ARRÊT DE LA COUR

12 mars 2002 *

Dans les affaires jointes C-27/00 et C-122/00,

ayant pour objet des demandes adressées à la Cour, en application de l'article 234 CE, respectivement par la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Royaume-Uni) (C-27/00), ainsi que par la High Court (Irlande) (C-122/00), et tendant à obtenir, dans les litiges pendants devant ces juridictions entre

The Queen

et

Secretary of State for the Environment, Transport and the Regions,

ex parte:

Omega Air Ltd (C-27/00),

* Langue de procédure: l'anglais.

et entre

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

et

Irish Aviation Authority (C-122/00),

une décision à titre préjudiciel sur la validité de l'article 2, point 2, du règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil, du 29 avril 1999, relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993) (JO L 115, p. 1, et L 120, p. 47),

LA COUR,

composée de M. G. C. Rodríguez Iglesias, président, M. P. Jann, M^mes^ F. Macken et N. Colneric, et M. S. von Bahr, présidents de chambre, MM. C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (rapporteur), J. N. Cunha Rodrigues et C. W. A. Timmermans, juges,

avocat général: M. S. Alber,
greffier: M. H. A. Rühl, administrateur principal,

considérant les observations écrites présentées:

— pour Omega Air Ltd (C-27/00), par MM. D. Vaughan, QC, et A. Robertson, barrister, mandatés par M. M. Offer, solicitor,

— pour Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd et Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), par MM. J. O'Reilly, SC, et A. M. Collins, BL, mandatés par M. C. A. Kelly, solicitor,

— pour l'Irish Aviation Authority (C-122/00), par le cabinet A & L Goodbody, solicitors,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M. J. E. Collins, en qualité d'agent, assisté de MM. R. Plender, QC, et M. Hoskins, barrister,

— pour le Conseil de l'Union européenne (C-122/00), par MM. J. P. Jacqué, A. Lopes Sabino et A. Feeney, en qualité d'agents,

— pour la Commission des Communautés européennes, par MM. F. Benyon et E. White, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les observations orales d'Omega Air Ltd (C-27/00), représentée par MM. D. Vaughan et A. Robertson, d'Omega Air Ltd, d'Aero Engines Ireland Ltd et d'Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), représentées par MM. J. O'Reilly et

A. M. Collins, de l'Irish Aviation Authority (C-122/00), représentée M. B. J. Walsh, solicitor, du gouvernement du Royaume-Uni, représenté par MM. J. E. Collins, R. Plender et M. Hoskins, du Conseil, représenté par MM. A. Lopes Sabino et A. Feeney, et de la Commission, représentée par MM. F. Benyon et E. White, à l'audience du 26 juin 2001,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 20 septembre 2001,

rend le présent

Arrêt

1 Par ordonnance du 21 décembre 1999, parvenue à la Cour le 31 janvier 2000, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), a posé, en application de l'article 234 CE, une question préjudicielle relative à la validité de l'article 2, point 2, du règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil, du 29 avril 1999, relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993) (JO L 115, p. 1, et L 120, p. 47, ci-après le «règlement»).

2 Par ordonnance du 21 mars 2000, parvenue à la Cour le 23 mars suivant, la High Court (Irlande) a posé une question ayant en substance le même objet.

3 Ces questions ont été soulevées dans le cadre de litiges opposant, en matière d'aviation civile, Omega Air Ltd (ci-après «Omega») aux autorités du Royaume-Uni (C-27/00) et cette dernière société ainsi qu'Aero Engines Ireland Ltd et Omega Aviation Services, des entreprises qui respectivement commercialisent et assurent l'entretien des avions, aux autorités irlandaises (C-122/00). Elles visent, en substance, à savoir si, en ce qu'il interdit l'immatriculation et l'exploitation des avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé à la suite de l'installation d'un nouveau moteur lorsque celui-ci affiche un taux de dilution inférieur à 3, quand bien même l'appareil répondrait aux exigences du chapitre 3 du volume I, deuxième partie, de l'annexe 16 de la convention de Chicago, du 7 décembre 1944, relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»), l'article 2, point 2, du règlement viole l'obligation de motivation découlant de l'article 253 CE, le principe général de proportionnalité, le principe d'égalité et de non-discrimination et l'accord sur les obstacles techniques au commerce (ci-après l'«AOTC»).

4 Pour la bonne compréhension des questions préjudicielles, une explication de la notion de «taux de dilution» ainsi qu'un rappel de l'évolution de la réglementation en la matière s'imposent.

Le taux de dilution

5 Les émissions sonores des moteurs à réaction proviennent notamment du bruit généré à l'extérieur du moteur par la rencontre avec l'atmosphère du ou des jets d'échappement (bruit de «jet»).

6 Avec l'invention du moteur à «double flux», de l'air à basse pression n'est pas utilisé dans le processus de combustion. Il s'échappe dans un conduit distinct et est éjecté, à faible vitesse, par la tuyère de propulsion — alors que les gaz chauds

sont expulsés à grande vitesse — afin de fournir une part significative de la poussée totale du moteur. La vitesse moyenne globale du jet (combinaison du gaz et de l'air éjectés) s'en trouve réduite, atténuant d'autant le bruit du jet.

7 Le taux de dilution mesure le rapport entre la masse d'air froid «dérivé», ou air de dilution, qui ne traverse ni la chambre de combustion ni la turbine, et la masse d'air qui est mélangée au carburant et brûlée dans le «réacteur de base».

8 Dans les premiers moteurs à double flux, la proportion du flux d'air total qui fournissait l'air de dilution ne dépassait pas la moitié de l'air total utilisé (taux de dilution inférieur ou égal à 1).

9 Grâce à de nouveaux progrès techniques, le taux de dilution a pu être accru au fil des années, ce qui aurait permis de réduire sensiblement le bruit et la consommation de carburant.

Le cadre juridique international et communautaire

La convention de Chicago, l'annexe 16 de celle-ci et les résolutions de l'OACI

10 La convention de Chicago, qui a été ratifiée par tous les États membres de la Communauté, cette dernière n'étant toutefois pas elle-même partie à ladite convention, a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après

l'«OACI»). Aux termes de l'article 44 de la convention de Chicago, l'OACI a pour objet de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale, ainsi que de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux.

11 À la suite d'une résolution adoptée par son assemblée en 1972, l'OACI a établi un programme d'action en matière d'environnement. Des orientations pour le contrôle des émissions des moteurs d'aéronefs ont été publiées en 1977.

12 Les dispositions pertinentes aux fins des litiges au principal figurent dans l'annexe 16 de la convention de Chicago, intitulée «Normes internationales et pratiques recommandées — Protection de l'environnement».

13 L'annexe 16 contient deux volumes: le volume I, relatif au bruit des aéronefs, et le volume II, relatif aux émissions des moteurs d'aviation.

14 Le volume I est divisé en cinq parties. La première partie contient des définitions, la deuxième partie décrit les procédures de certification acoustique des aéronefs, les troisième, quatrième et cinquième parties concernent les procédures de mesure, d'évaluation et d'atténuation du bruit. La deuxième partie est elle-même subdivisée en un certain nombre de chapitres précisant chacun les normes acoustiques et les procédures de certification applicables aux différentes catégories d'avions.

15 Le chapitre 2 de la deuxième partie expose les conditions et procédures de certification acoustique des avions à réaction subsoniques dont la demande de certificat de navigabilité introduite pour le prototype a été acceptée avant le

6 octobre 1977. Le chapitre 3 de cette même deuxième partie du volume I de ladite annexe 16 (ci-après le «chapitre 3») expose les conditions plus strictes applicables aux modèles d'avions à réaction subsoniques dont la demande de certificat de navigabilité introduite pour le prototype a été acceptée à partir de cette date.

16 Le chapitre 3 instaure une méthode globale de calcul des émissions sonores des avions. Il s'agit de mesurer le bruit cumulé que fait un avion au décollage, en position latérale et à l'approche, ce bruit étant celui que perçoivent les riverains des aéroports. Le bruit des avions à des fins de certification acoustique s'exprime en termes de «niveau effectif de bruit perçu» («EPNL»), mesuré en «décibels de bruit effectivement perçu» («EPNdB»). Cette échelle est pondérée en fonction des fréquences auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible.

17 Le total des mesures de certification effectuées pour ces positions donne une indication du bruit global de l'avion. Le niveau de bruit produit en un ou deux points de mesure qui excède le niveau maximal peut être compensé, dans certaines limites, par la prise en compte du niveau de bruit inférieur engendré à un autre ou aux autres points.

18 La résolution A31-11 de l'assemblée de l'OACI offrait aux États la possibilité de restreindre l'exploitation des avions visés au chapitre 2 qui ne répondaient pas aux exigences du chapitre 3. Elle les invitait toutefois d'abord à examiner, en particulier, si l'attrition normale des avions en fonctionnement ou une règle de non-adjonction (c'est-à-dire une règle interdisant toute nouvelle immatriculation d'un avion donné) ne suffiraient pas à assurer la protection nécessaire (paragraphe 1 de ladite résolution).

19 Les États qui imposeraient des restrictions d'exploitation à de tels aéronefs étaient invités à prévoir une période de retrait progressif d'au moins 7 ans, à compter du 1er avril 1995, et à ne pas limiter l'exploitation des avions de moins de 25 ans, des

gros-porteurs existants ou de tout autre aéronef équipé d'un moteur à taux de dilution élevé avant la fin de la période de retrait, c'est-à-dire avant le 1er avril 2002 (paragraphe 2).

20 En tout état de cause, les États étaient invités, pour le cas où des standards de certification plus exigeants que ceux contenus dans le chapitre 3 seraient introduits, à ne pas imposer des restrictions d'exploitation aux avions répondant aux prescriptions de ce chapitre (paragraphe 4).

21 Lors de la 32e assemblée de l'OACI, qui s'est tenue du 22 septembre au 22 octobre 1998, la résolution A32-8 a confirmé la résolution A31-11 et a exposé, conformément à celle-ci, les buts et les pratiques de l'OACI en matière de protection environnementale.

La réglementation communautaire antérieure au règlement

22 Avant que le règlement ne soit applicable, la Communauté avait adopté trois directives imposant des limites aux émissions sonores des aéronefs: la directive 80/51/CEE du Conseil, du 20 décembre 1979, relative à la limitation des émissions sonores des aéronefs subsoniques (JO 1980, L 18, p. 26), telle que modifiée notamment par la directive 83/206/CEE du Conseil, du 21 avril 1983 (JO L 117, p. 15); la directive 89/629/CEE du Conseil, du 4 décembre 1989, relative à la limitation des émissions sonores des avions à réaction subsoniques civils (JO L 363, p. 27), et la directive 92/14/CEE du Conseil, du 2 mars 1992, relative à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1 deuxième partie chapitre 2, deuxième édition (1988) (JO L 76, p. 21), telle que modifiée par la directive 98/20/CE du Conseil, du 30 mars 1998 (JO L 107, p. 4). Seules ces deux dernières directives présentent de l'intérêt pour les affaires au principal.

23 La directive 89/629 constituait le premier stade de la suppression progressive de l'exploitation d'avions non conformes aux normes énoncées au chapitre 3 (septième considérant). À cet effet, elle a introduit la règle de non-adjonction, selon laquelle seuls des aéronefs conformes aux normes dudit chapitre 3 pouvaient faire l'objet d'une nouvelle inscription dans les registres de l'aviation civile des États membres.

24 Toutefois, par dérogation à ce régime plus rigoureux, les articles 4, sous e), et 5 de la directive 89/629 prévoyaient que les États membres avaient le droit d'accorder des dérogations à l'article 2 de celle-ci, notamment en faveur d'aéronefs propulsés par des moteurs ayant un taux de dilution égal ou supérieur à 2.

25 À la règle de non-adjonction prévue par la directive 89/629, la directive 92/14 a ajouté une règle de non-exploitation, tempérée par la possibilité de dérogations notamment pour des raisons économiques.

26 La règle de non-exploitation figurait à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 92/14, disposition libellée comme suit:

«Les États membres veillent à ce que, à partir du 1er avril 1995, les avions à réaction subsoniques civils équipés de moteurs dont le taux de dilution est inférieur à 2 ne puissent être exploités sur les aéroports situés sur leur territoire que s'ils sont pourvus d'un certificat acoustique répondant:

a) soit aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, deuxième édition (1988);

b) soit aux normes énoncées au chapitre 2 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de ladite convention, sous réserve que le premier certificat de navigabilité individuel ait été délivré depuis moins de vingt-cinq ans.»

27 Aux termes de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 92/14, les États membres étaient tenus d'accorder des dérogations à l'article 2, paragraphe 1, de celle-ci pour les avions susceptibles d'être modifiés pour satisfaire aux normes du chapitre 3 grâce à un «équipement de conversion approprié» (procédé connu sous la dénomination d'«insonorisation»).

28 En vertu de l'article 2, paragraphe 2, de la directive 92/14, tous les avions à réaction subsoniques civils destinés à être exploités sur les aéroports situés sur le territoire des États membres devaient, en principe, être conformes aux normes énoncées au chapitre 3 à la date du 1er avril 2002, sous réserve de certaines dérogations qui ont été ultérieurement modifiées par la directive 98/20. Toutefois, aux termes de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 92/14, telle que modifiée par la directive 98/20, sous réserve de l'approbation de l'autorité compétente d'un État membre, il ne pouvait être demandé aux compagnies aériennes, sur le fondement de la règle édictée par ledit article 2, paragraphe 1, de supprimer des registres des avions ne répondant pas aux normes dudit chapitre 3 à un rythme annuel correspondant à plus de 10 % de la flotte d'avions à réaction subsoniques civils des transporteurs aériens communautaires.

29 En raison de l'aggravation de la situation acoustique et environnementale des aéroports communautaires, le Conseil a adopté le règlement.

Le règlement

30 Le premier considérant du règlement précise que «la mobilité durable constitue l'un des principaux objectifs de la politique commune des transports [...]», ce qui

nécessite «une orientation générale tendant à garantir le bon fonctionnement du système de transport communautaire et la protection de l'environnement». Selon le quatrième considérant du règlement, «la croissance des activités du transport aérien sur les aéroports communautaires est de plus en plus dépendante des contraintes environnementales» et «l'exploitation d'avions moins bruyants sur ces aéroports peut contribuer à mieux utiliser la capacité [de ceux-ci]».

31 Aux termes de l'article 1er du règlement:

«Le présent règlement a pour objet de définir les règles visant à empêcher une aggravation dans la Communauté des nuisances sonores générées par les avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé, ainsi que d'autres effets préjudiciables à l'environnement.»

32 Les principales dispositions du règlement sont les articles 2, point 2, et 3 de celui-ci. Cette dernière disposition interdit l'immatriculation et l'exploitation des «avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé». Cette expression est définie à l'article 2, point 2, du règlement de la manière suivante:

«un avion initialement certifié selon les critères du chapitre 2 ou selon des normes équivalentes, ou initialement non certifié sur le plan acoustique puis modifié afin de répondre aux normes du chapitre 3, soit directement, par des mesures techniques, soit indirectement, par des mesures restreignant l'exploitation; les avions à réaction subsoniques civils qui, initialement, n'ont pu avoir une double certification aux normes du chapitre 3 que par des restrictions de poids doivent être considérés comme des avions dont le certificat a été renouvelé; les avions à réaction subsoniques civils qui ont été modifiés afin de répondre aux normes du chapitre 3, dont les moteurs ont été entièrement remplacés par des moteurs dont le taux de dilution est égal ou supérieur à trois ne doivent pas être considérés comme des avions dont le certificat a été renouvelé».

33 Cette définition des «avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé» doit être lue à la lumière du cinquième considérant du règlement selon lequel «[...] les anciens types d'avions ayant subi certaines modifications afin d'améliorer leur niveau de certification acoustique sont beaucoup plus bruyants, à masse égale, que les avions modernes certifiés dès l'origine pour satisfaire aux normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993); [...] ces modifications prolongent la durée de vie d'avions qui auraient été normalement retirés de l'exploitation; [...] ces modifications tendent à augmenter les émissions polluantes et la consommation des moteurs fabriqués selon des normes dépassées; [...] les avions peuvent être remotorisés pour avoir des performances acoustiques comparables à celles des avions certifiés dès l'origine conformes aux normes du chapitre 3».

34 Le règlement a été adopté dans un contexte de conflit avec les États-Unis d'Amérique. Comme il était cependant souhaitable que les nouvelles mesures de limitation du bruit et des émissions des aéronefs soient arrêtées au niveau international, le Conseil a décidé de retarder d'un an l'application du règlement, prévue à l'article 7 de celui-ci, afin de permettre la tenue de négociations. Sans que le conflit ait pu être résolu, le règlement est entré en vigueur le 4 mai 2000.

L'AOTC

35 L'accord instituant l'Organisation mondiale du commerce (ci-après l'«OMC») a été signé par la Communauté européenne ainsi que par chacun de ses États membres et approuvé au nom de cette dernière, pour ce qui concerne les matières relevant de ses compétences, par la décision 94/800/CE du Conseil, du 22 décembre 1994 (JO L 336, p. 1). La Communauté est partie à tous les accords commerciaux gérés par l'OMC, y compris l'AOTC.

36 L'article 2 de l'AOTC prévoit:

«2.1 Les membres feront en sorte, pour ce qui concerne les règlements techniques, qu'il soit accordé aux produits importés en provenance du territoire de tout membre un traitement non moins favorable que celui qui est accordé aux produits similaires d'origine nationale et aux produits similaires originaires de tout autre pays.

2.2 Les membres feront en sorte que l'élaboration, l'adoption ou l'application des règlements techniques n'aient ni pour objet ni pour effet de créer des obstacles non nécessaires au commerce international.

2.3 Les règlements techniques ne seront pas maintenus si les [...] objectifs [...] ont changé de telle sorte qu'il est possible d'y répondre d'une manière moins restrictive pour le commerce.

2.4 Dans le cas où des règlements techniques sont requis et où des normes internationales pertinentes existent [...] les membres utiliseront ces normes internationales ou leurs éléments pertinents comme base de leurs règlements techniques, sauf lorsque ces normes internationales ou ces éléments seraient inefficaces ou inappropriés pour réaliser les objectifs légitimes recherchés, par exemple en raison de facteurs climatiques ou géographiques fondamentaux ou de problèmes technologiques fondamentaux.

2.5 Lorsqu'il élaborera, adoptera ou appliquera un règlement technique pouvant avoir un effet notable sur le commerce d'autres membres, un membre justifiera, si un autre membre lui en fait la demande, ce règlement

technique au regard des dispositions des paragraphes 2 à 4. Chaque fois qu'un règlement technique sera élaboré, adopté ou appliqué en vue d'atteindre l'un des objectifs légitimes expressément mentionnés au paragraphe 2, et qu'il sera conforme aux normes internationales pertinentes, il sera présumé — cette présomption étant réfutable — ne pas créer un obstacle non nécessaire au commerce international.

2.6 En vue d'harmoniser le plus largement possible les règlements techniques, les membres participeront pleinement, dans les limites de leurs ressources, à l'élaboration, par les organismes internationaux à activité normative compétents, de normes internationales concernant les produits pour lesquels ils ont adopté, ou prévoient d'adopter, des règlements techniques.

2.7 Les membres envisageront de manière positive d'accepter comme équivalents les règlements techniques des autres membres, même si ces règlements diffèrent des leurs, à condition d'avoir la certitude que ces règlements remplissent de manière adéquate les objectifs de leurs propres règlements.

2.8 Dans tous les cas où cela sera approprié, les membres définiront les règlements techniques basés sur les prescriptions relatives au produit en fonction des propriétés d'emploi du produit plutôt que de sa conception ou de ses caractéristiques descriptives.»

Les litiges au principal et les questions préjudicielles

37 Omega commercialise des avions, principalement des Boeing 707, et exerce des activités connexes telles que l'entretien de moteurs d'avions. En 1996, Omega a annoncé son programme visant à remplacer les moteurs d'un certain nombre de

Boeing 707 par des moteurs Pratt & Whitney JT8D-219 dont le taux de dilution s'élevait à 1,74.

38 À l'époque où a été prise la décision d'inclure dans la proposition de règlement (98/C 118/12, JO 1998, C 118, p. 20, et 98/C 329/07, JO 1998, C 329, p. 10) les avions dont les moteurs avaient été remplacés par des moteurs ayant un taux de dilution inférieur à 3, il était trop tard pour qu'Omega modifie ses plans. Nonobstant ses démarches auprès des institutions communautaires, sa situation n'aurait pas été prise en considération, le règlement empêchant l'exploitation dans la Communauté des Boeing 707 «remotorisés», quand bien même ceux-ci auraient respecté les normes d'émissions sonores et polluantes prévues au chapitre 3.

39 Omega a dès lors engagé des procédures contre les autorités responsables de l'aviation civile au Royaume-Uni et en Irlande, afin que le règlement soit déclaré inapplicable.

40 Estimant sérieux certains des griefs soulevés par Omega dans l'affaire C-27/00, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«L'article 2, point 2, du règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil est-il invalide en ce qu'il définit 'l'avion à réaction subsonique civil dont le certificat a été renouvelé' de telle sorte que les avions dont le moteur a été remplacé 'par des moteurs ayant un taux de dilution égal ou supérieur à 3' ne sont pas soumis aux

interdictions imposées par le règlement, mais que les avions entièrement remotorisés avec des moteurs ayant un taux de dilution inférieur à 3 sont soumis aux interdictions, notamment en considération:

a) de l'obligation de motiver prévue à l'article 253 CE;

b) du principe général de proportionnalité;

c) des droits que les particuliers peuvent tirer de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce et/ou de l'accord sur les obstacles techniques au commerce?»

41 Pour des raisons identiques, au regard des griefs soulevés par Omega ainsi que par les autres sociétés concernées par le programme de «remotorisation» dans l'affaire C-122/00, la High Court (Irlande) a également décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour la question préjudicielle suivante:

«L'article 2, point 2, du règlement (CE) n° 925/99 du Conseil, du 29 avril 1999, relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993), est-il invalide en ce qu'il définit 'les avions à réaction subsoniques civils dont le certificat a été renouvelé' comme incluant 'les avions à réaction subsoniques civils', tels que définis au point 1 dudit

article 2, qui a été modifié afin de répondre aux normes du chapitre 3 en étant entièrement remotorisés avec des moteurs ayant un taux de dilution inférieur à trois, notamment en considération:

a) de l'obligation de motiver prévue à l'article 253 CE;

b) du principe d'égalité de traitement;

c) du principe de proportionnalité;

d) de la compatibilité de cette disposition avec l'accord instituant l'Organisation mondiale du commerce et, en particulier, avec l'accord sur les obstacles techniques au commerce qui y est annexé?»

42 Par ordonnance du président de la Cour du 23 mars 2001, les affaires C-27/00 et C-122/00 ont été jointes aux fins de la procédure orale et de l'arrêt.

Sur l'obligation de motivation

43 Omega fait valoir que l'obligation de motivation a été méconnue. L'introduction du critère du taux de dilution égal ou supérieur à 3, qui trouverait sa source dans une initiative du Coreper (Comité des représentants permanents), n'aurait donné lieu à aucune justification dans les considérants du règlement.

44 L'obligation de motivation pesant sur le Conseil serait d'autant plus impérieuse que le règlement s'écarterait des règles de la convention de Chicago, ainsi que de toute la législation communautaire antérieure en matière d'émissions sonores des avions.

45 Omega relève également que le cinquième considérant du règlement se limite à opérer une distinction entre les avions insonorisés et les avions remotorisés. Alors que les premiers feraient l'objet d'une appréciation défavorable, il n'en serait pas de même des seconds. Dans ces conditions, établir des différences de traitement au sein de cette seconde catégorie d'avions, comme le fait l'article 2, point 2, du règlement, reviendrait à contredire le cinquième considérant de celui-ci.

46 À cet égard, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, la motivation exigée par l'article 253 CE doit être adaptée à la nature de l'acte en cause. Elle doit faire apparaître, d'une façon claire et non équivoque, le raisonnement de l'institution communautaire, auteur de l'acte, de manière à permettre aux intéressés de connaître les justifications de la mesure prise et à la Cour d'exercer son contrôle. Il résulte de cette jurisprudence que l'on ne saurait exiger que la motivation d'un acte spécifie tous les éléments de fait et de droit pertinents. En effet, la question de savoir si la motivation d'un acte satisfait aux exigences de l'article 253 CE doit être appréciée au regard non seulement de son libellé, mais aussi de son contexte ainsi que de l'ensemble des règles juridiques régissant la matière concernée (voir, en ce sens, arrêts du 5 mai 1998, Royaume-Uni/Commission, C-180/96, Rec. p. I-2265, point 70, et du 12 novembre 1998, Italie/Conseil, C-352/96, Rec. p. I-6937, point 40).

47 La Cour a également jugé que, si l'acte contesté fait ressortir l'essentiel de l'objectif poursuivi par l'institution, il serait excessif d'exiger une motivation spécifique pour les différents choix techniques opérés (arrêt du 7 novembre 2000, Luxembourg/Parlement et Conseil, C-168/98, Rec. p. I-9131, point 62).

48 En l'espèce, le règlement contient une description cohérente et suffisante de la situation d'ensemble qui a conduit à son adoption ainsi que des objectifs poursuivis par la Communauté. Ceux-ci consistent à réduire les principaux inconvénients pour l'environnement qui résultent du trafic aérien, à savoir le bruit, les émissions polluantes et la consommation de carburant, ainsi que cela ressort du cinquième considérant et de l'article 1er dudit règlement.

49 C'est pour atteindre ce triple objectif que le règlement entend introduire des exigences plus strictes que celles du chapitre 3. À cet égard, le cinquième considérant du règlement précise que les résultats des modifications apportées aux avions pour les rendre conformes aux normes dudit chapitre 3 sont moins satisfaisants que ceux obtenus par des avions modernes.

50 En outre, il ressort de l'ensemble du règlement que le législateur communautaire partait du principe que des moteurs neufs, dont le taux de dilution est inférieur à 3, présentent des caractéristiques environnementales moins satisfaisantes que les moteurs dont le taux de dilution est plus élevé ou que les moteurs d'avions de conception entièrement nouvelle.

51 Bien qu'une explication plus circonstanciée du choix du seul critère du taux de dilution ainsi que du fait que celui-ci a été fixé à 3 eût été souhaitable, il convient de rappeler qu'il ne saurait être exigé de la motivation d'un règlement à portée générale qu'elle spécifie les différents faits, parfois très nombreux et complexes, au vu desquels ce règlement a été adopté ni a fortiori qu'elle en fournisse une appréciation technique plus ou moins complète (voir arrêt du 30 novembre 1978, Welding, 87/78, Rec. p. 2457, point 11). Il en va tout particulièrement ainsi lorsque ces éléments factuels et techniques pertinents sont bien connus des milieux intéressés.

52 Quant au dernier membre de phrase du cinquième considérant du règlement, aux termes duquel «les avions peuvent être remotorisés pour avoir des performances

acoustiques comparables à celles des avions certifiés dès l'origine conformes aux normes du chapitre 3», il convient de souligner qu'il n'est pas en contradiction avec l'article 2, point 2, dudit règlement. En effet, ainsi que cela ressort des réponses de la Commission aux questions écrites posées par la Cour, il vise les moteurs technologiquement avancés et de fabrication récente, lesquels affichent généralement un taux de dilution égal ou supérieur à 3.

53 Au vu des considérations qui précèdent, il n'apparaît pas que l'article 2, point 2, du règlement viole l'obligation de motivation prévue à l'article 253 CE.

Sur le principe de proportionnalité

54 Selon Omega, le taux de dilution serait un critère inadéquat, dans la mesure où le bruit généré par un avion peut provenir de sources autres que le moteur. Il conviendrait, en effet, de tenir compte de l'ensemble des structures portantes des avions.

55 Par ailleurs, si l'augmentation du taux de dilution est de nature à réduire le bruit du moteur et la consommation de carburant, l'augmentation de la quantité d'air de dilution nécessiterait une soufflante de plus grande dimension à la partie antérieure du moteur. Or, plus la dimension de la soufflante est grande, plus le bruit que celle-ci produit serait considérable. Cette augmentation de bruit compenserait partiellement les gains réalisés au niveau du moteur.

56 En outre, la méthode reconnue au plan international pour mesurer le bruit des avions, conformément à la convention de Chicago, ne consisterait pas à fixer des limites pour chaque élément contribuant à produire ce bruit, mais elle procéderait d'une approche globale des émissions sonores.

57 Omega produit un tableau selon lequel l'avion le plus silencieux à l'approche serait l'Omega 707 remotorisé par elle, alors qu'il aurait le taux de dilution le moins élevé. L'avion le plus bruyant à l'approche serait le Boeing 767-200, qui posséderait pourtant un taux de dilution de 4,8. Les avions les plus bruyants au décollage seraient l'Omega 707 et le Boeing 767-200, alors qu'ils auraient respectivement les taux de dilution le plus faible et le plus élevé. Ce serait seulement en ce qui concerne la mesure du bruit latéral que l'Omega 707 serait sensiblement plus bruyant. Toutefois, les Omega 707 seraient conformes aux normes énoncées au chapitre 3, avec une marge plus élevée que les avions Airbus ou Boeing, qui ont les uns comme les autres un taux de dilution supérieur à 3.

58 Omega soutient que, en tout état cause, des mesures alternatives moins dommageables pour son activité économique auraient pu être prises.

59 Il aurait été moins contraignant, notamment, de fixer des seuils distincts pour le bruit, les émissions polluantes et la consommation de carburant que de réglementer globalement la construction des moteurs d'avions. Cette manière de procéder correspondrait aussi à l'approche traditionnelle suivie par le droit communautaire, la convention de Chicago et l'OMC.

60 Omega fait valoir en outre que le principe de proportionnalité a été violé du fait que le règlement s'écarte de la convention de Chicago, de la réglementation communautaire antérieure ainsi que du droit de l'OMC et qu'il porte gravement atteinte à son activité commerciale, sans pour autant apporter d'avantage correspondant à la Communauté. Elle ajoute que le législateur communautaire n'était pas obligé de prendre une mesure urgente et qu'il pouvait attendre de disposer de connaissances scientifiques certaines pour apprécier la situation.

61 Au surplus, selon Omega, les émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone et d'oxyde d'azote des avions remotorisés par elle seraient inférieures à celles des réacteurs de l'Airbus A300-B4-203, qui serait un avion comparable, et

les émissions d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote seraient même inférieures à celles de tous les avions comparables. Même la consommation du Boeing 707 modifié par Omega serait, selon celle-ci, plus avantageuse de plus de 40 % que la consommation d'un Airbus A300-B4-203. Or, ce dernier présenterait un taux de dilution de 4,3.

62 À cet égard, il convient de rappeler qu'il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour que le principe de proportionnalité, qui fait partie des principes généraux du droit communautaire, exige que les actes des institutions communautaires ne dépassent pas les limites de ce qui est approprié et nécessaire à la réalisation des objectifs poursuivis par la réglementation en cause, étant entendu que, lorsqu'un choix s'offre entre plusieurs mesures appropriées, il convient de recourir à la moins contraignante et que les inconvénients causés ne doivent pas être démesurés par rapport aux buts visés (voir, notamment, arrêts du 13 novembre 1990, Fedesa e.a., C-331/88, Rec. p. I-4023, point 13; Royaume-Uni/Commission, précité, point 96, et du 16 décembre 1999, UDL, C-101/98, Rec. p. I-8841, point 30).

63 Il est également de jurisprudence constante que, en ce qui concerne le contrôle juridictionnel des conditions mentionnées au point précédent, le législateur communautaire dispose, en matière de politique commune des transports, d'un large pouvoir normatif quant à l'adoption de règles communes appropriées (voir, en ce sens, notamment arrêt du 17 juillet 1997, SAM Schiffahrt et Stapf, C-248/95 et C-249/95, Rec. p. I-4475, point 23).

64 En contrôlant l'exercice d'une telle compétence, le juge ne saurait substituer son appréciation à celle du législateur communautaire, mais doit se limiter à examiner si elle n'est pas entachée d'une erreur manifeste ou d'un détournement de pouvoir ou si l'autorité en question n'a pas manifestement dépassé les limites de son pouvoir d'appréciation (voir, notamment, arrêt SAM Schiffahrt et Stapf, précité, point 24).

65 En outre, il découle de la jurisprudence de la Cour que, lorsque la mise en œuvre par le Conseil d'une politique commune implique, comme en l'espèce, la nécessité d'évaluer une situation économique complexe, le pouvoir discrétionnaire dont il jouit ne s'applique pas exclusivement à la nature et à la portée des dispositions à prendre, mais aussi, dans une certaine mesure, à la constatation de données de base, en ce sens, notamment, qu'il lui est loisible de se fonder, le cas échéant, sur des constatations globales (voir, notamment, arrêt SAM Schiffahrt et Stapf, précité, point 25).

66 En l'espèce, le Conseil n'a pas excédé sa marge d'appréciation en estimant que la référence à un taux de dilution égal ou supérieur à 3 était apte à concourir à l'objectif de réduction des dommages pour l'environnement causés par le trafic aérien en termes tant de bruit que de consommation de carburant et d'émissions polluantes.

67 Omega n'a du reste pas démontré que le critère relatif au taux de dilution serait inadéquat.

68 Par ailleurs, ses assertions, au demeurant contestées par le gouvernement du Royaume-Uni, se rapportent exclusivement à un type particulier d'avion, des Boeing 707 dont la remotorisation est envisagée. Elles constituent de simples projections, ces avions n'ayant pas encore subi de tests de certification, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 76 de ses conclusions.

69 La Commission a, en revanche, produit des données globales portant sur l'évolution de la pollution sonore et de la consommation de carburant des avions au cours des trois décennies comprises entre les années 60 et le début des années 90. Il en ressort que la hausse progressive des taux de dilution au cours de cette période s'est accompagnée d'une réduction de 20 à 25 EPNdB des émissions

sonores, ce qui équivaudrait à une division par quatre ou cinq des nuisances perçues et à une réduction de plus de 50 % de la consommation de carburant par passager sur les vols long-courriers, ce qui a entraîné à son tour une diminution des émissions polluantes.

70 Au demeurant, le législateur communautaire a déjà adopté, par le passé, d'autres réglementations fondées sur le critère selon lequel un taux de dilution plus élevé est un indice du fait que le moteur est moins bruyant. Un taux de dilution de 2 est utilisé à l'article 4, sous e), de la directive 89/629 (voir point 24 du présent arrêt) et à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 92/14 (voir point 26 du présent arrêt) comme alternative au respect des normes acoustiques énoncées au chapitre 3. Cette alternative est également suggérée dans les résolutions A31-11 et A32-8 de l'assemblée de l'OACI recommandant aux États membres de prévoir une dérogation pour les avions équipés de réacteurs à taux de dilution élevé en cas d'application anticipée des seuils dudit chapitre 3 (voir point 19 du présent arrêt).

71 Omega soutient en outre que des mesures alternatives moins dommageables pour son activité économique auraient pu être adoptées et que le bruit des avions peut provenir de sources autres que les moteurs.

72 À cet égard, à supposer même que de telles mesures soient aptes à concourir de manière suffisante à la réduction des dommages pour l'environnement causés par le trafic aérien, le Conseil a raisonnablement pu prendre en compte le fait que la mise en œuvre de critères distincts relatifs à la réduction des émissions sonores, de la consommation de carburant et des émissions gazeuses aurait représenté une opération très complexe que ne justifiait pas le nombre limité d'avions du type de ceux remotorisés par Omega. De la même manière, il a raisonnablement pu considérer que la référence à un seul critère technique permettait d'écarter les incertitudes que pourraient laisser subsister des normes spécifiques. Ainsi, pour le seul problème du bruit, s'il fallait pondérer les valeurs obtenues au décollage, à l'atterrissage et latéralement, la question de savoir s'il ne faudrait pas tenir compte de l'influence différenciée des volumes acoustiques pourrait également se poser. Pour ces raisons, le Conseil n'a pas commis d'erreur manifeste

d'appréciation en prenant en considération dans son choix des critères le fait que le taux de dilution s'avère plus praticable parce qu'il nécessite moins de tests et de mesures, tant en termes de conception que de contrôle.

73 Dans ces conditions, il n'apparaît pas que le Conseil aurait commis une erreur manifeste d'appréciation en estimant nécessaire de n'autoriser la remotorisation d'avions qu'au moyen de moteurs affichant un taux de dilution égal ou supérieur à 3.

74 Au vu des considérations qui précèdent, il n'apparaît pas que l'article 2, point 2, du règlement viole le principe de proportionnalité.

Sur le principe de non-discrimination

75 Omega soutient tout d'abord que l'objectif principal et déclaré du règlement est la réduction du niveau des émissions sonores produites par les avions exploités sur le territoire de la Communauté. Or, en imposant des restrictions à l'utilisation d'avions remotorisés, équipés de moteurs ayant un taux de dilution inférieur à 3, sans soumettre aux mêmes exigences des avions plus bruyants, dont les moteurs ont un taux de dilution égal ou supérieur à 3, le règlement opérerait une discrimination au détriment des premiers.

76 Ensuite, l'article 2, point 2, du règlement empêcherait les requérantes au principal d'utiliser leurs avions en se référant non pas au taux de dilution des moteurs en question, mais au moment où les avions en cause ont été munis desdits moteurs. Une discrimination opérée entre des avions utilisant des moteurs identiques, sur la base de la date à laquelle ils ont été équipés desdits moteurs, serait dépourvue de toute justification objective.

77 L'application d'un critère constitué par un taux de dilution égal ou supérieur à 3 serait également discriminatoire en faveur des fabricants de moteurs d'avions de l'Union européenne et au détriment de ceux établis aux États-Unis ainsi que des propriétaires d'aéronefs possédant des avions dont les moteurs ont été remplacés par des moteurs fabriqués sur le territoire de cet État.

78 Enfin, Omega critique le fait que le règlement traite de la même manière la remotorisation avec des moteurs dont le taux de dilution est inférieur à 3 et la modification d'avions au moyen de dispositifs d'insonorisation («hushkits»).

79 À cet égard, selon une jurisprudence constante, le principe général d'égalité, qui fait partie des principes fondamentaux du droit communautaire, exige que des situations comparables ne soient pas traitées de manière différente et que des situations différentes ne soient pas traitées de manière égale, à moins qu'une telle différenciation ne soit objectivement justifiée (voir, en ce sens, arrêts SAM Schiffahrt et Stapf, précité, point 50, et du 13 avril 2000, Karlsson e.a., C-292/97, Rec. p. I-2737, point 39).

80 En premier lieu, dès lors qu'il existe un lien entre le taux de dilution et le bruit, il y a une raison objective de traiter les avions remotorisés au moyen de moteurs à taux de dilution élevé d'une manière différente des avions remotorisés avec des moteurs à faible taux de dilution.

81 En deuxième lieu, la distinction entre les avions remotorisés et les avions développés ab initio pour répondre aux exigences du chapitre 3 est justifiée avant tout par des considérations de protection des droits acquis. Les fabricants qui ont développé des avions en fonction des normes dudit chapitre 3 et les compagnies qui ont acheté de tels avions doivent jouir, en principe, d'une plus grande protection de leur confiance légitime en l'exploitabilité de ceux-ci que les avionneurs et propriétaires d'avions dont la construction initiale ne respectait pas ces normes.

82 En troisième lieu, les différents éléments produits devant la Cour n'ont pas permis d'établir qu'une discrimination directe ou indirecte au détriment des entreprises établies aux États-Unis résulterait de la mise en œuvre du critère relatif au taux de dilution égal ou supérieur à 3. Le règlement s'applique, en effet, avec la même rigueur tant aux opérateurs et aux avionneurs européens qu'à ceux des États-Unis.

83 En quatrième lieu, le législateur communautaire pouvait valablement traiter de la même manière la remotorisation des avions avec des moteurs dont le taux de dilution est inférieur à 3 et l'utilisation de dispositifs d'insonorisation dits «hushkits». En effet, d'une part, il a pu raisonnablement estimer que ces techniques sont toutes deux moins efficaces en matière de réduction du bruit qu'une remotorisation avec un moteur dont le taux de dilution est égal ou supérieur à 3, ainsi que cela ressort respectivement du point 52 du présent arrêt et du cinquième considérant du règlement (voir point 33 du présent arrêt). D'autre part, elles ne présentent pas les mêmes avantages en matière d'économie de kérosène et de diminution des émissions polluantes que des moteurs ayant un taux de dilution élevé.

84 Au vu des considérations qui précèdent, il n'apparaît pas que l'article 2, point 2, du règlement viole le principe de non-discrimination.

Sur l'AOTC

85 D'une part, Omega critique l'arrêt du 23 novembre 1999, Portugal/Conseil (C-149/96, Rec. p. I-8395), dans lequel la Cour a jugé, au point 47, que les accords de l'OMC ne figurent pas, en principe, parmi les normes au regard desquelles la Cour contrôle la légalité des actes des institutions communautaires.

86 En effet, d'après Omega, dans l'examen de la conformité de mesures communautaires avec des conventions internationales, la Cour opère une distinction, au point 42 de l'arrêt Portugal/Conseil, précité, selon que celles-ci se fondent ou non «sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels». Omega considère cependant que cette distinction est peu utile, dès lors que toutes les conventions internationales se fondent sur une telle base.

87 D'autre part, Omega soutient, à titre subsidiaire, que l'article 2 de l'AOTC est suffisamment précis pour avoir un effet direct. S'agissant de l'examen de la compatibilité du règlement avec cette disposition, elle relève que le critère du taux de dilution, fixé à 3 dans le règlement, méconnaît plusieurs dispositions de l'article 2 de l'AOTC.

88 Tout d'abord, l'article 2, point 2, du règlement constituerait un «règlement technique» au sens de l'AOTC. Ensuite, le point 2.4 de celui-ci prévoirait que, lorsque des règlements techniques sont nécessaires et qu'il existe des normes internationales pertinentes, les membres utiliseront celles-ci, ou leurs parties pertinentes, comme fondement de leurs règlements techniques. Enfin, le point 2.8 de l'AOTC inviterait les membres, en ce qui concerne l'élaboration des règlements techniques, à se fonder non pas sur la conception et les caractéristiques techniques des produits, mais plutôt sur leurs propriétés d'emploi, contrairement à ce que prévoit le règlement.

89 À cet égard, il suffit de relever qu'Omega méconnaît le fondement de la jurisprudence de la Cour. En effet, l'élément déterminant en la matière est constitué par le fait que la résolution des litiges portant sur le droit de l'OMC est, en partie, fondée sur des négociations entre les parties contractantes. Le retrait de mesures illégales est certes la solution préconisée par le droit de l'OMC, mais celui-ci autorise également la mise en œuvre d'autres solutions, telles que la transaction, le paiement de dommages et intérêts ou la suspension de concessions (voir, en ce sens, arrêt Portugal/Conseil, précité, points 36 à 39).

90 Dans ces conditions, imposer aux organes juridictionnels l'obligation d'écarter l'application des règles de droit internes qui seraient incompatibles avec les accords OMC aurait pour conséquence de priver les organes législatifs ou exécutifs des parties contractantes de la possibilité de trouver, fût-ce à titre temporaire, des solutions négociées (voir, en ce sens, arrêt Portugal/Conseil, précité, point 40).

91 Il s'ensuit que les accords OMC, interprétés à la lumière de leur objet et de leur but, ne déterminent pas les moyens de droit propres à assurer leur exécution de bonne foi dans l'ordre juridique interne desdites parties contractantes (voir arrêt Portugal/Conseil, précité, point 41).

92 En outre, il est constant que certaines des parties contractantes, qui sont, du point de vue commercial, parmi les partenaires les plus importants de la Communauté, ont tiré à la lumière de l'objet et du but des accords OMC la conséquence que ceux-ci ne figurent pas parmi les normes au regard desquelles leurs organes juridictionnels contrôlent la légalité de leurs règles de droit internes (voir arrêt Portugal/Conseil, précité, point 43).

93 Il résulte de l'ensemble de ces considérations que, compte tenu de leur nature et de leur économie, les accords OMC ne figurent pas en principe parmi les normes au regard desquelles la Cour contrôle la légalité des actes des institutions communautaires (voir arrêt Portugal/Conseil, précité, point 47).

94 Ce n'est que dans l'hypothèse où la Communauté a entendu donner exécution à une obligation particulière assumée dans le cadre de l'OMC, ou dans l'occurrence où l'acte communautaire renvoie expressément à des dispositions précises des

accords OMC, qu'il appartient à la Cour de contrôler la légalité de l'acte communautaire en cause au regard des règles de l'OMC (voir arrêt Portugal/Conseil, précité, point 49).

95 Tel n'est pas le cas en l'espèce. En effet, le règlement ne vise pas à assurer l'exécution dans l'ordre juridique communautaire d'une obligation particulière assumée dans le cadre de l'OMC et ne renvoie pas non plus expressément à des dispositions précises des accords OMC.

96 Au vu des considérations qui précèdent, il n'apparaît pas que l'AOTC affecte la validité de l'article 2, point 2, du règlement.

97 Il y a donc lieu de répondre aux juridictions nationales que l'examen des questions posées par celles-ci n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'article 2, point 2, du règlement.

Sur les dépens

98 Les frais exposés par le gouvernement du Royaume-Uni, ainsi que par le Conseil et la Commission, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant les juridictions nationales, il appartient à celles-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR,

statuant sur les questions à elle soumises par la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), et par la High Court (Irlande), respectivement par ordonnances des 21 décembre 1999 et 21 mars 2000, dit pour droit:

L'examen des questions posées n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'article 2, point 2, du règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil, du 29 avril 1999, relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3, de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993).

Rodríguez Iglesias Jann Macken

Colneric von Bahr Gulmann

Edward Puissochet Wathelet

Cunha Rodrigues Timmermans

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 12 mars 2002.

Le greffier

R. Grass

Le président

G. C. Rodríguez Iglesias