ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ
της 12ης Μαρτίου 2002 *

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-27/00 και C-122/00,

που έχουν ως αντικείμενο αιτήσεις του High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Ηνωμένο Βασίλειο) (C-27/00), και του High Court (Ιρλανδία) (C-122/00) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με τις οποίες ζητείται, στο πλαίσιο των διαφορών που εκκρεμούν ενώπιον των αιτούντων δικαστηρίων μεταξύ

The Queen

και

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

ex parte:

Omega Air Ltd (C-27/00),

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

και μεταξύ

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

και

Irish Aviation Authority (C-122/00),

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς το κύρος του άρθρου 2, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου I, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993) (ΕΕ L 115, σ. 1, και L 120, σ. 47),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

συγκείμενο από τους G. C. Rodríguez Iglesias, Πρόεδρο, P. Jann, F. Macken και N. Colneric και S. von Bahr, προέδρους τμήματος, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (εισηγητή), J. N. Cunha Rodrigues και C. W. A. Timmermans, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: S. Alber
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Omega Air Ltd (C-27/00), εκπροσωπούμενη από τους D. Vaughan, QC, και A. Robertson, barrister, εντολοδόχους του M. Offer, solicitor,

— η Omega Air Ltd, η Aero Engines Ireland Ltd και η Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), εκπροσωπούμενες από τους J. O'Reilly, SC, και A. M. Collins, BL, εντολοδόχους του C. A. Kelly, solicitor,

— η Irish Aviation Authority (C-122/00), εκπροσωπούμενη από το γραφείο A & L Goodbody, solicitors,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον J. E. Collins, επικουρούμενο από τους R. Plender, QC, και M. Hoskins, barrister,

— το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως (C-122/00), εκπροσωπούμενο από τους J. P. Jacqué, A. Lopes Sabino και A. Feeney,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους F. Benyon και E. White,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Omega Air Ltd (C-27/00), εκπροσωπούμενης από τους D. Vaughan και A. Robertson, της Omega Air Ltd, της Aero Engines Ireland Ltd και της Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), εκπροσω-

πουμένων από τους J. O'Reilly και A. M. Collins, της Irish Aviation Authority (C-122/00), εκπροσωπούμενης από τον B. J. Walsh, solicitor, της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενης από τους J. E. Collins, R. Plender και M. Hoskins, του Συμβουλίου, εκπροσωπούμενου από τους A. Lopes Sabino και A. Feeney, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους F. Benyon και E. White, κατά τη συνεδρίαση της 26ης Ιουνίου 2001,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2001,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 21ης Δεκεμβρίου 1999, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 31 Ιανουαρίου 2000, το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, προδικαστικό ερώτημα ως προς το κύρος του άρθρου 2, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου Ι, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993) (ΕΕ L 115, σ. 1, και L 120, σ. 47, στο εξής: κανονισμός).

2 Με διάταξη της 21ης Μαρτίου 2000, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 23 Μαρτίου 2000, το High Court (Ιρλανδία) υπέβαλε προδικαστικό ερώτημα με το ίδιο αντικείμενο, κατά τα ουσιώδη.

3 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο διαφορών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας μεταξύ της εταιρίας Omega Air Ltd (στο εξής: Omega) και των αρχών του Ηνωμένου Βασιλείου (C-27/00) και μεταξύ της ίδιας εταιρίας καθώς και των εταιριών Aero Engines Ireland Ltd και Omega Aviation Services, εταιριών που εμπορεύονται και συντηρούν αεροπλάνα, αντιστοίχως, και των ιρλανδικών αρχών (C-122/00). Κατά τα ουσιώδη, ερωτάται αν το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού, καθότι απαγορεύει τη νηολόγηση και την εκμετάλλευση υποηχητικών αεριωθουμένων πολιτικών αεροπλάνων που έχουν επαναπιστοποιηθεί κατόπιν της τοποθετήσεως νέου κινητήρα οσάκις αυτός έχει λόγο παρακάμψεως κάτω του 3, έστω και αν το αεροπλάνο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του κεφαλαίου 3 του τόμου Ι, δεύτερο μέρος, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης του Σικάγο, της 7ης Δεκεμβρίου 1944, για τη διεθνή πολιτική αεροπορία (στο εξής: Σύμβαση του Σικάγο), συνιστά παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως που θεσπίζει το άρθρο 253 ΕΚ, παραβίαση της γενικής αρχής της αναλογικότητας, της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως και της απαγορεύσεως των διακρίσεων και της Συμφωνίας για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο (στο εξής: ΣΤΕΕ).

4 Για την καλή κατανόηση των προδικαστικών ερωτημάτων σκόπιμη είναι η εννοιολογική διευκρίνιση του «λόγου παρακάμψεως» καθώς και η επισκόπηση της εξέλιξης της σχετικής ρυθμίσεως.

Ο λόγος παρακάμψεως

5 Οι εκπομπές θορύβου των στροβιλοκινητήρων προέρχονται κυρίως από τον θόρυβο που προκαλεί εκτός του κινητήρα η συνάντηση με τον ατμοσφαιρικό αέρα των ριπών εξατμίσεως (θόρυβος αεριωθουμένου).

6 Με την εφεύρεση του κινητήρα «διπλής ροής» δεν χρησιμοποιείται στη διαδικασία καύσεως αέρας χαμηλής πιέσεως. Ο αέρας αυτός διαφεύγει εντός χωριστού αγωγού και εκτινάσσεται με χαμηλή ταχύτητα μέσω των ωστικών σωληνώσεων, ενώ τα θερμά

αέρια εκτινάσσονται με μεγάλη ταχύτητα — προκειμένου να παράσχουν ένα σημαντικό μέρος της συνολικής ωστικής δύναμης του κινητήρα. Η μέση συνολική ταχύτητα της ριπής (συνδυασμός των εκτινασσομένων αερίων και του αέρα) μειώνεται κατ' αυτόν τον τρόπο και ελαττώνεται κατά τούτο και ο θόρυβος αεριωθουμένου.

7 Ο λόγος παρακάμψεως παριστά τη σχέση μεταξύ της μάζας «εκτρεπομένου» ψυχρού αέρα ή αέρα παρακάμψεως, που δεν διασχίζει ούτε τον θάλαμο καύσεως ούτε τον στρόβιλο, και της μάζας αέρα που αναμιγνύεται με το καύσιμο και καίγεται εντός του «βασικού αντιδραστήρα».

8 Στους πρώτους κινητήρες διπλής ροής, η αναλογία ροής συνολικού αέρα που παρήγε τον αέρα παρακάμψεως δεν υπερέβαινε το ήμισυ του συνολικά χρησιμοποιημένου αέρα (λόγος παρακάμψεως χαμηλότερος ή ίσος του 1).

9 Χάρη στις νέες τεχνικές μεθόδους, ο λόγος παρακάμψεως αυξήθηκε με το πέρασμα των χρόνων και έτσι κατέστη δυνατή η αισθητή μείωση του θορύβου και της κατανάλωσης καυσίμων.

Το διεθνές και το κοινοτικό νομικό πλαίσιο

Η Σύμβαση του Σικάγο, το παράρτημα 16 αυτής και οι αποφάσεις του ΔΟΠΑ

10 Η Σύμβαση του Σικάγο που κυρώθηκε από όλα τα κράτη μέλη της Κοινότητας, η οποία όμως δεν είναι μέρος στη Σύμβαση, ίδρυσε τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ). Κατά το άρθρο 44 της Σύμβασης του Σικάγο, ο

ΔΟΠΑ έχει ως αντικείμενο να αναπτύξει αρχές και τεχνικές της διεθνούς αεροπλοΐας καθώς και να προωθήσει τη δημιουργία και να τονώσει την ανάπτυξη των διεθνών αερομεταφορών.

11 Κατόπιν αποφάσεως που έλαβε η συνέλευσή του το 1972, ο ΔΟΠΑ κατήρτισε ένα πρόγραμμα δράσεως στον τομέα του περιβάλλοντος. Το 1977 δημοσιεύθηκαν γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο των εκπομπών των κινητήρων αεροσκαφών.

12 Οι κρίσιμες για τις κύριες δίκες διατάξεις περιλαμβάνονται στο παράρτημα 16 της Σύμβασης του Σικάγο που τιτλοφορείται «Συνιστώμενα διεθνή πρότυπα και πρακτικές — Προστασία του περιβάλλοντος».

13 Το παράρτημα 16 περιλαμβάνει δύο τόμους: τον τόμο Ι που αναφέρεται στον θόρυβο των αεροπλάνων και τον τόμο ΙΙ που αναφέρεται στις εκπομπές των κινητήρων των αεροσκαφών.

14 Ο τόμος Ι διαιρείται σε πέντε μέρη. Το πρώτο μέρος περιέχει ορισμούς, το δεύτερο περιγράφει τις διαδικασίες εκδόσεως πιστοποιητικού θορύβου των αεροπλάνων, το τρίτο, το τέταρτο και το πέμπτο αναφέρονται στις διαδικασίες μετρήσεως, εκτιμήσεως και ελαττώσεως του θορύβου. Το δεύτερο μέρος διαιρείται και αυτό σε ορισμένα κεφάλαια που καθορίζουν, έκαστο, τις προδιαγραφές θορύβου και τις διαδικασίες πιστοποιήσεως που εφαρμόζονται στις διάφορες κατηγορίες αεροπλάνων.

15 Το κεφάλαιο 2 του δευτέρου μέρους περιέχει τους όρους και τις διαδικασίες εκδόσεως πιστοποιητικού θορύβου των υποηχητικών αεριωθουμένων αεροπλάνων, για τα οποία η αίτηση πιστοποιητικού αξιοπλοΐας που υποβλήθηκε για το πρότυπο έγινε

δεκτή πριν από τις 6 Οκτωβρίου 1977. Το κεφάλαιο 3 του δευτέρου τμήματος του τόμου Ι του εν λόγω παραρτήματος 16 (στο εξής: κεφάλαιο 3) εκθέτει τους αυστηρότερους όρους που εφαρμόζονται στους τύπους υποηχητικών αεριωθουμένων αεροπλάνων για τα οποία η αίτηση πιστοποιητικού αξιοπλοΐας που υποβλήθηκε για το πρότυπο έγινε δεκτή μετά την εν λόγω ημερομηνία.

16 Το κεφάλαιο 3 καθιερώνει μια γενική μέθοδο υπολογισμού των εκπομπών θορύβου των αεροπλάνων. Πρόκειται για τη μέτρηση του σωρευμένου θορύβου που δημιουργεί ένα αεροπλάνο κατά την απογείωση, σε πλάγια θέση και κατά την προσέγγιση, που είναι ο θόρυβος τον οποίο ακούν οι περίοικοι των αεροδρομίων. Ο θόρυβος των αεροπλάνων στο πλαίσιο του πιστοποιητικού θορύβου εκφράζεται με γνώμονα το «πραγματικό επίπεδο αισθητού θορύβου» (EPNL) που μετράται σε «ντεσιμπέλ πράγματι αισθητού θορύβου» (EPNdB). Αυτή η κλίμακα διαβαθμίζεται αναλόγως των συχνοτήτων στις οποίες είναι πιο ευαίσθητο το ανθρώπινο αυτί.

17 Το σύνολο των μετρήσεων πιστοποιήσεως που γίνονται για τις τιμές αυτές δίνει μια ένδειξη του γενικού θορύβου του αεροπλάνου. Το επίπεδο θορύβου που παράγεται σε ένα ή δύο σημεία μετρήσεως που υπερβαίνει το ανώτατο επίπεδο μπορεί να αντισταθμιστεί, εντός ορισμένων ορίων, λαμβανομένου υπόψη του χαμηλοτέρου επιπέδου θορύβου που σημειώνεται σε κάποιο άλλο σημείο ή στα άλλα σημεία.

18 Η απόφαση Α31-11 της συνέλευσης του ΔΟΠΑ έδωσε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να περιορίσουν την εκμετάλλευση των αεροπλάνων του κεφαλαίου 2 που δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3. Τα κάλεσε, πάντως, να εξετάσουν πρώτα και ειδικότερα μήπως η φυσιολογική τριβή ή ένας κανόνας μη προσθήκης (δηλαδή κανόνας που απαγορεύει τη νέα νηολόγηση συγκεκριμένου αεροπλάνου) αρκούν για να εξασφαλίσουν την αναγκαία προστασία (παράγραφος 1 της εν λόγω απόφασης).

19 Τα κράτη που θα εφάρμοζαν περιορισμούς στην εκμετάλλευση αυτών των αεροσκαφών κλήθηκαν να προβλέψουν περίοδο προοδευτικής απόσυρσης τουλάχιστον επτά ετών, από την 1η Απριλίου 1995, και να μη περιορίσουν την εκμετάλλευση των

αεροπλάνων ηλικίας κάτω των 25 ετών, των υπαρχόντων μεγάλων αεροπλάνων ή κάθε άλλου αεροσκάφους εφοδιασμένου με κινητήρα υψηλού λόγου παρακάμψεως, πριν από το τέλος της περιόδου αποσύρσεως, δηλαδή πριν από την 1η Απριλίου 2002 (παράγραφος 2).

20 Εν πάση περιπτώσει, τα κράτη κλήθηκαν, σε περίπτωση που θεσπίσουν αυστηρότερα πρότυπα πιστοποίησης από τα προβλεπόμενα στο κεφάλαιο 3, να μην επιβάλλουν περιορισμούς στην εκμετάλλευση αεροπλάνων που ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές αυτού του κεφαλαίου (παράγραφος 4).

21 Κατά την 32η συνέλευση του ΔΟΠΑ που πραγματοποιήθηκε από τις 22 Σεπτεμβρίου μέχρι τις 22 Οκτωβρίου 1998, η απόφαση Α31-11 επιβεβαιώθηκε με την απόφαση Α32-8, η οποία εξέθεσε, σύμφωνα με την πρώτη, τους σκοπούς και τις πρακτικές του ΔΟΠΑ στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η προγενέστερη του κανονισμού κοινοτική ρύθμιση

22 Πριν από την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού, η Κοινότητα είχε εκδώσει τρεις οδηγίες που επέβαλλαν όρια στις εκπομπές θορύβου των αεροσκαφών: την οδηγία 80/51/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1979, για τον περιορισμό του θορύβου που προκαλείται από υποηχητικά αεροσκάφη (ΕΕ ειδ. έκδ. 15/001, σ. 237), όπως τροποποιήθηκε μεταξύ άλλων με την οδηγία 83/206/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 1983 (ΕΕ L 117, σ. 15)· την οδηγία 89/629/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Δεκεμβρίου 1989, για τον περιορισμό του θορύβου που προκαλείται από τα υποηχητικά αεριωθούμενα πολιτικά αεροπλάνα (ΕΕ L 363, σ. 27), και την οδηγία 92/14/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Μαρτίου 1992, για τον περιορισμό της χρησιμοποίησης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 2, δεύτερη έκδοση (1988) (ΕΕ L 76, σ. 21), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/20/ΕΚ του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 1998 (ΕΕ L 107, σ. 4). Μόνον οι δύο τελευταίες οδηγίες εμφανίζουν ενδιαφέρον για τις υποθέσεις της κύριας δίκης.

23 Η οδηγία 89/629 αποτέλεσε το πρώτο στάδιο της προοδευτικής κατάργησης της εκμετάλλευσης αεροπλάνων που δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 (έβδομη αιτιολογική σκέψη). Προς τούτο εισήγαγε τον κανόνα της μη προσθήκης, κατά τον οποίο μόνον τα αεροπλάνα που ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του εν λόγω κεφαλαίου 3 μπορούσαν να επανεγγραφούν στα νηολόγια πολιτικής αεροπορίας των κρατών μελών.

24 Ωστόσο, κατά παρέκκλιση από το αυστηρότερο αυτό σύστημα, τα άρθρα 3, στοιχείο ε', και 5 της οδηγίας 89/629 πρόβλεπαν ότι τα κράτη μέλη είχαν το δικαίωμα να εγκρίνουν εξαιρέσεις από το άρθρο 2 της οδηγίας ιδίως για τα αεροπλάνα που έχουν κινητήρες με λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 2.

25 Εκτός του κανόνα της μη προσθήκης που θέσπισε η οδηγία 89/629, η οδηγία 92/14 εισήγαγε τον κανόνα της μη χρησιμοποίησης, μετριαζόμενο από τη δυνατότητα παρεκκλίσεων ιδίως για οικονομικούς λόγους.

26 Ο κανόνας της μη χρησιμοποιήσεως διατυπώθηκε στο άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/14 που είναι η ακόλουθη:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, από την 1η Απριλίου 1995, τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα με κινητήρες λόγου παρακάμψεως (by-pass ratio) κάτω του 2 δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται σε αεροδρόμια ευρισκόμενα στο έδαφός τους, εκτός εάν διαθέτουν πιστοποιητικό θορύβου σύμφωνα με το οποίο πληρούνται:

α) οι προδιαγραφές που αναφέρονται στο παράρτημα 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος ΙΙ, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, δεύτερη έκδοση (1988) ή

β) οι προδιαγραφές που ορίζονται στο παράρτημα 16 της προαναφερόμενης Σύμβασης, τόμος Ι, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 2, εφόσον πρόκειται για αεροπλάνα με δικό τους πιστοποιητικό πλωτικότητας το οποίο έχει εκδοθεί για πρώτη φορά το αργότερο πριν από 25 έτη.»

27 Κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/14, τα κράτη μέλη όφειλαν να χορηγούν παρεκκλίσεις από το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας για τα αεροπλάνα που μπορούν κατόπιν μετατροπής να ανταποκριθούν στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 χάρη στον «κατάλληλο εξοπλισμό μετατροπής» (διαδικασία καλούμενη «ηχομόνωση»).

28 Βάσει του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 92/14, όλα τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα, τα οποία χρησιμοποιούνται στα αεροδρόμια που βρίσκονται στο έδαφος των κρατών μελών, πρέπει κατ' αρχήν να ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 την 1η Απριλίου 2002, με ορισμένες παρεκκλίσεις οι οποίες στη συνέχεια τροποποιήθηκαν με την οδηγία 98/20. Ωστόσο, βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/14, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/20 και υπό την επιφύλαξη της έγκρισης από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, δεν μπορούσε να απαιτηθεί από τις αεροπορικές εταιρίες, βάσει της διατάξεως του άρθρου 2, παράγραφος 1, να διαγράψουν από τα νηολόγια τα αεροπλάνα που δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 με ετήσιο ρυθμό άνω του 10 % του στόλου αεριωθουμένων υποηχητικών αεροπλάνων των κοινοτικών αερομεταφορών.

29 Λόγω της επιδεινώσεως της κατάστασης στα κοινοτικά αεροδρόμια από απόψεως θορύβου και περιβάλλοντος, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό.

Ο κανονισμός

30 Στην πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού επισημαίνεται ότι «ένας από τους βασικότερους στόχους της κοινής πολιτικής μεταφορών είναι η βιώσιμη κινητικό-

τητα [...]», που συνεπάγεται «τη συνολική εκείνη προσέγγιση στόχος της οποίας είναι η εξασφάλιση τόσο της αποτελεσματικής λειτουργίας των μεταφορικών συστημάτων της Κοινότητας όσο και της προστασίας του περιβάλλοντος». Κατά την τέταρτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού, «η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αεροπορικών μεταφορών στα κοινοτικά αεροδρόμια εξαρτάται όλο και περισσότερο από περιβαλλοντικούς περιοριστικούς όρους» και «η λειτουργική εκμετάλλευση λιγότερο θορυβωδών αεροσκαφών στα αεροδρόμια αυτά μπορεί να συμβάλλει στην καλύτερη χρήση του διαθέσιμου δυναμικού [τους]».

31 Κατά το άρθρο 1 του κανονισμού:

«Σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να καθορίσει κανόνες για την αποτροπή της επιδείνωσης του συνολικού αντίκτυπου που έχει στην Κοινότητα ο θόρυβος των επαναπιστοποιημένων αεριωθούμενων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων, περιορίζοντας ταυτόχρονα και τις ζημιές για το περιβάλλον.»

32 Οι κύριες διατάξεις του κανονισμού είναι τα άρθρα 2, σημείο 2, και 3. Η τελευταία διάταξη απαγορεύει την εγγραφή στα νηολόγια και την εκμετάλλευση των «επαναπιστοποιημένων αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων». Η έκφραση αυτή ορίζεται στο άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού ως εξής:

«τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα για τα οποία είχε αρχικά εκδοθεί πιστοποιητικό θορύβου με βάση τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 2 ή ισοδύναμες προδιαγραφές ή για τα οποία δεν είχε αρχικά εκδοθεί πιστοποιητικό θορύβου και τα οποία έχουν τροποποιηθεί ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 είτε άμεσα με τη λήψη τεχνικών μέτρων είτε έμμεσα με την επιβολή λειτουργικών περιορισμών. Τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα για τα οποία αρχικά μπορούσε να εκδοθεί μόνο διπλό πιστοποιητικό βάσει των προδιαγραφών του κεφαλαίου 3 μέσω περιορισμών του βάρους πρέπει να θεωρούνται ως επαναπιστοποιημένα· αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα τα οποία έχουν τροποποιηθεί ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 με πλήρη αντικατάσταση των κινητήρων τους από νέους με λόγο παρακάμψεως τρία ή περισσότερο, δεν πρέπει να θεωρούνται ως επαναπιστοποιημένα».

33 Ο ορισμός αυτός των «επαναπιστοποιημένων αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων» πρέπει να νοηθεί υπό το φως της πέμπτης αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού, κατά την οποία «[...] οι παλαιότεροι τύποι αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί με στόχο τη βελτίωση του οικείου πιστοποιητικού θορύβου έχουν επιδόσεις σημαντικά χειρότερες λαμβανομένης υπόψης της μάζας τους από τις αντίστοιχες επιδόσεις των σύγχρονων τύπων αεροπλάνων που εξ αρχής πιστοποιούνται ως πληρούντα τις προδιαγραφές του τόμου Ι, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιου 1993)· [...] οι τροποποιήσεις αυτές παρατείνουν μεν τη διάρκεια ζωής ενός αεροπλάνου που υπό ομαλές συνθήκες θα είχε αποσυρθεί από την κυκλοφορία αλλά τείνουν να επιδεινώσουν τις επιδόσεις εκπομπής αερίων και κατανάλωσης καυσίμων από κινητήρες παλαιότερης τεχνολογίας· [...] οι κινητήρες των αεροπλάνων μπορούν να αντικατασταθούν προκειμένου να επιτευχθούν επιδόσεις θορύβου που μπορούν να συγκριθούν με τους κινητήρες που εξ αρχής πιστοποιήθηκαν ως πληρούντες τις προδιαγραφές του ως άνω κεφαλαίου 3».

34 Ο κανονισμός εκδόθηκε εντός πλαισίου σύγκρουσης συμφερόντων με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Δεδομένου όμως ότι ήταν ευκταίο να θεσπιστούν τα νέα μέτρα περιορισμού του θορύβου και των εκπομπών των αεροπλάνων σε διεθνές επίπεδο, το Συμβούλιο αποφάσισε να καθυστερήσει κατά ένα έτος την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 7, προκειμένου να καταστεί δυνατή η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων. Ο κανονισμός τέθηκε σε ισχύ στις 4 Μαΐου 2000 χωρίς να έχει προηγηθεί άρση της συγκρούσεως.

Η ΣΤΕΕ

35 Η Συμφωνία για την ίδρυση του Παγκοσμίου Οργανισμού Εμπορίου (στο εξής: ΠΟΕ) υπογράφηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και από έκαστο των κρατών μελών της και εγκρίθηκε εξ ονόματος της Κοινότητας, καθόσον αφορά τα θέματα που εμπίπτουν στις αρμοδιότητές της, με την απόφαση 94/800/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1994 (ΕΕ L 336, σ. 1). Η Κοινότητα είναι μέρος σε όλες τις εμπορικές συμφωνίες που διαχειρίζεται ο ΠΟΕ περιλαμβανομένης και της ΣΤΕΕ.

36 Το άρθρο 2 της ΣΤΕΕ προβλέπει:

«2.1 Τα μέλη εξασφαλίζουν ότι, σχετικά με τους τεχνικούς κανονισμούς, τα προϊόντα που εισάγονται από έδαφος οποιουδήποτε μέλους τυγχάνουν μεταχείρισης τουλάχιστον το ίδιο ευνοϊκής με την εφαρμοζομένη σε παρόμοια προϊόντα εθνικής καταγωγής και σε ομοειδή προϊόντα καταγωγής οποιασδήποτε άλλης χώρας.

2.2 Τα μέλη εξασφαλίζουν ότι οι τεχνικοί κανονισμοί δεν εκπονούνται, εκδίδονται ή εφαρμόζονται με σκοπό ή με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν περιττά εμπόδια στο διεθνές εμπόριο.

2.3 Οι τεχνικοί κανονισμοί δεν διατηρούνται, εφόσον [...] οι μεταβληθείσες περιστάσεις ή στόχοι μπορούν να καλυφθούν κατά τρόπο λιγότερο περιοριστικό για το εμπόριο.

2.4 Όταν απαιτούνται τεχνικοί κανονισμοί, ενώ υπάρχουν διεθνή πρότυπα [...], τα μέλη χρησιμοποιούν τα διεθνή αυτά πρότυπα ή τα βασικά στοιχεία τους ως βάση για τους τεχνικούς κανονισμούς τους εκτός των περιπτώσεων που τα διεθνή αυτά πρότυπα ή τα στοιχεία αυτά είναι αναποτελεσματικά ή ακατάλληλα για την επίτευξη των επιδιωκόμενων θεμιτών στόχων, παραδείγματος χάριν λόγω θεμελιωδών κλιματικών ή γεωγραφικών παραγόντων ή βασικών τεχνολογικών προβλημάτων.

2.5 Κάθε μέλος που εκπονεί, εκδίδει ή εφαρμόζει τεχνικό κανονισμό ο οποίος μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο εμπόριο των λοιπών μελών εκθέτει, μετά από αίτηση άλλου μέλους, την αιτιολόγηση που αφορά τον εν λόγω

τεχνικό κανονισμό σε σχέση με τις διατάξεις των παραγράφων 2 έως 4. Κάθε φορά που εκπονείται, εκδίδεται ή εφαρμόζεται τεχνικός κανονισμός για έναν από τους θεμιτούς στόχους που αναφέρονται σαφώς στην παράγραφο 2, ο οποίος είναι σύμφωνος με τα σχετικά διεθνή πρότυπα, υπάρχει μαχητό τεκμήριο ότι δεν δημιουργεί περιττά εμπόδια στο διεθνές εμπόριο.

2.6 Προκειμένου να εναρμονίσουν μεταξύ τους κατά το δυνατόν ευρύτερα τους τεχνικούς τους κανονισμούς, τα μέλη συμμετέχουν πλήρως, εντός των ορίων των δυνατοτήτων τους στην εκπόνηση, από τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης, των διεθνών προτύπων που αναφέρονται σε προϊόντα, για τα οποία έχουν θεσπίσει ή προβλέπουν να θεσπίσουν τεχνικούς κανονισμούς.

2.7 Τα μέλη εξετάζουν θετικά την αποδοχή ως ισοδυνάμων των τεχνικών κανονισμών άλλων μελών, ακόμα και αν οι εν λόγω κανονισμοί διαφέρουν από τους δικούς τους, υπό την προϋπόθεση ότι είναι πεπεισμένα ότι οι εν λόγω κανονισμοί ανταποκρίνονται καταλλήλως στους στόχους των δικών τους κανονισμών.

2.8 Κάθε φορά που αυτό θεωρείται αρμόζον, τα μελή καθορίζουν τους τεχνικούς κανονισμούς βάσει των προδιαγραφών απόδοσης του προϊόντος μάλλον, παρά βάσει της μορφής του ή των περιγραφικών χαρακτηριστικών του.»

Οι κύριες δίκες και τα προδικαστικά ερωτήματα

37 Η Omega εμπορεύεται αεροπλάνα, κυρίως Boeing 707, και ασκεί συναφείς δραστηριότητες όπως η συντήρηση κινητήρων αεροπλάνων. Το 1996 η Omega εξήγγειλε

ένα πρόγραμμα αντικαταστάσεως των κινητήρων ορισμένων Boeing 707 με κινητήρες Pratt & Whitney JT8D-219, με λόγο παρακάμψεως 1,74.

38 Όταν ελήφθη η απόφαση να περιληφθούν στην πρόταση κανονισμού (98/C 118/12, ΕΕ 1998, C 118, σ. 20, και 98/C 329/07, ΕΕ 1998, C 329, σ. 10), τα αεροπλάνα, οι κινητήρες των οποίων αντικαταστάθηκαν με άλλους που είχαν λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 ήταν ήδη πολύ αργά για να τροποποιήσει τα προγράμματά της η Omega. Παρά τα διαβήματά της στα κοινοτικά όργανα, η περίπτωσή της δεν ελήφθη υπόψη και ο κανονισμός δεν επέτρεψε την εκμετάλλευση στην Κοινότητα των αεροπλάνων Boeing 707 με νέο κινητήρα, ακόμη και αν αυτά τηρούσαν τις προδιαγραφές εκπομπών θορύβου και καυσαερίων του κεφαλαίου 3.

39 Κατόπιν αυτού, η Omega κίνησε διαδικασίες κατά των αρμοδίων αρχών πολιτικής αεροπορίας στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην Ιρλανδία με αίτημα να κηρυχθεί ανεφάρμοστος ο κανονισμός.

40 Το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), θεωρώντας σοβαρές ορισμένες από τις αιτιάσεις που διατύπωσε η Omega στην υπόθεση C-27/00 ανέστειλε τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Είναι το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου ανίσχυρο καθόσον ορίζει "τα επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα" κατά τρόπο ώστε τα αεροπλάνα των οποίων οι κινητήρες έχουν αντικατασταθεί "από νέους με λόγο παρακάμψεως 3 ή περισσότερο" δεν υπόκεινται

στις απαγορεύσεις που επιβάλλει ο κανονισμός ενώ τα αεροπλάνα, οι κινητήρες των οποίων έχουν πλήρως αντικατασταθεί από νέους με λόγο παρακάμψης κάτω του 3 υπόκεινται στις απαγορεύσεις αυτές, λαμβανομένων ιδίως υπόψη:

α) της υποχρεώσεως αιτιολογίας που θεσπίζει το άρθρο 253 ΕΚ·

β) της γενικής αρχής της αναλογικότητας·

γ) των δικαιωμάτων που αντλούν ενδεχομένως τα πρόσωπα από τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου και/ή τη Συμφωνία για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο;»

41 Για τους ίδιους λόγους, όσον αφορά τις αιτιάσεις που διατύπωσε η Omega καθώς και οι άλλες εταιρίες τις οποίες αφορά το πρόγραμμα τοποθετήσεως νέων κινητήρων στην υπόθεση C-122/00, το High Court (Ιρλανδίας) ανέστειλε επίσης τη διαδικασία και υπέβαλε το Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Είναι το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου Ι, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16, της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993), ανίσχυρο καθόσον ορίζει τα "επαναπιστοποιημένα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα" ως περιλαμβάνοντα "τα αεριωθούμενα υποηχητικά πολιτικά αεροπλάνα", όπως ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, τα οποία έχουν τρο-

ποποιηθεί έτσι ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 με πλήρη αντικατάσταση των κινητήρων τους από νέους με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3, λαμβανομένων ιδίως υπόψη:

α) της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως που επιβάλλει το άρθρο 253 ΕΚ,

β) της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως,

γ) της αρχής της αναλογικότητας,

δ) του συμβατού της διατάξεως αυτής προς τη Συμφωνία περί ιδρύσεως του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και ειδικότερα την προσαρτημένη σ' αυτήν Συμφωνία για τα τεχνικά εμπόδια στο εμπόριο;»

42 Με διάταξη του Προέδρου του Δικαστηρίου της 23ης Μαρτίου 2001, οι υποθέσεις C-27/00 και C-122/00 ενώθηκαν προκειμένου να συνεκδικασθούν προς διευκόλυνση της προφορικής διαδικασίας και προς έκδοση κοινής αποφάσεως.

Επί της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως

43 Η Omega υποστηρίζει ότι συντρέχει παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως. Η εισαγωγή του κριτηρίου του λόγου παρακάμψεως τουλάχιστον 3 που πηγάζει από μια πρωτοβουλία του Coreper (επιτροπή μονίμων αντιπροσώπων) ουδόλως δικαιολογείται στις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού.

44 Η υποχρέωση αιτιολογήσεως που φέρει το Συμβούλιο είναι μάλιστα περισσότερο δεσμευτική καθόσον ο κανονισμός αποκλίνει από τους κανόνες της Σύμβασης του Σικάγο, όπως επίσης και από όλη την προγενέστερη κοινοτική νομοθεσία περί εκπομπών θορύβου των αεροπλάνων.

45 Η Omega παρατηρεί επίσης ότι η πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού απλώς κάνει διάκριση μεταξύ των αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί προς βελτίωση της στάθμης θορύβου και των αεροπλάνων στα οποία έχει τοποθετηθεί νέος κινητήρας. Η εκτίμηση είναι δυσμενής για τα πρώτα όχι όμως και για τα δεύτερα. Υπό τις συνθήκες αυτές, η καθιέρωση διαφορετικής μεταχείρισης στο πλαίσιο της δεύτερης κατηγορίας αεροπλάνων, με το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού ισοδυναμεί με αντίφαση προς την πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού.

46 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η αιτιολογία την οποία επιβάλλει το άρθρο 253 ΕΚ πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στη φύση της σχετικής πράξεως. Από την εν λόγω αιτιολογία πρέπει να καταφαίνεται, κατά τρόπο σαφή και μη επιδεχόμενο παρερμηνεία, η συλλογιστική του κοινοτικού οργάνου, συντάκτη της πράξεως, κατά τρόπο ώστε να καθίσταται δυνατό στους ενδιαφερομένους να γνωρίζουν τους λόγους που δικαιολογούν το ληφθέν μέτρο και στο Δικαστήριο να ασκεί τον έλεγχό του. Από την ίδια νομολογία προκύπτει ότι από την αιτιολογία μιας πράξεως δεν μπορεί να απαιτείται να διασαφηνίζονται όλα τα ασκούντα επιρροή πραγματικά και νομικά στοιχεία. Όντως, το ζήτημα αν η αιτιολογία μιας πράξεως ικανοποιεί τις επιταγές του άρθρου 253 ΕΚ πρέπει να εκτιμάται από πλευράς όχι μόνο του γράμματός της αλλά και του πλαισίου της καθώς και του συνόλου των νομικών κανόνων που διέπουν το σχετικό θέμα (βλ., υπό την έννοια αυτή, τις αποφάσεις της 5ης Μαΐου 1998, C-180/96, Ηνωμένο Βασίλειο κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. I-2265, σκέψη 70, και της 12ης Νοεμβρίου 1998, C-352/96, Ιταλία κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1998, σ. I-6937, σκέψη 40).

47 Το Δικαστήριο έχει κρίνει επίσης ότι, αν η αμφισβητούμενη πράξη αποκαλύπτει το ουσιώδες του επιδιωκόμενου από το κοινοτικό όργανο σκοπού, θα ήταν υπερβολικό να απαιτηθεί ειδική αιτιολογία για καθεμία από τις τεχνικές επιλογές στις οποίες προέβη (απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2000, C-168/98, Λουξεμβούργο κατά Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, Συλλογή 2000, σ. I-9131, σκέψη 62).

48 Εν προκειμένω, ο κανονισμός διατυπώνει μια λογικά διαρθρωμένη και επαρκή περιγραφή της συνολικής κατάστασης που οδήγησε στην έκδοσή του καθώς και των στόχων που επιδιώκει η Κοινότητα. Οι στόχοι αυτοί είναι να μειωθούν οι κύριες επιπτώσεις για το περιβάλλον των αεροπορικών μεταφορών, δηλαδή ο θόρυβος, οι εκπομπές καυσαερίων και η κατανάλωση καυσίμων όπως προκύπτει από την πέμπτη αιτιολογική σκέψη και από το άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού.

49 Για να επιτευχθεί αυτός το τριπλός στόχος, ο κανονισμός θεσπίζει αυστηρότερες απαιτήσεις από αυτές του κεφαλαίου 3. Συναφώς, η πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού διευκρινίζει ότι τα αποτελέσματα των τροποποιήσεων που έχουν γίνει στα αεροπλάνα ώστε να ανταποκρίνονται αυτά προς τις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 είναι λιγότερο ικανοποιητικά από τις επιδόσεις των συγχρόνων αεροπλάνων.

50 Επιπλέον, από το σύνολο του κανονισμού προκύπτει ότι ο κοινοτικός νομοθέτης έλαβε ως αφετηρία την αρχή ότι οι νέοι κινητήρες με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 εμφανίζουν οικολογικά χαρακτηριστικά λιγότερο ικανοποιητικά από τους κινητήρες με υψηλότερο λόγο παρακάμψεως ή από τους κινητήρες αεροπλάνων εντελώς νέας τεχνολογίας.

51 Καίτοι θα ήταν ευκταία μια πιο εμπεριστατωμένη εξήγηση της επιλογής μόνον του κριτηρίου του λόγου παρακάμψεως καθώς και του γεγονότος ότι αυτός καθορίστηκε σε 3, πρέπει να σημειωθεί ότι δεν πρέπει να απαιτείται από την αιτιολογία ενός κανονισμού γενικής εφαρμογής να διευκρινίζει τα διάφορα περιστατικά, ενίοτε πολυάριθμα και περίπλοκα, ενόψει των οποίων εκδόθηκε ο κανονισμός, ούτε α ζοσυιοσι να παρέχει τεχνική εκτίμηση κατά το μάλλον ή ήττον πλήρη (βλ. απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 1978, 87/78, Welding, Συλλογή τόμος 1978, σ. 779, σκέψη 11). Ειδικότερα, αυτό ισχύει όταν τα ουσιώδη πραγματικά και τεχνικά στοιχεία είναι γνωστά στους ενδιαφερομένους κύκλους.

52 Όσον αφορά την τελευταία περίοδο της πέμπτης αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού, ότι δηλαδή «οι κινητήρες των αεροπλάνων μπορούν να αντικατασταθούν

προκειμένου να επιτευχθούν επιδόσεις θορύβου που μπορούν να συγκριθούν με τους κινητήρες που εξ αρχής πιστοποιήθηκαν ως πληρούντες τις προδιαγραφές του ως άνω κεφαλαίου 3», υπογραμμίζεται ότι δεν αντιφάσκει προς το άρθρο 2, σημείο 2, του εν λόγω κανονισμού. Πράγματι, όπως προκύπτει από τις απαντήσεις της Επιτροπής στις γραπτές ερωτήσεις του Δικαστηρίου, η περίοδος αυτή αναφέρεται στους κινητήρες προηγμένης τεχνολογίας και πρόσφατης κατασκευής που κατά κανόνα έχουν λόγο παρακάμψεως ίσο ή μεγαλύτερο του 3.

53 Από τις προηγηθείσες θεωρήσεις δεν προκύπτει ότι το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού συνιστά παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως που επιβάλλει το άρθρο 253 ΕΚ.

Επί της αρχής της αναλογικότητας

54 Κατά την Omega, ο λόγος παρακάμψεως δεν είναι κατάλληλο κριτήριο, εφόσον ο θόρυβος που δημιουργεί το αεροπλάνο μπορεί να προέρχεται από άλλες πηγές και όχι από τον κινητήρα. Συγκεκριμένα, πρέπει να ληφθεί υπόψη το σύνολο των φερόντων τμημάτων των αεροπλάνων.

55 Εξάλλου, αν η αύξηση του λόγου παρακάμψεως είναι ικανή να μειώσει τον θόρυβο του κινητήρα και την κατανάλωση καυσίμων, η αύξηση της ποσότητας του αέρα παρακάμψεως απαιτεί ανεμιστήρα μεγαλυτέρων διαστάσεων στο μπροστινό μέρος του κινητήρα. Όσο μεγαλύτερη όμως είναι η διάσταση του ανεμιστήρα τόσο μεγαλύτερος είναι ο θόρυβος που δημιουργείται. Αυτή η αύξηση θορύβου αντισταθμίζει εν μέρει το όφελος που επιτυγχάνεται στο επίπεδο του κινητήρα.

56 Εξάλλου, η αναγνωρισμένη σε διεθνές επίπεδο μέθοδος μετρήσεως του θορύβου των αεροπλάνων, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγο, δεν συνίσταται στον καθορισμό ορίων για κάθε στοιχείο που συμβάλλει στην παραγωγή του θορύβου, αλλά υπαγορεύεται από σφαιρική προσέγγιση των εκπομπών θορύβου.

57 Η Omega προσκομίζει έναν πίνακα, σύμφωνα με τον οποίο το λιγότερο θορυβώδες κατά την προσέγγιση αεροπλάνο είναι το Omega 707, στο οποίο η εταιρία έχει τοποθετήσει νέο κινητήρα, καίτοι έχει τον χαμηλότερο λόγο παρακάμψεως. Το πλεόν θορυβώδες κατά την προσέγγιση αεροπλάνο είναι το Boeing 767-200 που, όμως, έχει λόγο παρακάμψεως 4,8. Τα πλέον θορυβώδη κατά την απογείωση αεροπλάνα είναι το Omega 707 και το Boeing 767-200 ενώ έχουν τον χαμηλότερο και τον υψηλότερο λόγο παρακάμψεως, αντιστοίχως. Μόνο στη μέτρηση του πλευρικού θορύβου, το Omega 707 είναι αισθητά πλέον θορυβώδες. Ωστόσο, τα Omega 707 ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του κεφαλαίου 3 με υψηλότερο περιθώριο από τα αεροπλάνα Airbus ή Boeing που έχουν, και τα μεν και τα δε, λόγο παρακάμψεως άνω του 3.

58 Η Omega υποστηρίζει ότι, εν πάση περιπτώσει, ήταν δυνατό να ληφθούν εναλλακτικά μέτρα λιγότερο ζημιογόνα για την οικονομική δραστηριότητά της.

59 Λιγότερο περιοριστικό μέτρο θα ήταν ιδίως να καθοριστούν διαφορετικά όρια για τον θόρυβο, τις εκπομπές καυσαερίων και την κατανάλωση καυσίμων και όχι να αντιμετωπιστεί συνολικά η κατασκευή κινητήρων αεροπλάνων. Αυτός ο τρόπος ενέργειας συνάδει εξάλλου με την παραδοσιακή προσέγγιση που ακολουθεί το κοινοτικό δίκαιο, η Σύμβαση του Σικάγο και ο ΠΟΕ.

60 Η Omega υποστηρίζει επιπλέον ότι η αρχή της αναλογικότητας παραβιάστηκε λόγω του ότι ο κανονισμός παρεκκλίνει από τη Σύμβαση του Σικάγο, από την παλαιότερη κοινοτική ρύθμιση καθώς και από το δίκαιο του ΠΟΕ και θίγει σοβαρά την εμπορική της δραστηριότητα χωρίς να παρέχει αντίστοιχο πλεονέκτημα στην Κοινότητα. Η Omega επισημαίνει επίσης ότι ο κοινοτικός νομοθέτης δεν ήταν υποχρεωμένος να λάβει επείγον μέτρο και μπορούσε να αναμένει μέχρι την απόκτηση βεβαίων επιστημονικών γνώσεων, προκειμένου να εκτιμήσει την κατάσταση.

61 Επιπλέον, κατά την Omega, οι εκπομπές υδρογονανθράκων, μονοξειδίου του άνθρακα και οξειδίου του αζώτου των αεροπλάνων, στα οποία τοποθέτησε νέους κινητήρες, είναι χαμηλότερες από τις εκπομπές των κινητήρων του τύπου Airbus

A300-B4-203, που είναι ένα παρόμοιο αεροπλάνο, και οι εκπομπές υδρογονανθράκων και οξειδίου του αζώτου είναι μάλιστα χαμηλότερες από τις εκπομπές όλων των συγκρίσιμων αεροπλάνων. Ακόμη και η κατανάλωση του Boeing 707 που τροποποιήθηκε από την Omega είναι, κατά την άποψή της, κατά 40 % και άνω πιο συμφέρουσα από την κατανάλωση του Airbus A300-B4-203. Αυτός ο τελευταίος τύπος όμως έχει λόγο παρακάμψεως 4,3.

62 Συναφώς, πρέπει να υπομνηστεί ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, η αρχή της αναλογικότητας, η οποία αποτελεί μέρος των γενικών αρχών του κοινοτικού δικαίου, απαιτεί οι πράξεις των κοινοτικών οργάνων να μην υπερβαίνουν τα όρια του καταλλήλου και του αναγκαίου για την επίτευξη των σκοπών που επιδιώκει η οικεία ρύθμιση, εξυπακουομένου ότι, οσάκις υφίσταται επιλογή μεταξύ περισσοτέρων καταλλήλων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο καταναγκαστικό και ότι τα προξενούμενα μειονεκτήματα δεν πρέπει να είναι δυσανάλογα προς τους επιδιωκομένους σκοπούς (βλ, μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 13ης Νοεμβρίου 1990, C-331/88, Fedesa κ.λπ., Συλλογή 1990, σ. I-4023, σκέψη 13· Ηνωμένο Βασίλειο κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, σκέψη 96, και της 16ης Δεκεμβρίου 1999, C-101/98, UDL, Συλλογή 1999, σ. I-8841, σκέψη 30).

63 Κατά πάγια επίσης νομολογία, όσον αφορά τον δικαστικό έλεγχο των προϋποθέσεων που αναφέρονται στην προηγούμενη σκέψη, ο κοινοτικός νομοθέτης διαθέτει στον τομέα της κοινής πολιτικής μεταφορών ευρεία κανονιστική εξουσία όσον αφορά τη θέσπιση των καταλλήλων κοινοτικών κανόνων (βλ., κατ' αυτήν την έννοια, ιδίως την απόφαση της 17ης Ιουλίου 1997, C-248/95 και C-249/95, SAM Schiffahrt και Stapf, Συλλογή 1997, σ. I-4475, σκέψη 23).

64 Κατά τον έλεγχο της ασκήσεως της αρμοδιότητας αυτής, ο δικαστής δεν μπορεί να υποκαταστήσει την εκτίμησή του στην εκτίμηση του κοινοτικού νομοθέτη, αλλά πρέπει να περιορίζεται να εξετάζει μήπως αυτή εμφανίζει πρόδηλο σφάλμα ή κατάχρηση εξουσίας ή μήπως η εν λόγω αρχή υπερέβη προδήλως τα οικεία όρια εξουσίας της εκτιμήσεως (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα απόφαση SAM Schiffahrt και Stapf, σκέψη 24).

65 Εξάλλου, από τη νομολογία του Δικαστηρίου απορρέει ότι, όταν η εφαρμογή από το Συμβούλιο μιας κοινής πολιτικής περιλαμβάνει, όπως εν προκειμένω, την ανάγκη εκτιμήσεως μιας πολύπλοκης οικονομικής καταστάσεως, η διακριτική ευχέρεια της οποίας απολαύει δεν εφαρμόζεται αποκλειστικά στη φύση και στην έκταση των διατάξεων που θα θεσπίσει, αλλά επίσης, κατά ορισμένο μέτρο, και στη διαπίστωση των βασικών στοιχείων υπό την έννοια, ιδίως, ότι επιτρέπεται στο Συμβούλιο να στηριχθεί, ενδεχομένως, σε συνολικές διαπιστώσεις (βλ., μεταξύ άλλων, προπαρατεθείσα απόφαση SAM Schiffahrt και Stapf, σκέψη 25).

66 Εν προκειμένω, το Συμβούλιο δεν υπερέβη το περιθώριο εκτιμήσεως που διαθέτει θεωρώντας ότι η επιλογή του λόγου παρακάμψεως 3 και άνω ήταν μέτρο ικανό να συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου της μειώσεως των ζημιών που προκαλούν στο περιβάλλον οι αεροπορικές μεταφορές και δη τόσο του θορύβου όσο και της κατανάλωσης καυσίμων και της εκπομπής καυσαερίων.

67 Κατά τα λοιπά, η Omega δεν απέδειξε ότι το κριτήριο του λόγου παρακάμψεως είναι απρόσφορο.

68 Εξάλλου, οι ισχυρισμοί της, τους οποίους σημειωτέον αμφισβητεί το Ηνωμένο Βασίλειο, αναφέρονται αποκλειστικά σε ένα συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνων, τα Boeing 707, οι κινητήρες των οποίων πρόκειται να αντικατασταθούν. Οι ισχυρισμοί αυτοί αποτελούν απλές προβολές, δεδομένου ότι τα αεροπλάνα αυτά δεν υπέστησαν ακόμη τους ελέγχους πιστοποιήσεως, όπως παρατηρεί ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 76 των προτάσεών του.

69 Αντιθέτως, η Επιτροπή προσκόμισε συνολικά στοιχεία αναφορικά με την εξέλιξη της ηχορύπανσης και της κατανάλωσης καυσίμων των αεροπλάνων κατά τις τρεις δεκαετίες μεταξύ της δεκαετίας του '60 και των αρχών της δεκαετίας του '90. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι η προοδευτική αύξηση των λόγων παρακάμψεως κατά την περίοδο αυτή συνοδεύτηκε από μείωση κατά 20 έως 25 EPNdB των εκπομπών

θορύβου, πράγμα που αντιστοιχεί σε μείωση κατά τα τρία τέταρτα ή τα τέσσερα πέμπτα των αισθητών ενοχλήσεων και σε μείωση κατά ποσοστό άνω του 50 % της κατανάλωσης καυσίμων ανά επιβάτη στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, πράγμα που σημαίνει και αυτό μείωση των εκπομπών καυσαερίων.

70 Κατά τα λοιπά, ο κοινοτικός νομοθέτης εξέδωσε ήδη στο παρελθόν και άλλες πράξεις στηριζόμενες στο κριτήριο κατά το οποίο ο υψηλότερος λόγος παρακάμψεως αποτελεί ένδειξη του γεγονότος ότι ο κινητήρας είναι λιγότερο θορυβώδης. Το άρθρο 4, στοιχείο ε', της οδηγίας 89/629 (βλ. σκέψη 24 της παρούσας αποφάσεως) προβλέπει λόγο παρακάμψεως 2, όπως και το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/14 (βλ. σκέψη 26 της παρούσας αποφάσεως) ως εναλλακτικό μέτρο αντί της τηρήσεως των προδιαγραφών θορύβου του κεφαλαίου 3. Το εναλλακτικό αυτό μέτρο συνιστούν επίσης και οι αποφάσεις A31-11 και A32-8 της συνελεύσεως του ΔΟΠΑ που συνιστά στα κράτη μέλη να προβλέψουν παρέκκλιση για τα αεροπλάνα των οποίων οι κινητήρες έχουν υψηλό λόγο παρακάμψεως σε περίπτωση πρόωρης εφαρμογής των κατωτάτων ορίων του εν λόγω κεφαλαίου 3 (βλ. σκέψη 19 της παρούσας αποφάσεως).

71 Η Omega υποστηρίζει επίσης ότι ήταν δυνατό να ληφθούν εναλλακτικά μέτρα λιγότερο ζημιογόνα για την οικονομική της δραστηριότητα και ότι ο θόρυβος των αεροπλάνων μπορεί να προέρχεται όχι μόνον από τους κινητήρες αλλά και από άλλες πηγές.

72 Συναφώς, ακόμη και αν υποτεθεί ότι τέτοια μέτρα είναι ικανά να συμβάλλουν επαρκώς στη μείωση των ζημιών για το περιβάλλον που προκαλούν οι αεροπορικές μεταφορές, το Συμβούλιο ευλόγως έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η εφαρμογή διαφορετικών κριτηρίων σχετικά με τη μείωση των εκπομπών θορύβου, την κατανάλωση καυσίμων και των εκπομπών καυσαερίων θα ήταν πολύ περίπλοκη επιχείρηση που δεν θα δικαιολογούσε ο περιορισμένος αριθμός αεροπλάνων του τύπου αυτών των οποίων τους κινητήρες αντικατέστησε η Omega. Ομοίως, το Συμβούλιο ευλόγως θεώρησε ότι με την εφαρμογή ενός μόνον τεχνικού κριτηρίου μπορούσαν να αποκλειστούν οι αβεβαιότητες που θα δημιουργούσαν οι εξειδικευμένες προδιαγραφές. Συγκεκριμένα και μόνο για το πρόβλημα του θορύβου, αν έπρεπε να σταθμιστούν οι τιμές που σημειώνονται κατά την απογείωση, την προσγείωση και την πλάγια πτήση, θα μπορούσε επίσης να ανακύψει το ζήτημα μήπως πρέπει να ληφθεί υπόψη η διαφοροποιημένη επίδραση της εντάσεως του θορύβου. Για τους λόγους αυτούς, το Συμβούλιο δεν υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, λαμβάνοντας υπόψη κατά

την επιλογή των κριτηρίων το γεγονός ότι ο λόγος παρακάμψεως αποδεικνύεται πιο πρακτική λύση διότι απαιτεί λιγότερες δοκιμές και λιγότερα μέτρα, τόσο στο επίπεδο του σχεδιασμού όσο και του ελέγχου.

73 Υπό τις συνθήκες αυτές δεν προκύπτει ότι το Συμβούλιο υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως θεωρώντας αναγκαίο να επιτρέψει την αντικατάσταση των κινητήρων των αεροπλάνων μόνο με νέους που έχουν λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 3.

74 Βάσει των προεκτεθέντων δεν προκύπτει ότι το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού συνιστά παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας.

Επί της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων

75 Η Omega υποστηρίζει κατ' αρχάς ότι ο κύριος και ρητός στόχος του κανονισμού είναι η μείωση του επιπέδου των εκπομπών θορύβου που δημιουργούνται από τα χρησιμοποιούμενα στο έδαφος της Κοινότητας αεροπλάνα. Όμως, επιβάλλοντας περιορισμούς στη χρησιμοποίηση αεροπλάνων των οποίων οι κινητήρες αντικαταστάθηκαν με νέους που έχουν λόγο παρακάμψεως κάτω του 3, χωρίς να επιβάλλει τον ίδιο όρο και για πλέον θορυβώδη αεροπλάνα οι κινητήρες των οποίων έχουν λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 3, ο κανονισμός εισάγει δυσμενή διάκριση εις βάρος των πρώτων.

76 Εν συνεχεία, το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού δεν επιτρέπει στις προσφεύγουσες της κύριας δίκης να χρησιμοποιήσουν τα αεροπλάνα τους με αναφορά όχι στον λόγο παρακάμψεως των εν λόγω κινητήρων αλλά στο χρονικό σημείο κατά το οποίο τα εν λόγω αεροπλάνα εξοπλίστηκαν με αυτούς τους κινητήρες. Μια διάκριση μεταξύ αεροπλάνων που χρησιμοποιούν τους ίδιους κινητήρες, με βάση την ημερομηνία κατά την οποία τοποθετήθηκαν αυτοί, στερείται αντικειμενικής δικαιολογίας.

77 Η εφαρμογή του κριτηρίου του λόγου παρακάμψεως τουλάχιστον 3 εισάγει επίσης διακρίσεις υπέρ των κατασκευαστών κινητήρων αεροπλάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εις βάρος των εγκατεστημένων στις Ηνωμένες Πολιτείες καθώς επίσης και εις βάρος των προσώπων που έχουν στην κυριότητά τους αεροπλάνα, οι κινητήρες των οποίων αντικαταστάθηκαν με νέους, κατασκευασμένους στο έδαφος αυτού του κράτους.

78 Τέλος, η Omega επικρίνει το γεγονός ότι ο κανονισμός αντιμετωπίζει κατά τον ίδιο τρόπο την τοποθέτηση νέων κινητήρων με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 και τη μετατροπή αεροπλάνων με συστήματα ηχομονώσεως («hushkits»).

79 Συναφώς, κατά πάγια νομολογία, η γενική αρχή της ισότητας, που αποτελεί μέρος των θεμελιωδών αρχών του κοινοτικού δικαίου, απαιτεί να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικά παρόμοιες καταστάσεις και να μην αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο οι διαφορετικές καταστάσεις εκτός αν η διαφοροποίηση δικαιολογείται αντικειμενικά (βλ., κατ' αυτήν την έννοια, αποφάσεις SAM Schiffahrt και Stapf, προπαρατεθείσα, σκέψη 50, και της 13ης Απριλίου 2000, C-292/97, Karlsson κ.λπ., Συλλογή 2000, σ. I-2737, σκέψη 39).

80 Εφόσον υπάρχει σχέση μεταξύ του λόγου παρακάμψεως και του θορύβου, υπάρχει αντικειμενικός λόγος να αντιμετωπιστούν τα αεροπλάνα οι κινητήρες των οποίων έχουν αντικατασταθεί με νέους που εμφανίζουν υψηλό λόγο παρακάμψεως, διαφορετικά από τα αεροπλάνα των οποίων οι κινητήρες έχουν αντικατασταθεί με νέους που εμφανίζουν χαμηλό λόγο παρακάμψεως.

81 Δεύτερον, η διάκριση μεταξύ των αεροπλάνων των οποίων οι κινητήρες αντικαταστάθηκαν με νέους και των αεροπλάνων που σχεδιάστηκαν εξ αρχής ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του κεφαλαίου 3 δικαιολογείται πρωτίστως από θεωρήσεις αναγόμενες στην προστασία των κεκτημένων δικαιωμάτων. Οι κατασκευαστές που σχεδίασαν αεροπλάνα με γνώμονα τις προδιαγραφές του εν λόγω κεφαλαίου 3 και οι εταιρίες που αγόρασαν τέτοια αεροπλάνα πρέπει κατ' αρχήν να απολαύουν μεγαλύτερης προστασίας, όσον αφορά τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη τους στη δυνατότητα εκμεταλλεύσεως των αεροπλάνων αυτών, από τους κατασκευαστές και κυρίους αεροπλάνων τα οποία εκ κατασκευής δεν πληρούν τις προδιαγραφές αυτές.

82 Τρίτον, τα διάφορα στοιχεία που προσκομίστηκαν στο Δικαστήριο δεν αποδεικνύουν ότι προκύπτει άμεση ή έμμεση διάκριση εις βάρος των εγκατεστημένων στις Ηνωμένες Πολιτείες επιχειρήσεων από την εφαρμογή του κριτηρίου του λόγου παρακάμψεως τουλάχιστον 3. Πράγματι, ο κανονισμός εφαρμόζεται με την ίδια αυστηρότητα τόσο στους Ευρωπαίους επιχειρηματίες και κατασκευαστές αεροπλάνων όσο και σ' αυτούς των Ηνωμένων Πολιτειών.

83 Τέταρτον, ο κοινοτικός νομοθέτης εγκύρως αντιμετώπισε κατά τον ίδιο τρόπο την τοποθέτηση στα αεροπλάνα νέων κινητήρων με λόγο παρακάμψεως κάτω του 3 και τη χρησιμοποίηση των καλουμένων «hushkits» συστημάτων ηχομονώσεως. Πράγματι, αφενός, βασίμως θεώρησε ότι οι τεχνικές αυτές είναι και οι δύο λιγότερο αποτελεσματικές όσον αφορά τη μείωση του θορύβου από την τοποθέτηση νέων κινητήρων με λόγο παρακάμψεως τουλάχιστον 3, όπως προκύπτει από τη σκέψη 52 της παρούσας αποφάσεως και από την πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (βλ. σκέψη 33 της παρούσας αποφάσεως). Αφετέρου, οι τεχνικές αυτές δεν παρουσιάζουν τα ίδια πλεονεκτήματα στον τομέα της οικονομίας κηροζίνης και της μειώσεως των εκπομπών καυσαερίων με τους κινητήρες που έχουν υψηλότερο λόγο παρακάμψεως.

84 Βάσει των προεκτεθέντων δεν προκύπτει ότι το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού συνιστά παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων.

Επί της ΣΤΕΕ

85 Αφενός, η Omega επικρίνει την απόφαση της 23ης Νοεμβρίου 1999, C-149/96, Πορτογαλία κατά Συμβουλίου (Συλλογή 1999, σ. I-8395), με την οποία το Δικαστήριο έκρινε, στη σκέψη 47, ότι οι συμφωνίες ΠΟΕ δεν περιλαμβάνονται, καταρχήν, στους κανόνες βάσει των οποίων το Δικαστήριο ελέγχει τη νομιμότητα των πράξεων των κοινοτικών οργάνων.

86 Συγκεκριμένα, κατά την Omega, εξετάζοντας κατά πόσον ορισμένα κοινοτικά μέτρα συνάδουν με διεθνείς συμβάσεις, το Δικαστήριο κάνει διάκριση στη σκέψη 42 της προπαρατεθείσας αποφάσεως Πορτογαλία κατά Συμβουλίου αναλόγως του αν αυτά στηρίζονται ή όχι «σε βάση αμοιβαιότητας και αμοιβαίων πλεονεκτημάτων». Η Omega φρονεί πάντως ότι η διάκριση αυτή έχει μικρή χρησιμότητα, διότι όλες οι διεθνείς συμβάσεις στηρίζονται σ' αυτή τη βάση.

87 Αφετέρου, η Omega υποστηρίζει επικουρικώς ότι το άρθρο 2 της ΣΤΕΕ είναι αρκούντως σαφές ώστε να έχει άμεσο αποτέλεσμα. Σχετικά με την εξέταση του συμβατού του κανονισμού με τη διάταξη αυτή, παρατηρεί ότι το κριτήριο του λόγου παρακάμψεως που καθορίζεται σε 3 με τον κανονισμό συνιστά παράβαση πλειόνων διατάξεων του άρθρου 2 της ΣΤΕΕ.

88 Κατ' αρχάς, το άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού αποτελεί «τεχνικό κανονισμό» κατά την έννοια της ΣΤΕΕ. Εν συνεχεία, το σημείο 2.4 της συμφωνίας αυτής προβλέπει ότι, όταν απαιτείται η έκδοση τεχνικών κανονισμών ενώ υπάρχουν σχετικά διεθνή πρότυπα, τα μέλη χρησιμοποιούν αυτά τα πρότυπα ή τα βασικά στοιχεία τους ως βάση για τους τεχνικούς κανονισμούς που εκδίδουν. Τέλος, το σημείο 2.8 της ΣΤΕΕ καλεί τα μέλη, όσον αφορά την εκπόνηση τεχνικών κανονισμών, να βασίζονται όχι στη μορφή και στα τεχνικά χαρακτηριστικά του προϊόντος αλλά μάλλον στις προδιαγραφές της απόδοσής τους, ενώ ο κανονισμός προβλέπει τα αντίθετα.

89 Συναφώς, αρκεί να σημειωθεί ότι η Omega δεν εκτιμά ορθώς το θεμέλιο της νομολογίας του Δικαστηρίου. Συγκεκριμένα, το καθοριστικό στοιχείο εν προκειμένω έγκειται στο γεγονός ότι η επίλυση των διαφορών που εμπίπτουν στο δίκαιο του ΠΟΕ στηρίζεται εν μέρει σε διαπραγματεύσεις μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Η ανάκληση των παρανόμων μέτρων είναι βεβαίως η λύση που προωθεί το δίκαιο του ΠΟΕ, ο οποίος όμως επιτρέπει επίσης την εφαρμογή και άλλων λύσεων όπως τη διαπραγμάτευση, την καταβολή αποζημιώσεως ή την αναστολή παραχωρήσεων (βλ., κατ' αυτήν την έννοια, προπαρατεθείσα απόφαση Πορτογαλία κατά Συμβουλίου, σκέψεις 36 έως 39).

90 Υπό τις συνθήκες αυτές, το να επιβληθεί στα δικαιοδοτικά όργανα η υποχρέωση της μη εφαρμογής των εσωτερικών κανόνων δικαίου που είναι ασυμβίβαστοι με τις συμφωνίες ΠΟΕ θα είχε ως αποτέλεσμα να στερήσει τα νομοθετικά ή εκτελεστικά όργανα των συμβαλλομένων μερών από τη δυνατότητα να εξεύρουν, έστω και προσωρινώς, λύσεις κατόπιν διαπραγματεύσεων (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, προπαρατεθείσα απόφαση Πορτογαλία κατά Συμβουλίου, σκέψη 40).

91 Συνεπώς, οι συμφωνίες ΠΟΕ, ερμηνευόμενες υπό το φως του αντικειμένου και του σκοπού τους, δεν προσδιορίζουν τα νομικά μέσα που θα μπορούσαν να διασφαλίσουν την καλόπιστη εκτέλεσή τους στην εσωτερική έννομη τάξη των συμβαλλομένων μερών (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Πορτογαλία κατά Συμβουλίου, σκέψη 41).

92 Δεν αμφισβητείται, εξάλλου, ότι ορισμένα από τα συμβαλλόμενα μέρη, στα οποία από εμπορικής απόψεως περιλαμβάνονται οι σημαντικότεροι εταίροι της Κοινότητας, κατέληξαν στο συμπέρασμα, λαμβάνοντας υπόψη το αντικείμενο και τον σκοπό των συμφωνιών ΠΟΕ, ότι οι συμφωνίες αυτές δεν περιλαμβάνονται μεταξύ των κανόνων βάσει των οποίων τα δικαιοδοτικά τους όργανα ελέγχουν τη νομιμότητα των κανόνων της εσωτερικής εννόμου τάξεως (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Πορτογαλία κατά Συμβουλίου, σκέψη 43).

93 Εξ όλων των ανωτέρω σκέψεων προκύπτει ότι, λόγω της φύσεως και της οικονομίας τους, οι συμφωνίες ΠΟΕ δεν περιλαμβάνονται, καταρχήν, στους κανόνες βάσει των οποίων το Δικαστήριο ελέγχει τη νομιμότητα των πράξεων των κοινοτικών οργάνων (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Πορτογαλία κατά Συμβουλίου, σκέψη 47).

94 Μόνο στην περίπτωση που πρόθεση της Κοινότητας ήταν να εκπληρώσει μια ειδική υποχρέωση που αναλήφθηκε στο πλαίσιο του ΠΟΕ ή στην περίπτωση που η κοινοτική πράξη ρητώς παραπέμπει σε συγκεκριμένες διατάξεις των συμφωνιών ΠΟΕ,

εναπόκειται στο Δικαστήριο να ελέγχει τη νομιμότητα της σχετικής κοινοτικής πράξεως με βάση τους κανόνες του ΠΟΕ (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση Πορτογαλία κατά Συμβουλίου, σκέψη 49).

95 Τέτοια δεν είναι η προκειμένη περίπτωση. Συγκεκριμένα, ο κανονισμός δεν αποσκοπεί στη διασφάλιση της εκπληρώσεως, εντός της κοινοτικής έννομης τάξεως, μιας ειδικής υποχρεώσεως που έχει αναληφθεί στο πλαίσιο του ΠΟΕ, ούτε παραπέμπει ρητώς σε συγκεκριμένες διατάξεις των συμφωνιών ΠΟΕ.

96 Βάσει των προεκτεθέντων δεν προκύπτει ότι η ΣΤΕΕ επηρεάζει το κύρος του άρθρου 2, σημείο 2, του κανονισμού.

97 Συνεπώς, στα προδικαστικά ερωτήματα αρμόζει η απάντηση ότι από την εξέτασή τους δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να επηρεάσει το κύρος του άρθρου 2, σημείο 2, του κανονισμού.

Επί των δικαστικών εξόδων

98 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου καθώς και το Συμβούλιο και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ,

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλαν με διατάξεις της 21ης Δεκεμβρίου 1999 και της 21ης Μαρτίου 2000 το High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), και το High Court (Ιρλανδία), αποφαίνεται:

Από την εξέταση των προδικαστικών ερωτημάτων δεν προέκυψε κανένα στοιχείο ικανό να επηρεάσει το κύρος του άρθρου 2, σημείο 2, του κανονισμού (ΕΚ) 925/1999 του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, για την εγγραφή στα νηολόγια και εκμετάλλευση εντός της Κοινότητας ορισμένων τύπων αεριωθουμένων υποηχητικών πολιτικών αεροπλάνων που έχουν τροποποιηθεί και επαναπιστοποιηθεί ως τηρούντα τα πρότυπα του τόμου I, δεύτερο μέρος, κεφάλαιο 3, του παραρτήματος 16 της Σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τρίτη έκδοση (Ιούλιος 1993).

Rodríguez Iglesias Jann Macken

Colneric von Bahr Gulmann

Edward Puissochet Wathelet

Cunha Rodrigues Timmermans

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 12 Μαρτίου 2002.

Ο Γραμματέας Ο Πρόεδρος

R. Grass G. C. Rodríguez Iglesias