SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA

de 12 de marzo de 2002 *

En los asuntos acumulados C-27/00 y C-122/00,

que tienen por objeto sendas peticiones dirigidas al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 234 CE, por la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Reino Unido) (asunto C-27/00), y por la High Court (Irlanda) (asunto C-122/00), destinadas a obtener, en los litigios pendientes ante los respectivos órganos jurisdiccionales entre

The Queen

y

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

ex parte:

Omega Air Ltd (asunto C-27/00),

* Lengua de procedimiento: inglés.

y entre

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

y

Irish Aviation Authority (asunto C-122/00),

una decisión prejudicial sobre la validez del artículo 2, número 2, del Reglamento (CE) nº 925/1999 del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativo a la matriculación y utilización dentro de la Comunidad de determinados tipos de aeronaves de reacción subsónicas civiles modificadas y con certificado renovado para ajustarse a las normas del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, parte II, capítulo 3, tercera edición (julio de 1993) (DO L 115, p. 1, y L 120, p. 47),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres. G.C. Rodríguez Iglesias, Presidente, y P. Jann, las Sras. F. Macken y N. Colneric, y el Sr. S. von Bahr, Presidentes de Sala, los Sres. C. Gulmann, D.A.O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (Ponente), J.N. Cunha Rodrigues y C.W.A. Timmermans, Jueces;

Abogado General: Sr. S. Alber;
Secretario: Sr. H.A. Rühl, administrador principal;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre de Omega Air Ltd (asunto C-27/00), por los Sres. D. Vaughan, QC, y A. Robertson, Barrister, designados por el Sr. M. Offer, Solicitor;

— en nombre de Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd y de Omega Aviation Services Ltd (asunto C-122/00), por los Sres. J. O'Reilly, SC, y A.M. Collins, BL, designados por el Sr. C.A. Kelly, Solicitor;

— en nombre de Irish Aviation Authority (asunto C-122/00), por el bufete A & L Goodbody, Solicitors;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. J.E. Collins, en calidad de agente, asistido por los Sres. R. Plender, QC, y M. Hoskins, Barrister;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. F. Benyon y E. White, en calidad de agentes;

— en nombre del Consejo de la Unión Europea (asunto C-122/00), por los Sres. J.P. Jacqué, A. Lopes Sabino y A. Feeney, en calidad de agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Omega Air Ltd (asunto C-27/00), representada por los Sres. D. Vaughan y A. Robertson; de Omega Air Ltd, Aero Engines Ireland Ltd y Omega Aviation Services Ltd (asunto C-122/00), representadas por

los Sres. J. O'Reilly y A.M. Collins; de Irish Aviation Authority (asunto C-122/00), representada por el Sr. B.J. Walsh, Solicitor; del Gobierno del Reino Unido, representado por los Sres. J.E. Collins, R. Plender y M. Hoskins; del Consejo, representado por los Sres. A. Lopes Sabino y A. Feeney, y de la Comisión, representada por los Sres. F. Benyon y E. White, expuestas en la vista de 26 de junio de 2001;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de septiembre de 2001;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 21 de diciembre de 1999, recibida en el Tribunal de Justicia el 31 de enero de 2000, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), planteó, con arreglo al artículo 234 CE, una cuestión prejudicial sobre la validez del artículo 2, número 2, del Reglamento (CE) nº 925/1999 del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativo a la matriculación y utilización dentro de la Comunidad de determinados tipos de aeronaves de reacción subsónicas civiles modificadas y con certificado renovado para ajustarse a las normas del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, parte II, capítulo 3, tercera edición (julio de 1993) (DO L 115, p. 1, y L 120, p. 47; en lo sucesivo, «Reglamento»).

2 Mediante resolución de 21 de marzo de 2000, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de marzo siguiente, la High Court (Irlanda) planteó una cuestión cuyo objeto era sustancialmente idéntico.

3 Dichas cuestiones se suscitaron, en materia de aviación civil, en el marco, por un lado, de un litigio entre Omega Air Ltd (en lo sucesivo, «Omega») y las autoridades del Reino Unido (asunto C-27/00), y, por otro, de un litigio entre esa sociedad así como Aero Engines Ireland Ltd y Omega Aviation Services, empresas que, respectivamente, comercializan y realizan el mantenimiento de aviones, y las autoridades irlandesas (asunto C-122/00). Mediante las referidas cuestiones se pide, en lo sustancial, que se dilucide si el artículo 2, número 2, del Reglamento incumple la obligación de motivación que impone el artículo 253 CE y viola el principio general de proporcionalidad, el principio de igualdad y de no discriminación y el Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio (en lo sucesivo, «AOTC»), en la medida en que prohíbe la matriculación y utilización de aeronaves de reacción subsónicas civiles cuyo certificado haya sido renovado como consecuencia de la instalación de un nuevo motor cuando éste tenga una relación de derivación inferior a 3, y ello aunque el aparato responda a las exigencias del capítulo 3 de la parte II del volumen I del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo, «Convenio de Chicago»).

4 Para una cabal comprensión de las cuestiones prejudiciales, es necesario explicar el concepto de «relación de derivación» y recordar la evolución de la normativa en la materia.

La relación de derivación

5 Las emisiones sonoras de los motores de reacción proceden en particular del ruido generado fuera del motor al entrar en contacto con la atmósfera el chorro o chorros de escape (ruido de escape del reactor).

6 Con la invención del motor de «doble flujo», el aire a baja presión no se utiliza en el proceso de combustión. Se escapa por un conducto distinto y es expulsado, a velocidad reducida, por la tobera de propulsión —mientras que los gases calientes

son expulsados a gran velocidad—, a fin de aportar una parte significativa del impulso total del motor. De este modo, se reduce la velocidad media global del chorro (combinación del gas y del aire expulsado), atenuando en proporción el ruido de escape del reactor.

7 La relación de derivación expresa la proporción entre la masa de aire frío «desviado», o aire de derivación, que no atraviesa la cámara de combustión ni la turbina, y la masa de aire que se mezcla con el carburante y se quema en el «reactor de base».

8 En los primeros motores de doble flujo, la proporción del flujo de aire total representada por el aire de derivación no superaba la mitad del aire total utilizado (relación de derivación inferior o igual a 1).

9 Gracias a nuevos progresos técnicos, la relación de derivación ha podido ser incrementada con el transcurso de los años, lo que ha permitido reducir notablemente el ruido y el consumo de carburante.

Marco jurídico internacional y comunitario

Convenio de Chicago, anexo 16 de éste y resoluciones de la OACI

10 El Convenio de Chicago, que ha sido ratificado por todos los Estados miembros de la Comunidad (aunque la propia Comunidad no es Parte de dicho Convenio), creó la Organización de Aviación Civil Internacional (en lo sucesivo, «OACI»). A

tenor del artículo 44 del Convenio de Chicago, los fines y objetivos de la OACI son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

11 En virtud de una resolución adoptada por su Asamblea en 1972, la OACI estableció un programa de acción en materia de medio ambiente. En 1977 se publicaron unas orientaciones para el control de las emisiones de los motores de las aeronaves.

12 Las disposiciones pertinentes para los litigios principales figuran en el anexo 16 del Convenio de Chicago, denominado «Normas internacionales y prácticas recomendadas — Protección del medio ambiente».

13 El anexo 16 consta de dos volúmenes: el volumen I, que versa sobre el ruido de las aeronaves, y el volumen II, relativo a las emisiones de los motores de aviación.

14 El volumen I se divide en cinco partes. La primera parte contiene las definiciones, la segunda parte describe los procedimientos de certificación acústica de las aeronaves, y las partes tercera, cuarta y quinta versan sobre los procedimientos para medir, evaluar y atenuar el ruido. La segunda parte, a su vez, se subdivide en cierto número de capítulos que especifican las normas acústicas y los procedimientos de certificación aplicables a las diferentes categorías de aeronaves.

15 El capítulo 2 de la segunda parte expone los requisitos y procedimientos de certificación acústica de las aeronaves de reacción subsónicas cuya solicitud de certificado de navegabilidad para el prototipo haya sido admitida antes del 6 de

octubre de 1977. El capítulo 3 de esa misma segunda parte del volumen I del referido anexo 16 (en lo sucesivo, «capítulo 3») expone los requisitos, más rigurosos, aplicables a los modelos de aeronaves de reacción subsónicas cuya solicitud de certificado de navegabilidad para el prototipo haya sido admitida a partir de la referida fecha.

16 El capítulo 3 establece un método global de cálculo de las emisiones sonoras de las aeronaves. Se trata de medir el ruido acumulado que produce un avión al despegar, en posición lateral y al aterrizar, ya que éste es el ruido que perciben quienes viven cerca de los aeropuertos. A los efectos de certificación acústica, el ruido de los aviones se expresa en términos de «nivel efectivo de ruido percibido» («EPNL»), que se mide en «decibelios de ruido efectivamente percibido» («EPNdB»). Esta escala se pondera en función de las frecuencias a las que el oído humano es más sensible.

17 El total de las mediciones de certificación efectuadas respecto de tales posiciones constituye una indicación del ruido global de la aeronave. El nivel de ruido generado en uno o dos puntos de medición que exceda del nivel máximo puede compensarse, dentro de ciertos límites, teniendo en cuenta el nivel de ruido inferior generado en otro punto o en otros puntos.

18 La resolución A31-11 de la Asamblea de la OACI atribuía a los Estados la facultad de restringir la utilización de las aeronaves contempladas en el capítulo 2 que no se ajustaran a las exigencias del capítulo 3. La resolución les instaba, sin embargo, a examinar primero, en particular, si el desgaste normal del funcionamiento de los aviones o una norma de no inscripción (es decir, una norma que prohíba toda nueva matriculación de una aeronave determinada) no bastarían para garantizar la protección necesaria (apartado 1 de la mencionada resolución).

19 Aquellos Estados que impusieran restricciones a la utilización de las referidas aeronaves debían prever un período de retirada gradual de siete años por lo menos, a partir del 1 de abril de 1995, y abstenerse de restringir el uso de los

aviones de menos de veinticinco años, de las aeronaves de transporte de gran capacidad existentes y de cualquier otra aeronave equipada con un motor de elevada relación de derivación antes de que finalizara el período de retirada, es decir, antes del 1 de abril de 2002 (apartado 2).

20 En cualquier caso, en el supuesto de que se introdujeran normas de certificación más exigentes que las contenidas en el capítulo 3, se instaba a los Estados miembros a que no impusieran restricciones a la utilización de aeronaves que se ajustaran a las prescripciones de dicho capítulo (apartado 4).

21 Con ocasión de la Asamblea nº 32 de la OACI, celebrada del 22 de septiembre al 22 de octubre de 1998, la resolución A32-8 confirmó la resolución A31-11 y expuso, de conformidad con ésta, los objetivos y prácticas de la OACI en materia de protección medioambiental.

Normativa comunitaria anterior al Reglamento

22 Antes de que fuera aplicable el Reglamento, la Comunidad había adoptado tres Directivas que fijaban límites a las emisiones sonoras de las aeronaves: la Directiva 80/51/CEE del Consejo, de 20 de diciembre de 1979, relativa a la limitación de las emisiones sonoras de las aeronaves subsónicas (DO 1980, L 18, p. 26; EE 07/02, p. 206), en su versión modificada, en particular, por la Directiva 83/206/CEE del Consejo, de 21 de abril de 1983 (DO L 117, p. 15; EE 07/03, p. 162); la Directiva 89/629/CEE del Consejo, de 4 de diciembre de 1989, relativa a la limitación de emisiones sonoras de los aviones de reacción subsónicos civiles (DO L 363, p. 27), y la Directiva 92/14/CEE del Consejo, de 2 de marzo de 1992, relativa a la limitación del uso de aviones objeto del Anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edición (1988) (DO L 76, p. 21), en su versión modificada por la Directiva 98/20/CE del Consejo, de 30 de marzo de 1998 (DO L 107, p. 4). Tan sólo estas dos últimas Directivas revisten interés para los litigios principales.

23 La Directiva 89/629 constituía la primera etapa de la supresión progresiva del uso de aviones que no cumplieran las normas del capítulo 3 (séptimo considerando). A tal efecto, la Directiva introdujo la norma de no inscripción, según la cual tan sólo podían ser objeto de una nueva inscripción en los registros de aviación civil de los Estados miembros aquellas aeronaves que se ajustaran a las normas especificadas en el referido capítulo 3.

24 No obstante, como excepción a este régimen más riguroso, los artículos 4, letra e), y 5 de la Directiva 89/629 disponían que los Estados miembros podrían autorizar excepciones al artículo 2 de dicha Directiva, en particular en favor de las aeronaves propulsadas por motores que tuvieran una relación de derivación igual o superior a 2.

25 A la norma de no incripción prevista en la Directiva 89/629, la Directiva 92/14 añadió una norma de no uso, mitigada por la posibilidad de algunas excepciones, sobre todo por razones económicas.

26 La norma de no uso figuraba en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 92/14, disposición redactada del siguiente modo:

«Los Estados miembros velarán por que, a partir del 1 de abril de 1995, los aviones de reacción subsónicos civiles equipados de motores con una relación de derivación inferior a 2, no se utilicen en los aeropuertos situados en su territorio a menos que se les haya concedido una certificación acústica correspondiente ya sea:

a) a las normas enunciadas en el capítulo 3 de la segunda parte del segundo volumen del Anexo 16 de la segunda edición (1988) del Convenio de aviación civil internacional, o

b) a las normas enunciadas en el capítulo 2 de la segunda parte del primer volumen del Anexo 16 del mencionado Convenio, salvo que el certificado individual de navegabilidad haya sido expedido por primera vez con una anterioridad de menos de veinticinco años.»

27 En virtud del artículo 5, apartado 1, de la Directiva 92/14, los Estados miembros estaban obligados a eximir del cumplimiento de las disposiciones del artículo 2, apartado 1, de dicha Directiva a aquellos aviones que pudieran ser modificados para ajustarse a las normas del capítulo 3 gracias a un «equipo de conversión adecuado» (procedimiento conocido con la denominación de «insonorización»).

28 Con arreglo al artículo 2, apartado 2, de la Directiva 92/14, todos los aviones de reacción subsónicos civiles destinados a ser utilizados en los aeropuertos situados en el territorio de los Estados miembros debían, en principio, ajustarse a las normas enunciadas en el capítulo 3 en la fecha de 1 de abril de 2002, sin perjuicio de algunas excepciones que la Directiva 98/20 modificó posteriormente. No obstante, a tenor del artículo 7, apartado 1, de la Directiva 92/14, en su versión modificada por la Directiva 98/20, previa aprobación de la autoridad competente de un Estado miembro, las compañías aéreas no podían ser requeridas, con base en la norma contenida en dicho artículo 2, apartado 1, a dar de baja de matrícula a aquellos aviones que no cumplieran las normas del referido capítulo 3 en una proporción anual superior al 10 % del total de la flota de aviones de reacción subsónicos civiles de la compañía aérea comunitaria de que se tratara.

29 Debido a que se había agravado la situación acústica y medioambiental de los aeropuertos comunitarios, el Consejo adoptó el Reglamento.

El Reglamento

30 El primer considerando del Reglamento precisa que «uno de los objetivos principales de la política común de transportes es la movilidad sostenible [...]», lo

que requiere «un enfoque global dirigido a garantizar tanto el buen funcionamiento de los sistemas comunitarios de transporte como la protección del medio ambiente». Según el cuarto considerando del Reglamento, «el crecimiento de la actividad del transporte aéreo en los aeropuertos comunitarios se ve condicionado cada vez más por las limitaciones ambientales» y «la operación de aeronaves menos ruidosas en estos aeropuertos puede contribuir a un mejor uso de la capacidad aeroportuaria disponible».

31 A tenor del artículo 1 del Reglamento:

«El objeto del presente Reglamento es establecer normas dirigidas a evitar en la Comunidad una futura agravación de la incidencia en el nivel sonoro global de las aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado, limitando al mismo tiempo los demás daños para el medio ambiente.»

32 Las principales disposiciones del Reglamento son sus artículos 2, número 2, y 3. Este último artículo prohíbe matricular y utilizar «aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado». Esta expresión se define en el artículo 2, número 2, del Reglamento de la siguiente manera:

«las aeronaves de reacción subsónicas civiles certificadas inicialmente según las normas del capítulo 2 o equivalentes, o cuyas emisiones sonoras no hayan sido certificadas inicialmente, que hayan sido modificadas para ajustarse a las normas del capítulo 3, bien directamente a través de medidas técnicas, bien indirectamente a través de restricciones operativas; las aeronaves de reacción subsónicas civiles que inicialmente sólo hubieran podido ser objeto de doble certificación respecto de las normas del capítulo 3 mediante limitaciones de peso tendrán que considerarse aeronaves de certificado renovado; las aeronaves de reacción subsónicas civiles que hayan sido modificadas para ajustarse a las normas del capítulo 3 mediante la sustitución total de los motores por los motores con una relación de dilución [relación de derivación] [igual] o superior a 3 no se considerarán aeronaves con certificado renovado».

33 Esta definición de «aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado» debe interpretarse a la luz del quinto considerando del Reglamento, según el cual «[...] los tipos más antiguos de aeronaves modificados para mejorar su nivel de certificación sonora son mucho más ruidosos, a masa igual, que las aeronaves modernas certificadas en origen como conformes a las normas del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, parte II, capítulo 3, tercera edición (julio de 1993); [...] tales modificaciones prolongan la vida útil de las aeronaves que de lo contrario habrían sido retiradas [...] y tienden a empeorar las emisiones gaseosas y el consumo de combustible de los motores fabricados con tecnología aeronáutica antigua; [...] puede cambiarse el motor de las aeronaves para que produzcan un nivel de ruido comparable al de los certificados en origen para cumplir los requisitos del capítulo 3».

34 El Reglamento se adoptó en un contexto de conflicto con los Estados Unidos de América. No obstante, como era deseable que las nuevas medidas de limitación del ruido y de las emisiones de las aeronaves fueran aprobadas a nivel internacional, el Consejo decidió retrasar un año la aplicación del Reglamento, prevista en su artículo 7, a fin de permitir que se celebraran negociaciones. El Reglamento entró en vigor el 4 de mayo de 2000, sin que hubiera podido resolverse el conflicto.

El AOTC

35 El Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (en lo sucesivo, «OMC») fue firmado tanto por la Comunidad Europea como por cada uno de los Estados miembros y fue aprobado en nombre de aquélla, por lo que respecta a los temas de su competencia, mediante la Decisión 94/800/CE del Consejo, de 22 de diciembre de 1994 (DO L 336, p. 1). La Comunidad es Parte en todos los acuerdos comerciales gestionados por la OMC, incluido el AOTC.

36 El artículo 2 del AOTC dispone lo siguiente:

«2.1. Los Miembros se asegurarán de que, con respecto a los reglamentos técnicos, se dé a los productos importados del territorio de cualquiera de los Miembros un trato no menos favorable que el otorgado a productos similares de origen nacional y a productos similares originarios de cualquier otro país.

2.2. Los Miembros se asegurarán de que no se elaboren, adopten o apliquen reglamentos técnicos que tengan por objeto o efecto crear obstáculos innecesarios al comercio internacional [...]

2.3. Los reglamentos técnicos no se mantendrán si los [...] objetivos que dieron lugar a su adopción ya no existen o si los [...] objetivos modificados pueden atenderse de una manera menos restrictiva del comercio.

2.4. Cuando sean necesarios reglamentos técnicos y existan normas internacionales pertinentes [...] los Miembros utilizarán esas normas internacionales, o sus elementos pertinentes, como base de sus reglamentos técnicos, salvo en el caso de que esas normas internacionales o esos elementos pertinentes sean un medio ineficaz o inapropiado para el logro de los objetivos legítimos perseguidos, por ejemplo a causa de factores climáticos o geográficos fundamentales o problemas tecnológicos fundamentales.

2.5. Todo Miembro que elabore, adopte o aplique un reglamento técnico que pueda tener un efecto significativo en el comercio de otros Miembros explicará, a petición de otro Miembro, la justificación del mismo a tenor

de las disposiciones de los párrafos 2 a 4 del presente artículo. Siempre que un reglamento técnico se elabore, adopte o aplique para alcanzar uno de los objetivos legítimos mencionados expresamente en el párrafo 2, y esté en conformidad con las normas internacionales pertinentes, se presumirá, a reserva de impugnación, que no crea un obstáculo innecesario al comercio internacional.

2.6. Con el fin de armonizar sus reglamentos técnicos en el mayor grado posible, los Miembros participarán plenamente, dentro de los límites de sus recursos, en la elaboración, por las instituciones internacionales competentes con actividades de normalización, de normas internacionales referentes a los productos para los que hayan adoptado, o prevean adoptar, reglamentos técnicos.

2.7. Los Miembros considerarán favorablemente la posibilidad de aceptar como equivalentes reglamentos técnicos de otros Miembros aun cuando difieran de los suyos, siempre que tengan la convicción de que esos reglamentos cumplen adecuadamente los objectivos de sus propios reglamentos.

2.8. En todos los casos en que sea procedente, los reglamentos técnicos basados en prescripciones para los productos serán definidos por los Miembros en función de las propiedades de uso y empleo de los productos más bien que en función de su diseño o de sus características descriptivas.»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

37 Omega comercializa aeronaves, fundamentalmente del modelo Boeing 707, y ejerce las actividades conexas como, por ejemplo, el mantenimiento de motores de aeronaves. En 1996, Omega anunció un programa para sustituir los motores

de cierto número de Boeing 707 por motores Pratt & Whitney JT8D-219, cuya relación de derivación era de 1,74.

38 En el momento en que se tomó la decisión de incluir en la propuesta de Reglamento (98/C 118/12, DO 1998, C 118, p. 20, y 98/C 329/07, DO 1998, C 329, p. 10) las aeronaves cuyos motores hubieran sido sustituidos por motores con una relación de derivación inferior a 3, era ya demasiado tarde para que Omega modificara sus planes. Aunque hubiera hecho gestiones ante las instituciones comunitarias, su situación no habría sido tomada en consideración, pues el Reglamento se oponía a la utilización en la Comunidad de los Boeing 707 equipados con nuevos motores, aunque se ajustaran a las normas de emisiones sonoras y gaseosas previstas en el capítulo 3.

39 En consecuencia, Omega interpuso recursos contra las autoridades responsables de la aviación civil en el Reino Unido y en Irlanda, a fin de que el Reglamento fuera declarado inaplicable.

40 Al considerar fundadas varias de las imputaciones formuladas por Omega en el asunto C-27/00, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Es inválido el artículo 2, número 2, del Reglamento (CE) nº 925/1999 del Consejo, en la medida en que define las "aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado" de forma tal que las aeronaves modificadas con "motores con una relación de derivación igual o superior a 3" no están sometidas

a las prohibiciones impuestas por el Reglamento, pero sí lo están aquellas aeronaves en las que se hayan sustituido totalmente los motores por motores con una relación de derivación inferior a 3, teniendo especialmente en cuenta:

a) la obligación de motivación que impone el artículo 253 CE;

b) el principio general de proporcionalidad;

c) los derechos que pueden deducir los particulares del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio y del Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio?»

41 Por razones idénticas, en lo relativo a las imputaciones formuladas por Omega y por las demás sociedades afectadas por el programa de sustitución de motores en el asunto C-122/00, también la High Court (Irlanda) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Es inválido el artículo 2, número 2, del Reglamento (CE) nº 925/1999 del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativo a la matriculación y utilización dentro de la Comunidad de determinados tipos de aeronaves de reacción subsónica civiles modificadas y con certificado renovado para ajustarse a las normas del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, parte II, capítulo 3, tercera edición (julio de 1993), en la medida en que en la definición de las "aeronaves de reacción subsónicas civiles con certificado renovado" que establece, están comprendidas las "aeronaves de reacción subsónica civiles", tal como se las define en su artículo 2, número 1, que hayan sido modificadas para

ajustarse a las normas del capítulo 3 mediante la total sustitución de los motores por motores con una relación de derivación inferior a 3, teniendo especialmente en cuenta:

a) la obligación de motivación que impone el artículo 253 CE;

b) el principio de igualdad de trato;

c) el principio de proporcionalidad;

d) la compatibilidad de dicha disposición con el Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio y, concretamente, con el Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio que figura como anexo al primero?»

42 Mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 23 de marzo de 2001, se resolvió acumular los asuntos C-27/00 y C-122/00 a efectos de la fase oral y de la sentencia.

Sobre la obligación de motivación

43 Omega alega que se ha incumplido la obligación de motivación. Según ella, la introducción del criterio de la relación de derivación igual o superior a 3, que obedecía a una iniciativa del Coreper (Comité de representantes permanentes), no es objeto de justificación alguna en los considerandos del Reglamento.

44 Según Omega, la obligación de motivación que incumbe al Consejo se impone con mayor rigor en la medida en que el Reglamento se aparta de las normas del Convenio de Chicago, así como de toda la legislación comunitaria anterior en materia de emisiones sonoras de las aeronaves.

45 Omega señala asimismo que el quinto considerando del Reglamento se limita a establecer una distinción entre los aviones insonorizados y los aviones equipados con nuevos motores. Mientras que los primeros son objeto de una apreciación desfavorable, no sucede lo mismo con los segundos. En tales circunstancias, establecer diferencias de trato en el interior de esta segunda categoría de aeronaves, como hace el artículo 2, número 2, del Reglamento, equivale a contradecir el quinto considerando de éste.

46 A este respecto, ha de recordarse que, según reiterada jurisprudencia, la motivación exigida por el artículo 253 CE debe ser adecuada a la naturaleza del acto de que se trate. Debe mostrar, de manera clara e inequívoca, el razonamiento de la institución comunitaria de la que emane el acto, de manera que los interesados puedan conocer las razones de la medida adoptada y que el Tribunal de Justicia pueda ejercer su control. De dicha jurisprudencia resulta que no se puede exigir que la motivación de un acto especifique todos los elementos de hecho y de Derecho pertinentes. En efecto, la cuestión de saber si la motivación de un acto cumple las exigencias del artículo 253 CE debe apreciarse en relación no sólo con su tenor literal, sino también con su contexto, así como con el conjunto de las normas jurídicas que regulan la materia de que se trate (véanse, en este sentido, las sentencias de 5 de mayo de 1998, Reino Unido/Comisión, C-180/96, Rec. p. I-2265, apartado 70, y de 12 de noviembre de 1998, Italia/Consejo, C-352/96, Rec. p. I-6937, apartado 40).

47 El Tribunal de Justicia ha declarado asimismo que si el acto impugnado pone de manifiesto la parte esencial del fin perseguido por la institución, es excesivo pretender la motivación específica de cada una de las decisiones técnicas que ella adopta (sentencia de 7 de noviembre de 2000, Luxemburgo/Parlamento y Consejo, C-168/98, Rec. p. I-9131, apartado 62).

48 En el caso de autos, el Reglamento contiene una descripción suficiente y coherente del conjunto de la situación que condujo a su adopción, así como de los objetivos que la Comunidad se proponía conseguir. Tales objetivos consisten en reducir los principales inconvenientes para el medio ambiente que resultan del tráfico aéreo, a saber, el ruido, las emisiones gaseosas y el consumo de carburante, tal como se desprende del quinto considerando del Reglamento.

49 Para alcanzar este triple objetivo, el Reglamento pretende introducir exigencias más rigurosas que las del capítulo 3. A este respecto, el quinto considerando del Reglamento precisa que los resultados de las modificaciones introducidas en las aeronaeves para hacer que se ajusten a las normas de dicho capítulo 3 son menos satisfactorias que los resultados obtenidos por las aeronaves modernas.

50 Por otro lado, del Reglamento en su conjunto se desprende que el legislador comunitario partía del principio de que aquellos motores nuevos cuya relación de derivación es inferior a 3 presentan características medioambientales menos satisfactorias que los motores cuya relación de derivación es más elevada o que los motores de aeronaves de concepción totalmente nueva.

51 Aunque hubiera sido deseable una explicación más detallada del hecho de que se haya elegido como único criterio la relación de derivación y de que ésta se haya fijado en 3, ha de recordase que no puede exigirse que la motivación de un Reglamento de alcance general especifique los diferentes hechos, en ocasiones muy numerosos y complejos, que se han tenido en cuenta en la adopción del Reglamento, ni, *a fortiori,* que proporcione una valoración técnica de los mismos más o menos completa (véase la sentencia de 30 de noviembre de 1978, Welding, 87/78, Rec. p. 2457, apartado 11). Así sucede muy especialmente cuando los referidos elementos fácticos y técnicos pertinentes son perfectamente conocidos en los medios interesados.

52 En cuanto al último inciso del quinto considerando del Reglamento, a cuyo tenor «puede cambiarse el motor de las aeronaves para que produzcan un nivel de ruido

comparable al de los certificados en origen para cumplir los requisitos del capítulo 3», procede subrayar que no resulta contrario al artículo 2, número 2, de dicho Reglamento. En efecto, según se desprende de las respuestas de la Comisión a las preguntas escritas formuladas por el Tribunal de Justicia, el referido inciso alude a los motores tecnológicamente avanzados y de reciente fabricación, que generalmente tienen una relación de derivación igual o superior a 3.

53 A la vista de las precedentes consideraciones, no consta que el artículo 2, número 2, del Reglamento incumpla la obligación de motivación prevista en el artículo 253 CE.

Sobre el principio de proporcionalidad

54 Según Omega, la relación de derivación es un criterio inadecuado, por cuanto el ruido generado por una aeronave puede provenir de lugares que no sean el motor. Es preciso, en efecto, tener en cuenta todas las estructuras de sustentación de los aviones.

55 Por lo demás, añade Omega, si bien el aumento de la relación de derivación reduce el ruido del motor y el consumo de carburante, el aumento de la cantidad de aire requiere un ventilador de mayores dimensiones en la parte anterior del motor. Ahora bien, cuanto mayores sean las dimensiones del ventilador, mayor será el ruido que éste produzca. Este aumento de ruido contrarresta parcialmente las mejoras obtenidas a nivel del motor.

56 Por otro lado, continúa Omega, el método reconocido a nivel internacional para medir el ruido de los aviones, de conformidad con el Convenio de Chicago, no consiste en fijar límites para cada elemento que contribuye a generar dicho ruido, sino que resulta de un enfoque global de las emisiones sonoras.

57 Omega aporta un cuadro según el cual el avión más silencioso en la maniobra de aproximación es el Omega 707, equipado por ella con nuevos motores, siendo así que su relación de derivación es la menos elevada. El avión más ruidoso en la maniobra de aproximación es el Boeing 767-200, a pesar de que su relación de derivación es de 4,8. Los aviones más ruidosos en el despegue son el Omega 707 y el Boeing 767-200, siendo así que sus relaciones de derivación son, respectivamente, la más reducida y la más elevada. El Omega 707 sólo es sensiblemente más ruidoso en lo que atañe a la medición del ruido lateral. No obstante, concluye Omega, los Omega 707 se ajustan a las normas enunciadas en el capítulo 3, con un margen más elevado que los aviones Airbus o Boeing, que tienen todos ellos una relación de derivación superior a 3.

58 Omega sostiene que, en cualquier caso, podrían haberse adoptado medidas alternativas menos perjudiciales para su actividad económica.

59 Afirma que fijar límites máximos diferentes para el ruido, las emisiones gaseosas y el consumo de carburante, por ejemplo, habría sido menos gravoso que regular globalmente la construcción de los motores de los aviones. Este modo de actuar es el que se ha seguido hasta el momento en Derecho comunitario, en el Convenio de Chicago y en la OMC.

60 Por otro lado, Omega alega que se ha violado el principio de proporcionalidad porque el Reglamento difiere del Convenio de Chicago, de la normativa comunitaria anterior y del Derecho de la OMC, y porque perjudica gravemente su actividad mercantil sin aportar, en contrapartida, ventaja alguna para la Comunidad. Omega indica, además, que el legislador comunitario no estaba obligado a adoptar urgentemente una normativa y que, para apreciar la situación, podía esperar a disponer de conocimientos científicos incontrovertibles.

61 Por lo demás, según Omega, las emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y óxido de nitrógeno de las aeronaves cuyos motores ha sustituido son inferiores a las de los reactores del Airbus A300-B4-203, que es un modelo de

avión comparable, y las emisiones de hidrocarburos y óxido de nitrógeno son incluso inferiores a las de todos los demás modelos comparables de aeronaves. Incluso el consumo de los Boeing 707 modificados por Omega es, según ésta, como mínimo un 40 % más ventajoso que el de un Airbus A300-B4-203. Ahora bien, concluye Omega, este último tiene una relación de derivación de 4,3.

62 A este respecto, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el principio de proporcionalidad, que forma parte de los principios generales del Derecho comunitario, exige que los actos de las instituciones comunitarias no rebasen los límites de lo que resulta apropiado y necesario para el logro de los objetivos legítimamente perseguidos por la normativa controvertida, entendiéndose que, cuando se ofrezca una elección entre varias medidas adecuadas, deberá recurrirse a la menos onerosa, y que las desventajas ocasionadas no deberán ser desproporcionadas con respecto a los objetivos perseguidos (véanse, en particular, las sentencias de 13 de noviembre de 1990, Fedesa y otros, C-331/88, Rec. p. I-4023, apartado 13; Reino Unido/Comisión, antes citada, apartado 96, y de 16 diciembre de 1999, UDL, C-101/98, Rec. p. I-8841, apartado 30).

63 Constituye asimismo jurisprudencia reiterada que, por lo que se refiere al control judicial de los requisitos mencionados en el apartado precedente, el legislador comunitario dispone, en materia de política común de transportes, de una amplia facultad normativa por lo que respecta a la adopción de las correspondientes normas comunes (en este sentido, véase especialmente la sentencia de 17 de julio de 1997, SAM Schiffahrt y Stapf, asuntos acumulados C-248/95 y C-249/95, Rec. p. I-4475, apartado 23).

64 Al controlar el ejercicio de una competencia de este tipo, el juez no puede sustituir la apreciación del legislador comunitario por la suya, sino que debe limitarse a examinar si adolece de error manifiesto o de desviación de poder o si la autoridad de que se trata ha sobrepasado manifiestamente los límites de su facultad de apreciación (véase, en especial, la sentencia SAM Schiffahrt y Stapf, antes citada, apartado 24).

65 Además, de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que, cuando la aplicación por parte del Consejo de una política común implica, como ocurre en el presente asunto, la necesidad de evaluar una situación económica compleja, la facultad discrecional de que dispone no se aplica exclusivamente a la naturaleza y al alcance de las disposiciones que haya que adoptar, sino también, en cierta medida, a la comprobación de los datos de base, en particular, en el sentido de que el Consejo puede basarse, en su caso, en comprobaciones globales (véase, en especial, la sentencia SAM Schiffahrt y Stapf, antes citada, apartado 25).

66 En el caso de autos, el Consejo no rebasó su margen de apreciación al estimar que la referencia a una relación de derivación igual o superior a 3 era idónea para contribuir al objetivo de reducir el daño causado al medio ambiente por el tráfico aéreo, tanto en términos de ruido como de consumo de carburante y de emisiones gaseosas.

67 Por lo demás, Omega no ha demostrado que el criterio basado en la relación de derivación sea inadecuado.

68 Por otra parte, las aseveraciones de Omega, cuestionadas además por el Gobierno del Reino Unido, se refieren exclusivamente a un tipo concreto de aeronave, los Boeing 707 cuyos motores se tiene intención de sustituir. Tales aseveraciones constituyen meras proyecciones, puesto que dichas aeronaves no han sido objeto de ninguna prueba de certificación, según afirma el Abogado General en el punto 76 de sus conclusiones.

69 La Comisión, en cambio, ha aportado datos globales sobre la evolución de la contaminación acústica y del consumo de carburante de las aeronaves en el transcurso de los tres decenios comprendidos entre los años sesenta y el comienzo de los años noventa. Según tales datos, el aumento progresivo de las relaciones de derivación a lo largo de dicho período vino acompañado de una reducción de las

emisiones sonoras entre 20 EPNdB y 25 EPNdB, lo que equivale a dividir por cuatro o cinco las molestias ambientales y a una reducción de más del 50 % del consumo de carburante por pasajero en los vuelos de largo recorrido, lo que a su vez dio lugar a una disminución de las emisiones gaseosas.

70 Por lo demás, el legislador comunitario ya ha adoptado en el pasado otras normas basándose en el criterio de que una relación de derivación más elevada constituye un indicio de que el motor es menos ruidoso. En el artículo 4, letra e), de la Directiva 89/629 (véase el apartado 24 *supra)* y en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 92/14 (véase el apartado 26 *supra)* se utiliza una relación de derivación de 2 como alternativa al cumplimiento de las normas acústicas enunciadas en el capítulo 3. Esta alternativa también se propuso en las resoluciones A31-11 y A32-8 de la Asamblea de la OACI, que recomendaban a los Estados miembros prever una excepción para aquellas aeronaves equipadas de reactores con una elevada relación de derivación en caso de aplicación anticipada de los límites máximos de dicho capítulo 3 (véase el apartado 19 *supra).*

71 Por otra parte, Omega sostiene que podrían haberse adoptado medidas alternativas menos perjudiciales para su actividad económica y que el ruido de los aviones puede provenir de lugares que no son el motor.

72 A este respecto, aun suponiendo que las medidas a que se refiere Omega fueran idóneas para contribuir de manera suficiente a reducir el daño causado al medio ambiente por el tráfico aéreo, el Consejo pudo razonablemente tener en cuenta el hecho de que la aplicación de criterios distintos relativos a la reducción de las emisiones sonoras, del consumo de carburante y de las emisiones gaseosas habría supuesto una operación muy compleja, que no se justificaba habida cuenta del limitado número de aviones del tipo de aquellos cuyos motores había sustituido Omega. Del mismo modo, el Consejo pudo razonablemente considerar que la referencia a un único criterio técnico permitía superar la incertidumbre que podría subsistir en el caso de normas específicas. En efecto, para referirse únicamente al problema del ruido, si hubiera que ponderar las valoraciones obtenidas en el despegue, en el aterrizaje y en la medición lateral, se podría plantear también la cuestión de si sería preciso tener en cuenta la influencia

diferenciada de los volúmenes acústicos. Por estas razones, el Consejo no incurrió en error manifiesto de apreciación al tomar en consideración, en su elección de los criterios, el hecho de que la relación de derivación resulta más practicable porque requiere menos pruebas y mediciones, tanto en términos de concepción como de control.

73 En tales circunstancias, no consta que el Consejo haya incurrido en error manifiesto de apreciación al considerar que la sustitución de los motores de los aviones sólo podría autorizarse si se realizaba con motores que tuvieran una relación de derivación igual o superior a 3.

74 A la vista de las consideraciones precedentes, no consta que el artículo 2, número 2, del Reglamento viole el principio de proporcionalidad.

Sobre el principio de no discriminación

75 Omega sostiene, en primer lugar, que el objetivo principal y declarado del Reglamento es reducir las emisiones sonoras producidas por las aeronaves utilizadas en el territorio de la Comunidad. Ahora bien, al imponer restricciones al uso de aeronaves equipadas con nuevos motores con una relación de derivación inferior a 3, sin someter a las mismas exigencias a aeronaves más ruidosas cuyos motores tienen una relación de derivación igual o superior a 3, el Reglamento establece una discriminación en detrimento de las primeras.

76 En segundo lugar, Omega afirma que el artículo 2, número 2, del Reglamento, al no referirse a la relación de derivación de los motores en cuestión, sino al momento en que las aeronaves de que se trata fueron provistas de dichos motores, impide a las demandantes en el litigio principal utilizar sus aviones. Según Omega, una discriminación entre aeronaves que utilizan motores idénticos basada en la fecha en que fueron equipadas con dichos motores carece de cualquier justificación objetiva.

77 Omega añade que la aplicación de un criterio consistente en una relación de derivación igual o superior a 3 resulta asimismo discriminatoria en favor de los fabricantes de motores de aviones de la Unión Europea y en detrimento de los fabricantes establecidos en Estados Unidos, así como de los propietarios de aeronaves que posean aviones cuyos motores hayan sido sustituidos por motores fabricados en el territorio de dicho país.

78 Por último, Omega critica el hecho de que el Reglamento dé el mismo trato a la sustitución de los motores con motores cuya relación de derivación es inferior a 3 y a la modificación de aviones mediante dispositivos de insonorización («hushkits»).

79 A este respecto, según jurisprudencia reiterada, el principio general de igualdad, que forma parte de los principios fundamentales del Derecho comunitario, exige que las situaciones comparables no reciban un trato diferente y que no se traten de manera idéntica situaciones diferentes, a no ser que tal diferenciación esté objetivamente justificada (en este sentido, véanse las sentencias SAM Schiffahrt y Stapf, antes citada, apartado 50, y de 13 de abril de 2000, Karlsson y otros, C-292/97, Rec. p. I-2737, apartado 39).

80 En primer lugar, dado que existe una conexión entre la relación de derivación y el ruido, hay una razón objetiva para que las aeronaves equipadas con nuevos motores con una elevada relación de derivación reciban diferente trato que las aeronaves equipadas con nuevos motores con una reducida relación de derivación.

81 En segundo lugar, la distinción entre las aeronaves equipadas con nuevos motores y las aeronaves diseñadas de forma que cumplieran *ab initio* las normas del capítulo 3 está justificada fundamentalmente por consideraciones de protección de los derechos adquiridos. Los fabricantes que han diseñado aeronaves de manera que cumplan las normas del capítulo 3 y las compañías aéreas que las han adquirido deben disfrutar, en principio, de una mayor protección de su confianza legítima en la posibilidad de utilizar dichas aeronaves que los fabricantes y propietarios de aeronaves que, en su diseño original, no cumplían tales normas.

82 En tercer lugar, los diferentes elementos aportados al Tribunal de Justicia no han logrado demostrar que de la aplicación del criterio basado en la relación de derivación igual o superior a 3 resulte una discriminación directa o indirecta en detrimento de las empresas establecidas en Estados Unidos. En efecto, el Reglamento se aplica a las compañías aéreas y a los fabricantes de aviones europeos con el mismo rigor que a los de Estados Unidos.

83 En cuarto lugar, el legislador comunitario podía válidamente tratar de la misma manera el equipamiento de las aeronaves con nuevos motores con una relación de derivación inferior a 3 y la utilización de los dispositivos de insonorización denominados «hushkits». En efecto, dicho legislador pudo razonablemente estimar, por un lado, que esas dos técnicas son menos eficaces en materia de reducción del ruido que un equipamiento con nuevos motores cuya relación de derivación sea igual o superior a 3, según se desprende, respectivamente, del apartado 52 *supra* y del quinto considerando del Reglamento (véase el apartado 33 *supra)*. Por otro lado, en materia de ahorro de queroseno y de disminución de las emisiones gaseosas, no presentan las mismas ventajas que los motores con una elevada relación de derivación.

84 A la vista de las consideraciones precedentes, no consta que el artículo 2, número 2, del Reglamento viole el principio de no discriminación.

Sobre el AOTC

85 Por un lado, Omega critica la sentencia de 23 de noviembre de 1999, Portugal/ Consejo (C-149/96, Rec. p. I-8395), en cuyo apartado 47 el Tribunal de Justicia declaró que los Acuerdos de la OMC no se incluyen, en principio, entre las normas con respecto a las cuales el Tribunal de Justicia controla la legalidad de los actos de las instituciones comunitarias.

86 En efecto, según Omega, al examinar la compatibilidad de normas comunitarias con convenios internacionales, el Tribunal de Justicia, en el apartado 42 de la sentencia Portugal/Consejo, antes citada, efectúa una distinción dependiendo de que tales convenios se hayan adoptado o no «sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas». Omega considera, sin embargo, que esta distinción no sirve de gran ayuda, ya que todos los convenios internacionales descansan en tales principios.

87 Por otro lado, Omega sostiene, con carácter subsidiario, que el artículo 2 del AOTC es lo suficientemente preciso como para tener efecto directo. En cuanto al examen de la compatibilidad del Reglamento con dicho artículo, Omega señala que el criterio de la relación de derivación, fijada en 3 en el Reglamento, infringe varias disposiciones de dicho artículo 2 del AOTC.

88 En primer lugar, continúa Omega, el artículo 2, número 2, del Reglamento constituye un «reglamento técnico» en el sentido del AOTC. En segundo lugar, el punto 2.4 de éste prevé que, cuando resulten necesarios reglamentos técnicos y existan normas internacionales pertinentes, los Miembros utilizarán dichas normas internacionales, o las partes pertinentes de éstas, como fundamento de sus reglamentos técnicos. Por último, el punto 2.8 del AOTC recomienda a los Miembros que, en lo relativo a la elaboración de reglamentos técnicos, se basen no tanto en el diseño o las características descriptivas como en las propiedades de uso de los productos, contrariamente a lo que prevé el Reglamento.

89 A este respecto, basta con señalar que Omega no tiene en cuenta la base de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. En efecto, el elemento determinante en la materia lo constituye el hecho de que la solución de los litigios relativos al Derecho de los Acuerdos de la OMC se basa parcialmente en negociaciones entre las Partes contratantes. La anulación de las medidas contrarias a Derecho constituye ciertamente la solución preferida en el ordenamiento jurídico de la OMC, pero éste también prevé otras soluciones, como, por ejemplo, la compensación, la reparación de perjuicios o la suspensión de concesiones (en este sentido, véase la sentencia Portugal/Consejo, antes citada, apartados 36 a 39).

90 En tales circunstancias, imponer a los órganos jurisdiccionales la obligación de abstenerse de aplicar las normas jurídicas internas que sean incompatibles con los Acuerdos de la OMC tendría como consecuencia privar a los órganos legislativos o ejecutivos de las Partes contratantes de la posibilidad de alcanzar, siquiera fuera con carácter temporal, soluciones negociadas (en este sentido, véase la sentencia Portugal/Consejo, antes citada, apartado 40).

91 De lo anterior se deduce que los Acuerdos de la OMC, interpretados a la luz de su objeto y de su finalidad, no determinan los procedimientos jurídicos adecuados para garantizar su ejecución de buena fe en los ordenamientos jurídicos internos de las referidas Partes contratantes (véase la sentencia Portugal/Consejo, antes citada, apartado 41).

92 Por otro lado, consta que algunas de las Partes contratantes, que desde el punto de vista comercial se incluyen entre los socios más importantes de la Comunidad, llegaron a la conclusión, a la luz del objeto y de la finalidad de los Acuerdos de la OMC, de que tales Acuerdos no se incluyen entre las normas con respecto a las cuales los órganos jurisdiccionales controlan la legalidad de sus normas jurídicas internas (véase la sentencia Portugal/Consejo, antes citada, apartado 43).

93 Del conjunto de estas consideraciones se desprende que, habida cuenta de su naturaleza y de su sistema, los Acuerdos de la OMC no se incluyen, en principio, entre las normas con respecto a las cuales el Tribunal de Justicia controla la legalidad de los actos de las instituciones comunitarias (véase la sentencia Portugal/Consejo, antes citada, apartado 47).

94 Tan sólo en el supuesto de que la Comunidad tenga el propósito de cumplir una obligación particular asumida en el marco de la OMC o cuando el acto comunitario se remita expresamente a disposiciones precisas de los Acuerdos de

la OMC, corresponderá a este Tribunal de Justicia controlar la legalidad del acto comunitario de que se trate en relación con las normas de la OMC (véase la sentencia Portugal/Consejo, antes citada, apartado 49).

95 No sucede así en el caso de autos. En efecto, el Reglamento no tiene por objeto garantizar la ejecución, en el ordenamiento jurídico comunitario, de una obligación particular asumida en el marco de la OMC, ni tampoco se remite expresamente a disposiciones precisas de los Acuerdos de la OMC.

96 A la vista de las consideraciones precedentes, no consta que el AOTC afecte a la validez del artículo 2, número 2, del Reglamento.

97 Por consiguiente, procede responder a los órganos jurisdiccionales nacionales que el examen de las cuestiones por ellos planteadas no ha revelado ningún elemento que pueda afectar a la validez del artículo 2, número 2, del Reglamento.

Costas

98 Los gastos efectuados por el Gobierno del Reino Unido, así como por el Consejo y la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), y por la High Court (Irlanda) mediante resoluciones de 21 de diciembre de 1999 y de 21 de marzo de 2000, respectivamente, declara:

El examen de las cuestiones planteadas no ha revelado ningún elemento que pueda afectar a la validez del artículo 2, número 2, del Reglamento (CE) nº 925/1999 del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativo a la matriculación y utilización dentro de la Comunidad de determinados tipos de aeronaves de reacción subsónicas civiles modificadas y con certificado renovado para ajustarse a las normas del anexo 16 del Convenio sobre aviación civil internacional, volumen I, parte II, capítulo 3, tercera edición (julio de 1993).

Rodríguez Iglesias Jann Macken

Colneric von Bahr Gulmann

Edward Puissochet Wathelet

Cunha Rodrigues Timmermans

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 12 de marzo de 2002.

El Secretario

R. Grass

El Presidente

G.C. Rodríguez Iglesias