l'annexe de la décision 98/125/CE [9]:

«[l]es États membres peuvent à tout moment soumettre à la Commission un programme d'amélioration de la sécurité. Conformément aux dispositions des articles 3 et 4 de la décision 97/413 [...], la Commission décide si une augmentation de la capacité prévue par un tel programme justifie une augmentation correspondante des objectifs du POP IV.

[...]»

Les faits à l'origine du litige

7. Entre 1999 et 2001, une correspondance relative à l'article 4, paragraphe 2, de la décision 97/413 a été échangée entre le département des communications, de la marine et des ressources naturelles irlandais (ci-après le «Département») et la Commission.

8. Pendant cette période, chacun des requérants a sollicité du Département l'obtention d'une augmentation de capacité en raison d'améliorations apportées en matière de sécurité, en application de l'article 4, paragraphe 2, de la décision 97/413 et du point 3.3 de l'annexe de la décision 98/125.

9. Par lettre du 14 décembre 2001, le Département a demandé à la Commission

7 — Décision du Conseil du 26 juin 1997 relative aux objectifs et modalités visant à restructurer, pour la période allant du 1er janvier 1997 au 31 décembre 2001, le secteur de la pêche communautaire en vue d'atteindre un équilibre durable entre les ressources et leur exploitation (JO L 175, p. 27).

8 — Ci-après «POP».

9 — Décision de la Commission du 16 décembre 1997 portant approbation du programme d'orientation pluriannuel de la flotte de pêche de l'Irlande pour la période allant du 1er janvier 1997 au 31 décembre 2001 (JO 1998, L 39, p. 41, ci-après le «POP IV»).

une augmentation de 1 304 tonnes brutes du segment polyvalent [10] et de 5 335 tonnes brutes du segment pélagique [11] de la flotte irlandaise, en application de l'article 4, paragraphe 2, de la décision 97/413. (D'autres États membres ont présenté des demandes analogues en ce qui concerne des navires faisant partie de leurs flottes de pêche.)

10. La lettre du Département indiquait qu'elle faisait suite aux demandes de 38 propriétaires de navires qui avaient modifié ou remplacé leur navire ou qui avaient l'intention de le faire. Elle était accompagnée d'une documentation concernant les navires en cause, parmi lesquels figuraient ceux des requérants.

11. Le 4 avril 2003, la Commission a adopté la décision litigieuse. Le dispositif se lit comme suit:

«*Article premier*

Éligibilité des demandes

Les demandes d'augmentation des objectifs du POP IV en matière de tonnage seront considérées éligibles dans les conditions suivantes:

1) les demandes ont été envoyées au cas par cas par l'État membre avant le 31 décembre 2001;

2) le navire doit être correctement enregistré sur le fichier de la flotte communautaire;

3) le navire concerné doit avoir une longueur hors tout au moins égale à 15 mètres;

4) l'augmentation du tonnage doit être le résultat de travaux de modernisation sur le pont principal effectués ou à effectuer sur un navire de pêche déjà existant, enregistré, âgé de cinq ans au moins au moment du début des travaux. Si un navire a été perdu en mer, l'augmentation du tonnage doit être le

10 — Ce segment comprend les navires polyvalents et les navires côtiers de petite taille ainsi que les navires de pêche au large de tailles moyenne et grande ciblant le poisson blanc, les poissons pélagiques et les mollusques bivalves. Voir le rapport annuel 2005 de la Licensing Authority for Sea-fishing Boats (organisme chargé de l'octroi des licences pour les navires de pêche en mer) du Département, p. 7, consultable en ligne à l'adresse suivante: http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Ce segment comprend les navires pêchant principalement des espèces pélagiques (essentiellement le hareng, le maquereau, le chinchard et le merlan bleu). Voir le rapport annuel 2005 de la Licensing Authority for Sea-fishing Boats, p. 7.

résultat d'un plus grand volume sur le pont principal du navire de remplacement par rapport au navire perdu en mer;

5) l'augmentation du tonnage se justifiera par l'amélioration de la sécurité, de la navigation en mer, de l'hygiène, de la qualité des produits et des conditions de travail;

6) le volume situé sous le pont principal du navire modifié ou du navire de remplacement ne devra pas être augmenté.

Les demandes visant à accroître les objectifs du POP IV en matière de puissance ne seront pas éligibles.

Article 2

Les demandes acceptées selon les critères établis à l'article 1^er sont répertoriées à l'annexe I.

Les demandes rejetées selon les critères établis à l'article 1^er sont répertoriées à l'annexe II.

Article 3

Le Royaume de Belgique, l'Irlande, le Royaume des Pays-Bas, le Royaume de Suède et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord sont destinataires de la présente décision.»

12. La liste des «demandes rejetées» figurant à l'annexe II de la décision litigieuse inclut les demandes des requérants concernant les nouveaux navires destinés à remplacer, respectivement, le MFV Westward Isle (Flaherty), le MFV Menhaden (Murphy) et le MFV Golden Rose (Ocean Trawlers Ltd), dont aucun n'avait été perdu en mer.

La procédure devant le Tribunal et l'arrêt attaqué

13. Devant le Tribunal, 23 requérants ont conclu à l'annulation de la décision litigieuse en ce qu'elle rejette leurs demandes d'augmentation de capacité de leurs navires. Les demandes se rapportaient toutes à la construction de nouveaux navires destinés à remplacer des navires existants n'ayant pas été perdus en mer. Les requérants ont invoqué le défaut de compétence de la Commission, le défaut de motivation de cette décision et la violation du principe de l'égalité de traitement.

14. Le Tribunal a examiné, en premier lieu, une exception d'irrecevabilité soulevée par la Commission visant à faire juger que les requérants n'étaient pas directement et individuellement concernés par la décision litigieuse aux fins de l'article 230 CE. Il a écarté cette exception principalement aux motifs que, d'une part, la décision en question devait être considérée comme un faisceau de décisions individuelles, chacune affectant la situation juridique des propriétaires des navires énumérés dans les annexes de la même décision, y compris celle des requérants, qui étaient caractérisés par rapport à toute autre personne et individualisés d'une manière analogue à celle dont le serait un destinataire, et que, d'autre part, ladite décision produisait directement des effets sur la situation juridique des requérants, ne laissant aucun pouvoir d'appréciation à ses destinataires chargés de sa mise en œuvre [12].

15. Toutefois, au vu des réponses de l'Irlande aux questions posées dans le cadre des mesures d'organisation de la procédure, le Tribunal a soulevé d'office la question de savoir si Thomas Flaherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) et O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) [13] avaient un intérêt à agir en l'espèce. Il a conclu:

«62. Il ressort de ces réponses que les demandes introduites par ces quatre requérants se fondaient sur leur intention à l'époque de faire construire des navires et de leur attribuer les noms repris à l'annexe II de la décision attaquée. Il s'est toutefois avéré que ces requérants n'avaient pas procédé à la construction de ces navires de sorte que, à la date de la décision attaquée, ils n'étaient, en fait, pas propriétaires des navires en question. Il s'ensuit que lesdits requérants n'ont pas d'intérêt à agir. En tout état de cause, ils ne sont pas individuellement concernés par la décision attaquée dès lors que les navires en question sont fictifs.»

16. Le Tribunal a, en second lieu, annulé la décision litigieuse en ce qu'elle s'appliquait aux navires des 19 autres requérants. Il a considéré que la Commission, en adoptant dans la décision litigieuse des critères non prévus par la réglementation applicable en l'espèce, avait outrepassé ses compétences [14], notamment en rejetant toutes les demandes de tonnage de sécurité supplémentaire résultant non pas de la modification de navires existants, mais de la construction de nouveaux navires destinés à remplacer des navires existants [15].

17. Les requérants soutiennent que l'appréciation du Tribunal relative à la recevabilité de leurs recours est entachée d'une erreur de

12 — Points 42 à 60 de l'arrêt attaqué.

13 — O'Neill Fishing Co. Ltd n'est pas partie au présent pourvoi.

14 — Point 134 de l'arrêt attaqué.

15 — Points 102 à 132 de l'arrêt attaqué. Étant donné que l'histoire maritime contient un long et triste catalogue d'exemples de navires «modifiés» et/ou «améliorés» ayant par la suite subi une défaillance structurelle et sombré par mauvais temps, on peut sans doute être reconnaissant au Tribunal, pour les pêcheurs, d'être parvenu à la conclusion qu'il a tirée.

droit. Ils demandent à la Cour d'infirmer l'arrêt attaqué en ce qu'il rejette leurs recours et les condamne aux dépens. Ils concluent également à l'annulation de la décision litigieuse ainsi qu'à la condamnation de la Commission aux dépens de l'instance dans son ensemble.

Analyse

18. Au cours des procédures orale et écrite, les parties ont longuement débattu sur un certain nombre d'éléments factuels qui ne me semblent pas pertinents dans le cadre du présent pourvoi, qui a pour objet de déterminer si la constatation opérée par le Tribunal au point 62 de l'arrêt attaqué peut être confirmée en droit.

19. Le Tribunal a rejeté les recours des requérants comme irrecevables pour deux raisons: d'une part, ils n'avaient pas d'intérêt à agir, dès lors que, bien qu'ils aient eu l'«intention à l'époque de faire construire des navires et de leur attribuer les noms repris à l'annexe II de la décision attaquée», les requérants n'ont pas «procédé à la construction de ces navires de sorte que, à la date de la décision attaquée, ils n'étaient, en fait, pas propriétaires des navires en question» et, d'autre part, ils n'étaient pas individuellement concernés, car lesdits navires étaient «fictifs».

20. Il importe de garder à l'esprit que, dans le reste de l'arrêt attaqué (en aucun point contesté par la Commission), le Tribunal a, d'une part, rejeté — sans opérer de distinction entre les requérants au présent pourvoi et les 19 autres requérants — l'argument de la Commission selon lequel aucun des requérants n'était directement et individuellement concerné par la décision litigieuse et, d'autre part, a estimé que c'était à tort que la Commission avait rejeté les demandes en cause au motif que l'augmentation du tonnage de sécurité résultait de la construction de nouveaux navires et non de la modification de navires existants.

21. Les requérants font valoir, notamment, que la conclusion relative à l'irrecevabilité de leurs recours est incompatible avec ces autres constatations. Je partage, pour l'essentiel, cet avis pour les raisons décrites ultérieurement et je considère qu'il n'est pas nécessaire à cet égard — ou approprié, dans le cadre d'un pourvoi — d'examiner les autres allégations formulées, de nature plus factuelle.

Intérêt à agir

22. Conformément à une jurisprudence constante, un recours en annulation intenté par une personne physique ou morale n'est recevable que dans la mesure où le requérant

a un intérêt à voir annuler l'acte attaqué. Cet intérêt doit être né et actuel et s'apprécie au jour où le recours est formé [16].

23. Au point 62 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a considéré la possession des navires de remplacement à la date de la décision litigieuse comme l'élément crucial pour déterminer l'absence d'intérêt à agir des requérants. Nulle part dans cet arrêt le Tribunal n'a constaté expressément que les 19 autres requérants possédaient effectivement des navires de remplacement à cette date, mais on peut présumer qu'il en était convaincu, car, dans le cas contraire, sa décision sur la recevabilité aurait été purement arbitraire.

24. Le Tribunal est donc parti du principe que les requérants qui avaient déjà construit (ou qui peut-être construisaient déjà) des navires de remplacement dont ils étaient propriétaires à la date de la décision litigieuse avaient un intérêt à voir annuler cette décision, alors que les requérants n'ayant pas entrepris ces actions n'avaient pas un tel intérêt.

25. Cette approche me paraît totalement erronée.

16 — Voir, pour une récente illustration de cette jurisprudence, arrêt du 20 septembre 2007, Salvat père & fils e.a./ Commission (T-136/05, Rec. p. II-4063, point 34 et jurisprudence citée).

26. La procédure en cause dans la présente affaire est une procédure d'autorisation. Un certain tonnage est autorisé pour la flotte de pêche de chaque État membre et des augmentations spécifiques de ce tonnage peuvent être autorisées par décision de la Commission si les critères pertinents sont remplis.

27. Certes, ladite procédure ne semble pas impliquer l'interdiction d'effectuer les travaux requis pour une telle augmentation de tonnage avant la délivrance de l'autorisation. Toutefois, elle n'empêche pas non plus d'attendre l'autorisation avant de réaliser les travaux. De fait, cette dernière approche peut être considérée par beaucoup comme la plus prudente, pour ne pas dire la plus correcte.

28. Si, comme le Tribunal l'a constaté, une augmentation du tonnage de sécurité résultant de la construction d'un navire de remplacement est susceptible de faire l'objet d'une autorisation, toute personne ayant sollicité une telle augmentation de tonnage a clairement un intérêt à demander l'annulation d'une décision refusant l'autorisation correspondante. Il est sans doute vrai que cet intérêt est plus pressant pour les personnes ayant déjà, à la date de cette décision, engagé des dépenses pour la construction en question, mais il existe néanmoins pour tous. L'annulation de la décision signifie, pour toutes les personnes dont les demandes ont été rejetées, que l'autorisation est à nouveau possible et une telle autorisation, lorsqu'elle intervient, signifie que toutes les démarches

restant à accomplir afin d'obtenir ou d'utiliser l'augmentation du tonnage de sécurité peuvent désormais être entreprises. L'arrêt attaqué ne fournit aucun motif justifiant une distinction entre les requérants selon qu'ils auraient plus ou moins anticipé l'autorisation avant la date de la décision litigieuse et, à mon sens, de tels motifs n'existent pas.

29. Les arguments de la Commission tendant à démontrer que cet intérêt peut expirer au cours de la procédure et que l'intérêt des requérants est fondé sur un événement futur et hypothétique ne sauraient donc prospérer.

Les requérants étaient-ils individuellement concernés?

30. L'autre motif ayant conduit le Tribunal à déclarer les recours des requérants irrecevables est que ces derniers n'auraient pas été individuellement concernés au sens de l'article 230 CE. Le Tribunal a admis que tous les requérants étaient directement concernés par la décision litigieuse et que la possession des navires mentionnés dans les annexes suffisait à établir que les intéressés étaient individuellement concernés, distinguant les requérants au pourvoi uniquement en raison du fait que les navires en question étaient «fictifs».

31. Il me semble qu'il existe deux possibilités quant à ce que le Tribunal a pu vouloir signifier par ce terme.

32. Le sens ordinaire du terme «fictif» désigne une chose qui n'est pas réelle ou dont on feint l'existence et qui, par conséquent, n'existe que dans l'imagination. Appliqué à la présente affaire, il signifierait que les requérants ne souhaitaient pas réellement remplacer les navires qu'ils possédaient initialement par des navires incorporant un tonnage de sécurité supplémentaire ou qu'il s'agissait uniquement d'un projet indéfini ou d'une vague idée auxquels aucun effet identifiable n'était attaché.

33. L'arrêt attaqué ne contient toutefois aucune constatation de fait de nature à étayer ce point de vue. Cette constatation ne saurait être déduite de la simple circonstance que les requérants n'avaient pas encore, à la date de la décision litigieuse, construit les navires de remplacement envisagés ou entamé leur construction.

34. L'interprétation alternative est que, en employant le terme «fictif», le Tribunal a simplement entendu indiquer que les navires n'existaient pas.

35. Il est vrai que, comme le soutient la Commission, la question de savoir si un

navire a été construit ou non est une question de fait qui ne peut faire l'objet d'un pourvoi, sauf s'il y a eu une dénaturation des preuves par le Tribunal. La conclusion à tirer de ce fait (en particulier, la question de savoir si le fait qu'un navire à l'état de projet n'a pas encore été construit signifie qu'un requérant n'est pas individuellement concerné) est, toutefois, une question de droit susceptible de pourvoi.

36. Pour les mêmes raisons, mutatis mutandis, que celles que j'ai indiquées antérieurement en ce qui concerne l'intérêt à agir [17], je ne considère pas que l'existence ou la possession des navires de remplacement à la date de la décision litigieuse, à celle de l'introduction d'un recours devant le Tribunal ou à la date de l'arrêt attaqué soit le critère correct permettant de déterminer si les requérants sont individuellement concernés par cette décision.

37. À l'audience, la Commission a cherché à comparer les requérants à une personne susceptible d'acheter un jour une Ferrari. Elle a soutenu que l'intention ne fait pas de cette personne le propriétaire actuel d'une Ferrari et ne l'individualise pas suffisamment pour lui permettre de contester toute décision concernant les Ferrari. La Commission a parfaitement raison au sujet de l'hypothétique acquéreur d'une Ferrari. Toutefois, la comparaison qu'elle tente d'établir avec la situation des requérants ne résiste pas à l'examen.

38. Comme le Tribunal l'a constaté aux points 42 à 60 de l'arrêt attaqué, tous les requérants étaient individuellement concernés par la décision litigieuse aux motifs qu'ils avaient présenté des demandes individuelles d'augmentation du tonnage de sécurité, que ces demandes ont été soumises et examinées au cas par cas et que les requérants étaient nommément identifiés comme les propriétaires des navires énumérés à l'annexe II de la décision.

39. Cette situation ne saurait être comparée à celle d'un individu qui a bon espoir d'acquérir un jour une Ferrari et qui tente de contester une mesure générale concernant les Ferrari et risquant de faire obstacle à son ambition.

40. La Commission soutient également que tant qu'un navire est encore sur la planche à dessin, sa propriété ne peut être attribuée à une partie en particulier. Ainsi, la partie qui ne possède que le plan d'un navire donné à un moment déterminé ne saurait être individuellement concernée. Les plans présentés peuvent (alternativement ou à titre

17 — Voir points 22 à 28 des présentes conclusions.

complémentaire) être utilisés ultérieurement par une autre partie.

41. Cet argument me paraît dénué de pertinence.

42. Tous les plans, qu'ils concernent des nouveaux navires ou des modifications devant être apportées à des navires existants, peuvent être copiés ou réutilisés de diverses façons, avec ou sans modification. Toutefois, ainsi que la Commission l'a fait valoir elle-même à l'audience et comme il ressort clairement du contexte juridique, les demandes de tonnage de sécurité sont examinées au cas par cas. S'il est autorisé, le tonnage de sécurité est accordé au titre de la demande correspondante. Que les mêmes plans soient utilisés ultérieurement ou de façon complémentaire dans un contexte différent, l'autorisation relative à un tonnage de sécurité supplémentaire s'attache uniquement au propriétaire d'un navire désigné.

43. J'en conclus que, selon ce qu'il a voulu signifier en employant le terme «fictif», soit le Tribunal s'est fondé sur une qualification juridique erronée des faits, soit il a appliqué un critère incorrect en droit pour déterminer si les requérants étaient individuellement concernés.

Conclusion relative au pourvoi

44. Eu égard aux considérations qui précèdent, je conclus que l'arrêt attaqué doit être annulé en ce qu'il déclare les recours des requérants irrecevables.

Sur le bien-fondé du recours intenté en première instance

45. L'article 61 du statut de la Cour de justice prévoit que, lorsque la décision du Tribunal est annulée, la Cour peut statuer elle-même définitivement sur le litige, lorsque celui-ci est en état d'être jugé.

46. Il n'est normalement pas opportun pour la Cour, après avoir écarté une constatation d'irrecevabilité, d'examiner le fond du litige en première instance. Dans la plupart des cas, par définition, les arguments sur le fond n'auront pas été examinés par le Tribunal et le litige ne sera donc pas en état d'être jugé par la Cour.

47. En l'espèce, toutefois, dès lors que la recevabilité des recours des requérants au pourvoi est admise, rien ne les différencie des 19 autres requérants. Tous les recours

faisaient partie d'une série commune, tous les requérants étaient représentés par les mêmes avocats et le Tribunal a examiné l'ensemble des arguments conjointement, sans opérer de distinction entre les requérants. Le Tribunal a statué en se fondant sur des motifs uniformément applicables à tous ces requérants.

48. L'analyse de fond contenue dans l'arrêt attaqué peut donc être appliquée telle quelle aux requérants au pourvoi, avec précisément pour résultat celui qu'ils recherchaient initialement. L'arrêt attaqué doit ainsi être annulé uniquement en ce qu'il déclare les recours des requérants au pourvoi irrecevables.

49. Étant donné, toutefois, que le Tribunal a limité l'annulation de la décision litigieuse à l'annulation de ses effets sur les navires des requérants dont les recours avaient été déclarés recevables, il s'avère également nécessaire pour la Cour d'annuler cette décision en ce qu'elle s'applique aux navires des requérants au pourvoi. Cela placerait ces derniers dans la même situation que les requérants ayant obtenu gain de cause devant le Tribunal et qui attendent désormais une nouvelle décision de la Commission sur leur demande de tonnage de sécurité.

Sur les dépens

50. Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. Les requérants ayant conclu à la condamnation de la Commission et cette dernière ayant, à mon sens, succombé en ses moyens, il y a lieu de la condamner aux dépens.

Conclusion

51. J'estime donc que la Cour devrait:

— annuler l'arrêt du Tribunal de première instance des Communautés européennes du 13 juin 2006, Boyle e.a./Commission (T-218/03 à T-240/03)

dans les affaires T-224/03, T-226/03 et T-236/03 en ce qu'il rejette comme irrecevables les recours en annulation de la décision 2003/245/CE de la Commission, du 4 avril 2003, relative aux demandes reçues par la Commission d'accroître les objectifs du POP IV en vue d'améliorer la sécurité, la navigation en mer, l'hygiène, la qualité des produits et les conditions de travail pour les navires d'une longueur hors tout supérieure à 12 mètres et condamne les requérants au pourvoi aux dépens;

— annuler la décision 2003/245/CE de la Commission en ce qu'elle s'applique aux navires des requérants au pourvoi et

— condamner la Commission des Communautés européennes aux dépens.