ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

12 de Março de 2002 *

Nos processos apensos C-27/00 e C-122/00,

que têm por objecto pedidos dirigidos ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 234.° CE, respectivamente, pela High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office) (Reino Unido) (C-27/00), e pela High Court (Irlanda) (C-122/00), destinados a obter, nos litígios pendentes nestes órgãos jurisdicionais entre

The Queen

e

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

ex parte:

Omega Air Ltd (C-27/00),

* Língua do processo: inglês.

e entre

Omega Air Ltd,

Aero Engines Ireland Ltd,

Omega Aviation Services Ltd

e

Irish Aviation Authority (C-122/00),

uma decisão a título prejudicial sobre a validade do artigo 2.°, n.° 2, do Regulamento (CE) n.° 925/1999 do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativo ao registo e funcionamento na Comunidade de certos tipos de aviões civis subsónicos a reacção que tenham sido modificados e recertificados como satisfazendo as normas do anexo 16 da convenção relativa à aviação civil internacional, volume I, segunda parte, capítulo 3, terceira edição (Julho de 1993) (JO L 115, p. 1, e L 120, p. 47),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

composto por: G. C. Rodríguez Iglesias, presidente, P. Jann, F. Macken, N. Colneric e S. von Bahr, presidentes de secção, C. Gulmann, D. A. O. Edward, J.-P. Puissochet, M. Wathelet (relator), J. N. Cunha Rodrigues e C. W. A. Timmermans, juízes,

advogado-geral: S. Alber,
secretário: H. A. Rühl, administrador principal,

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação da Omega Air Ltd (C-27/00), por D. Vaughan, QC, e A. Robertson, barrister, mandatados por M. Offer, solicitor,

— em representação da Omega Air Ltd, da Aero Engines Ireland Ltd e da Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), por J. O'Reilly, SC, e A. M. Collins, BL, mandatados por C. A. Kelly, solicitor,

— em representação da Irish Aviation Authority (C-122/00), pelo escritório A & L Goodbody, solicitors,

— em representação do Governo do Reino Unido, por J. E. Collins, na qualidade de agente, assistido por R. Plender, QC, e M. Hoskins, barrister,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por F. Benyon e E. White, na qualidade de agentes,

— em representação do Conselho da União Europeia (C-122/00), por J. P. Jacqué, A. Lopes Sabino e A. Feeney, na qualidade de agentes,

vistos os relatórios para audiência,

ouvidas as alegações da Omega Air Ltd (C-27/00), representada por D. Vaughan e A. Robertson, da Omega Air Ltd, da Aero Engines Ireland Ltd e da Omega Aviation Services Ltd (C-122/00), representadas por J. O'Reilly e A. M. Collins,

da Irish Aviation Authority (C-122/00), representada por B. J. Walsh, solicitor, do Governo do Reino Unido, representado por J. E. Collins, R. Plender e M. Hoskins, do Conselho, representado por A. Lopes Sabino e A. Feeney, e da Comissão, representada por F. Benyon e E. White, na audiência de 26 de Junho de 2001,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 20 de Setembro de 2001,

profere o presente

Acórdão

1 Por despacho de 21 de Dezembro de 1999, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 31 de Janeiro de 2000, a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), submeteu, em aplicação do artigo 234.° CE, uma questão prejudicial sobre a validade do artigo 2.°, n.° 2, do Regulamento (CE) n.° 925/1999 do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativo ao registo e funcionamento na Comunidade de certos tipos de aviões civis subsónicos a reacção que tenham sido modificados e recertificados como satisfazendo as normas do anexo 16 da convenção relativa à aviação civil internacional, volume I, segunda parte, capítulo 3, terceira edição (Julho de 1993) (JO L 115, p. 1, e L 120, p. 47, a seguir «regulamento»).

2 Por despacho de 21 de Março de 2000, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 23 de Março seguinte, a High Court (Irlanda) submeteu uma questão com objecto essencialmente idêntico.

3 Estas questões foram suscitadas no âmbito de litígios que opõem, em matéria de aviação civil, a Omega Air Ltd (a seguir «Omega») às autoridades do Reino Unido (C-27/00), e esta última sociedade bem como a Aero Engines Ireland Ltd e a Omega Aviation Services Ltd, empresas que, respectivamente, comercializam e asseguram a manutenção de aviões, às autoridades irlandesas (C-122/00). Têm, essencialmente, em vista saber se o artigo 2.°, n.° 2, do regulamento, ao proibir o registo e o funcionamento de aviões civis subsónicos a reacção recertificados na sequência da instalação de um novo motor que apresenta uma razão de diluição inferior a 3, ainda que o aparelho cumpra as exigências do anexo 16, volume 1, segunda parte, capítulo 3, da Convenção de Chicago, de 7 de Dezembro de 1944, relativa à Aviação Civil Internacional (a seguir «Convenção de Chicago»), viola o dever de fundamentação que resulta do artigo 253.° CE, o princípio geral da proporcionalidade, o princípio da igualdade e da não discriminação e o Acordo sobre os Obstáculos Técnicos ao Comércio (a seguir «AOTC»).

4 A boa compreensão das questões prejudiciais requer uma explicação do conceito de «razão de diluição» e que seja recordada a evolução da regulamentação relevante.

Razão de diluição

5 As emissões sonoras dos motores a reacção ficam a dever-se, sobretudo, ao ruído gerado no exterior do motor pelo impacto do jacto ou dos jactos de escape na atmosfera (ruído de «escape»).

6 Com a invenção do motor de «fluxo duplo», o ar a baixa pressão não é utilizado no processo de combustão. É escoado por uma conduta diferente e expelido, a baixa velocidade, através do tubo de propulsão — ao passo que os gases quentes

são expelidos a alta velocidade — por forma a fornecer uma parte significativa do impulso total do motor. A velocidade média global do jacto (mistura do gás e do ar expelidos) é assim reduzida, diminuindo em igual medida o ruído do escape.

7 A razão de diluição exprime a relação entre a massa de ar frio «derivado», ou ar de diluição, que não atravessa a câmara de combustão nem a turbina, e a massa de ar que é misturada ao carburante e queimada no «reactor de base».

8 Nos primeiros motores de fluxo duplo, a proporção do fluxo total de ar que fornecia o ar de diluição não ultrapassava a metade do total de ar utilizado (razão de diluição inferior ou igual a 1).

9 Graças aos novos progressos técnicos, a razão de diluição pôde ser aumentada ao longo dos anos, o que permitiu reduzir significativamente o ruído e o consumo de carburante.

Enquadramento jurídico internacional e comunitário

Convenção de Chicago, anexo 16 desta e resoluções da OACI

10 A Convenção de Chicago, que foi ratificada por todos os Estados-Membros da Comunidade, embora esta não seja, ela própria, parte na referida Convenção, instituiu a Organização da Aviação Civil Internacional (a seguir «OACI»). Nos

termos do artigo 44.° da Convenção de Chicago, a OACI tem por objecto desenvolver os princípios e as técnicas da navegação aérea internacional, bem como favorecer o estabelecimento e estimular o desenvolvimento dos transportes aéreos internacionais.

11 Na sequência de uma resolução adoptada pela sua assembleia em 1972, a OACI elaborou um programa de acção em matéria de ambiente. Em 1977, foram publicadas orientações para o controlo das emissões dos motores das aeronaves.

12 As disposições pertinentes para os litígios nos processos principais figuram no anexo 16 da Convenção de Chicago, intitulado «Normas internacionais e práticas recomendadas — Protecção do ambiente».

13 O anexo 16 comporta dois volumes: o volume 1, relativo ao ruído das aeronaves, e o volume 2, relativo às emissões dos motores de aviação.

14 O volume 1 encontra-se dividido em cinco partes. A primeira parte contém definições, a segunda parte descreve os procedimentos de certificação acústica das aeronaves, a terceira, a quarta e a quinta partes dizem respeito aos processos de medição, avaliação e atenuação do ruído. A segunda parte está ainda subdividida em vários capítulos, definindo, cada um deles, as normas acústicas e os procedimentos de certificação aplicáveis às diferentes categorias de aviões.

15 O capítulo 2 da segunda parte descreve as condições e os procedimentos de certificação acústica dos aviões subsónicos a reacção cujo pedido de certificado de navegabilidade apresentado para o protótipo tenha sido deferido antes de 6 de

Outubro de 1977. O capítulo 3 da mesma segunda parte do volume 1 do referido anexo 16 (a seguir «capítulo 3») enuncia as condições mais estritas aplicáveis aos modelos de aviões subsónicos a reacção cujo pedido de certificado de navegabilidade apresentado para o protótipo tenha sido deferido a partir dessa data.

16 O capítulo 3 institui um método global de cálculo das emissões sonoras dos aviões. Trata-se de medir o ruído acumulado produzido por um avião à descolagem, em posição lateral e na aproximação, que corresponde ao ruído sentido pelos residentes nas proximidades dos aeroportos. O ruído dos aviões para efeitos de certificação acústica exprime-se em termos de «nível de ruído efectivamente sentido» («EPNL»), medido em «decibéis de ruído efectivamente sentido» («EPNdB»). Esta escala é ponderada em função das frequências às quais o ouvido humano é mais sensível.

17 O total das medições de certificação efectuadas relativamente a essas posições fornece uma indicação do ruído global do avião. O nível de ruído produzido em um ou dois pontos de medição que exceda o nível máximo pode ser compensado, dentro de certos limites, pela tomada em consideração do nível de ruído inferior gerado em outro ou outros pontos.

18 A resolução A31-11 da assembleia da OACI oferecia aos Estados a possibilidade de restringir a exploração dos aviões visados no capítulo 2 que não preenchessem as exigências do capítulo 3. Convidava-os, no entanto, a analisar primeiro, sobretudo, se o atrito normal dos aviões em funcionamento (isto é, o desgaste pela fricção) ou uma regra de não inscrição (isto é, uma regra que proibisse qualquer novo registo de determinado avião) não seriam suficientes para assegurar a protecção necessária (n.° 1 da referida resolução).

19 Os Estados que impusessem restrições de exploração a tais aeronaves eram convidados a prever um período de retirada progressiva não inferior a 7 anos, a contar de 1 de Abril de 1995, e a não limitar a exploração dos aviões com menos

de 25 anos, das aeronaves de grande porte existentes e de quaisquer outras aeronaves equipadas com um motor com uma razão de diluição elevada, antes do fim do período de retirada, ou seja, 1 de Abril de 2002 (n.º 2).

20 De qualquer forma, os Estados eram exortados, caso fossem instituídas normas de certificação mais exigentes do que as constantes do capítulo 3, a não imporem restrições de exploração aos aviões que respeitassem os requisitos desse capítulo (n.º 4).

21 Por ocasião da 32.ª Assembleia da OACI, que se realizou de 22 de Setembro a 22 de Outubro de 1998, a resolução A32-8 confirmou a resolução A31-11 e descreveu, em conformidade com esta última, os objectivos e as práticas da OACI em matéria de protecção do ambiente.

Regulamentação comunitária anterior ao regulamento

22 Antes de o regulamento ser aplicável, a Comunidade adoptara três directivas que impunham limites às emissões sonoras das aeronaves: a Directiva 80/51/CEE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1979, relativa à limitação de emissões sonoras de aeronaves subsónicas (JO 1980, L 18, p. 26; EE 07 F2 p. 206), com a redacção que lhe foi dada, nomeadamente, pela Directiva 83/206/CEE do Conselho, de 21 de Abril de 1983 (JO L 117, p. 15; EE 07 F3 p. 162); a Directiva 89/629/CEE do Conselho, de 4 de Dezembro de 1989, relativa à limitação das emissões sonoras dos aviões civis subsónicos a reacção (JO L 363, p. 27); e a Directiva 92/14/CEE do Conselho, de 2 de Março de 1992, relativa à limitação da exploração dos aviões que dependem do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 2, segunda edição (1988) (JO L 76, p. 21), com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/20/CE do Conselho, de 30 de Março de 1998 (JO L 107, p. 4). Apenas estas duas últimas directivas revestem interesse para os processos principais.

23 A Directiva 89/629 constituía a primeira fase da supressão gradual da exploração de aviões que não satisfizessem as normas do capítulo 3 (sétimo considerando). Para o efeito, introduziu a regra da não inscrição, segundo a qual só as aeronaves que satisfizessem as normas do referido capítulo 3 poderiam ser objecto de uma nova inscrição nos registos da aviação civil dos Estados-Membros.

24 Todavia, em derrogação a esse regime mais rigoroso, os artigos 4.°, alínea e), e 5.° da Directiva 89/629 consagravam o direito de os Estados-Membros concederem derrogações ao artigo 2.°, nomeadamente a favor de aeronaves propulsadas por motores que apresentassem uma razão de diluição igual ou superior a 2.

25 À regra da não inscrição prevista na Directiva 89/629, a Directiva 92/14 acrescentou uma regra de não exploração, atenuada pela possibilidade de derrogações, designadamente por razões de natureza económica.

26 A regra de não exploração constava do artigo 2.°, n.° 1, da Directiva 92/14, cuja redacção era a seguinte:

«Os Estados-Membros devem assegurar que, a partir de 1 de Abril 1995, os aviões civis subsónicos a reacção equipados com motores com razões de diluição inferiores a dois não operem em aeroportos situados nos respectivos territórios, a não ser que lhes tenha sido concedida uma certificação quanto ao nível de ruído conforme:

a) Ou com as normas especificadas no volume [1], segunda parte, capítulo 3, do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, segunda edição (1988);

b) Ou com as normas especificadas no volume 1, segunda parte, capítulo 2, do anexo 16 da referida convenção, no caso de aviões cujos certificados de navegabilidade tenham sido emitidos pela primeira vez há menos de 25 anos.»

27 Nos termos do artigo 5.°, n.° 1, da Directiva 92/14, os Estados-Membros tinham a obrigação de conceder derrogações às disposições do artigo 2.°, n.° 1, da directiva aos aviões susceptíveis de serem alterados de modo a satisfazerem as normas do capítulo 3 graças a «equipamentos adequados de conversão» (procedimento conhecido por «insonorização»).

28 Por força do artigo 2.°, n.° 2, da Directiva 92/14, todos os aviões civis subsónicos a reacção destinados a operar nos aeroportos situados no território dos Estados-Membros deviam, em princípio, satisfazer as normas enunciadas no capítulo 3, a partir de 1 de Abril de 2002, sem prejuízo de determinadas derrogações que foram posteriormente modificadas pela Directiva 98/20. Todavia, nos termos do artigo 7.°, n.° 1, da Directiva 92/14, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/20, sob reserva de aprovação pela autoridade competente de um Estado-Membro, não podia ser pedido às companhias aéreas que, com base na regra imposta pelo n.° 1 do referido artigo 2.°, suprimissem dos registos os aviões que não satisfizessem as normas do referido capítulo 3, a um ritmo anual correspondente a mais de 10% da frota de aviões civis subsónicos a reacção das transportadoras aéreas comunitárias.

29 Devido à deterioração da situação acústica e ambiental dos aeroportos comunitários, o Conselho adoptou o regulamento.

Regulamento

30 O considerando 1 do regulamento especifica que «um dos objectivos fundamentais da política comum dos transportes é a mobilidade sustentável [...]», o que

requer «uma abordagem global, cujo objectivo é garantir o funcionamento eficaz dos sistemas de transportes da Comunidade e a protecção do ambiente». Segundo o considerando 4 do regulamento, «o crescimento das actividades de transporte aéreo nos aeroportos comunitários está cada vez mais sujeito a limitações ambientais» e «o funcionamento de aeronaves menos ruidosas nesses aeroportos poderá contribuir para uma melhor utilização da capacidade [destes]».

31 Nos termos do artigo 1.° do regulamento:

«O objectivo do presente regulamento é estabelecer regras destinadas a impedir uma futura deterioração do impacto total na Comunidade, em termos de ruído, dos aviões civis subsónicos a reacção recertificados, limitando concomitantemente outros danos para o ambiente.»

32 As principais disposições do regulamento são os seus artigos 2.°, n.° 2, e 3.° Esta última disposição proíbe a inscrição no registo e o funcionamento dos «aviões civis subsónicos a reacção recertificados». Esta expressão é definida no artigo 2.°, n.° 2, do regulamento da seguinte forma:

«um avião civil subsónico a reacção inicialmente certificado em relação ao capítulo 2 ou a normas equivalentes, ou inicialmente não certificado no que diz respeito a ruído, que tenha sido modificado, directamente através de medidas de carácter técnico ou indirectamente através de restrições operacionais, de forma a cumprir as normas do capítulo 3; os aviões civis subsónicos a reacção que inicialmente só podiam ser alvo de dupla certificação em relação às normas do capítulo 3 mediante restrições de peso devem ser considerados aviões recertificados; não poderão ser considerados aviões recertificados os aviões civis subsónicos a reacção que tenham sido modificado[s] de forma a cumprir as normas do capítulo 3, mediante um reequipamento com motores com razões de diluição inferiores a três».

33 Esta definição dos «aviões civis subsónicos a reacção recertificados» deve ser lida à luz do considerando 5 do regulamento, segundo o qual «[...] os aviões de tipos mais antigos, modificados para melhorar o seu nível de certificação em relação às emissões sonoras, têm um comportamento funcional em termos de ruído significativamente pior, por unidade de massa, que os aviões de tipos mais modernos, originalmente certificados para satisfazerem as normas do anexo 16 da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, terceira edição (Julho de 1993); [...] essas modificações prolongam a vida de um avião que teria normalmente sido eliminado e tendem a agravar o comportamento funcional dos motores de tecnologia mais antiga em termos de emissões gasosas e de combustão; [...] os aviões podem ser reequipados para alcançar um comportamento funcional, em termos de ruído, comparável aos originalmente certificados para satisfazerem os requisitos do capítulo 3».

34 O regulamento foi adoptado num contexto de conflito com os Estados Unidos da América. Não obstante, dado que era desejável que as novas medidas de limitação do ruído e das emissões das aeronaves fossem aprovadas a nível internacional, o Conselho decidiu adiar por um ano a aplicação do regulamento, prevista no seu artigo 7.°, a fim de possibilitar a realização de negociações. O regulamento entrou em vigor em 4 de Maio de 2000, sem que o conflito tivesse podido resolver-se.

AOTC

35 O Acordo que instituiu a Organização Mundial do Comércio (a seguir «OMC») foi assinado pela Comunidade Europeia, bem como por cada um dos seus Estados-Membros, e aprovado em nome daquela, em relação às matérias que se inscrevem no âmbito das suas competências, pela Decisão 94/800/CE do Conselho, de 22 de Dezembro de 1994 (JO L 336, p. 1). A Comunidade é parte em todos os acordos comerciais geridos pela OMC, incluindo o AOTC.

36 O artigo 2.° do AOTC estipula o seguinte:

«2.1. Os membros assegurarão que, em matéria de regulamentos técnicos, seja concedido aos produtos importados do território de qualquer membro um tratamento não menos favorável do que o tratamento concedido aos produtos similares de origem nacional e aos produtos similares originários de qualquer outro país.

2.2. Os membros assegurarão que os regulamentos técnicos não sejam elaborados, adoptados ou aplicados na perspectiva ou com o efeito de criar obstáculos desnecessários ao comércio internacional.

2.3. Os regulamentos técnicos não devem ser mantidos em vigor se [...] os novos objectivos puderem ser abordados de um modo menos restritivo para o comércio.

2.4. Quando forem necessários regulamentos técnicos ou normas e existirem normas internacionais pertinentes [...] os membros utilizarão essas normas internacionais ou os seus elementos pertinentes como base dos seus regulamentos técnicos, excepto nos casos em que essas normas internacionais ou os seus elementos pertinentes forem inadequados ou ineficazes para atingir os objectivos legítimos visados, devido, nomeadamente, a factores climáticos ou geográficos fundamentais ou a problemas tecnológicos fundamentais.

2.5. Ao elaborar, adoptar ou aplicar um regulamento técnico susceptível de ter um efeito significativo para o comércio de outros membros, um membro fornecerá, sempre que lhe seja solicitado por um outro membro, a

justificação desse regulamento técnico nos termos do disposto nos n.os 2 a 4. Sempre que um regulamento técnico seja elaborado, adoptado ou aplicado tendo em vista um dos objectivos legítimos explicitamente referidos no n.º 2, e que esteja em conformidade com as normas internacionais pertinentes, presumir-se-á — sendo esta presunção refutável — que tal regulamento não cria obstáculos desnecessários ao comércio internacional.

2.6. A fim de harmonizar numa base o mais ampla possível os seus regulamentos técnicos, os membros participarão plenamente, nos limites dos seus recursos, na elaboração, pelos organismos internacionais de normalização competentes, de normas internacionais para os produtos para os quais tenham adoptado ou prevejam adoptar regulamentos técnicos.

2.7. Os membros considerarão favoravelmente a possibilidade de reconhecer como equivalentes os regulamentos técnicos de outros membros, mesmo se tais regulamentos forem diferentes dos seus, desde que tenham a certeza de que esses regulamentos satisfazem os objectivos dos seus próprios regulamentos.

2.8. Sempre que seja adequado, os membros elaborarão regulamentos técnicos que tenham por base requisitos de produtos definidos em termos de desempenho funcional e não com base em características de concepção ou descritivas.»

Litígios nos processos principais e questões prejudiciais

37 A Omega comercializa aviões, principalmente Boeing 707, e exerce actividades afins, como a manutenção de motores de aviões. Em 1996, a Omega anunciou o seu programa destinado à substituição dos motores num número determinado de

Boeing 707 por motores Pratt & Whitney JT8D-219 cuja razão de diluição se elevava a 1,74.

38 Na altura em que foi tomada a decisão de incluir na proposta de regulamento (98/C 118/12, JO 1998, C 118, p. 20, e 98/C 329/07, JO 1998, C 329, p. 10) os aviões cujos motores haviam sido substituídos por motores com uma razão de diluição inferior a 3, era demasiado tarde para a Omega modificar os seus planos. Apesar das diligências por ela efectuadas junto das instituições comunitárias, a sua situação não foi tida em consideração, uma vez que o regulamento impedia a exploração na Comunidade dos Boeing 707 «reequipados», ainda que respeitassem as normas relativas às emissões sonoras e gasosas previstas no capítulo 3.

39 A Omega intentou, assim, processos contra as autoridades responsáveis pela aviação civil no Reino Unido e na Irlanda, a fim de que o regulamento fosse declarado inaplicável.

40 A High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), considerou que algumas das alegações da Omega no processo C-27/00 eram graves, pelo que decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«É inválido o artigo 2.°, n.° 2, do Regulamento (CE) n.° 925/1999 do Conselho, de 29 de Abril de 1999, na medida em que define 'Avião civil subsónico a reacção recertificado' de tal forma que os aviões reequipados 'com motores com razões de diluição iguais ou superiores a três' não são abrangidos pelas proibições previstas

no regulamento ficando, porém, sujeitos a essas proibições os aviões totalmente reequipados com motores com razões de diluição inferiores a três, tendo particularmente em conta:

a) o dever de fundamentação previsto no artigo 253.° CE;

b) o princípio geral da proporcionalidade;

c) os direitos conferidos aos particulares pelo Acordo Geral sobre Pautas Aduaneiras e Comércio e/ou pelo Acordo sobre os Obstáculos Técnicos ao Comércio?»

41 Por razões idênticas, relacionadas com as alegações da Omega bem como de outras sociedades envolvidas no programa de «reequipamento», no processo C-122/00, a High Court (Irlanda) decidiu igualmente suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«É o artigo 2.°, n.° 2, do Regulamento (CE) n.° 925/1999 do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativo ao registo e funcionamento, na Comunidade, de certos tipos de aviões civis subsónicos a reacção que tenham sido modificados e recertificados como satisfazendo as normas do anexo 16 da convenção relativa à aviação civil internacional, volume 1, segunda parte, capítulo 3, terceira edição (Julho de 1993), inválido na medida em que define 'Avião civil subsónico a reacção recertificado' abrangendo o 'Avião civil subsónico a reacção', tal como

definido no seu artigo 2.°, n.° 1, que tenha sido modificado de forma a cumprir as normas do capítulo 3 mediante um reequipamento com motores com razões de diluição inferiores a três, particularmente tendo em conta:

a) o dever de fundamentação nos termos do artigo 253.° CE;

b) o princípio da igualdade de tratamento;

c) o princípio da proporcionalidade;

d) a compatibilidade dessa disposição com o Acordo que institui a Organização Mundial do Comércio e em particular com o Acordo sobre os Obstáculos Técnicos ao Comércio anexo ao mesmo?»

42 Por despacho do presidente do Tribunal de Justiça de 23 de Março de 2001, os processos C-27/00 e C-122/00 foram apensos para efeitos da fase oral e do acórdão.

Quanto ao dever de fundamentação

43 A Omega sustenta que o dever de fundamentação não foi observado. A introdução do critério da razão de diluição igual ou superior a 3, resultante de uma iniciativa do Coreper (Comité dos Representantes Permanentes), não foi de modo algum justificada nos considerandos do regulamento.

44 O dever de fundamentação que impende sobre o Conselho é tanto mais imperioso quanto o regulamento se afasta das regras da Convenção de Chicago e da legislação comunitária anterior em matéria de emissões sonoras dos aviões.

45 A Omega sublinha igualmente que o considerando 5 do regulamento se limita a efectuar uma distinção entre aviões insonorizados e aviões reequipados. Enquanto os primeiros são objecto de uma apreciação desfavorável, o mesmo não acontece em relação aos segundos. Nestas condições, estabelecer diferenças de tratamento no interior da segunda categoria de aviões, como faz o artigo 2.°, n.° 2, do regulamento, equivale a contradizer o considerando 5 do mesmo.

46 A este propósito, importa recordar que, de acordo com jurisprudência assente, a fundamentação exigida pelo artigo 253.° CE deve ser adaptada à natureza do acto em causa. Deve revelar, de forma clara e inequívoca, o raciocínio seguido pela instituição comunitária, autora do acto, por forma a permitir aos interessados conhecer as razões da medida adoptada e ao Tribunal de Justiça exercer o seu controlo. Resulta dessa jurisprudência que não se pode exigir que a fundamentação de um acto especifique todos os elementos de facto e de direito pertinentes. Com efeito, a questão de saber se a fundamentação de um acto satisfaz as exigências do artigo 253.° CE deve ser apreciada à luz não somente do seu teor literal mas também do seu contexto e do conjunto das normas jurídicas que regem a matéria em causa (v., neste sentido, acórdãos de 5 de Maio de 1998, Reino Unido/Comissão, C-180/96, Colect., p. I-2265, n.° 70, e de 12 de Novembro de 1998, Itália/Conselho, C-352/96, Colect., p. I-6937, n.° 40).

47 O Tribunal de Justiça declarou ainda que, se o acto impugnado evidencia, no essencial, o objectivo prosseguido pela instituição, é excessivo exigir uma fundamentação específica das diferentes opções de natureza técnica efectuadas (acórdão de 7 de Novembro de 2000, Luxemburgo/Parlamento e Conselho, C-168/98, Colect., p. I-9131, n.° 62).

48 No caso concreto, o regulamento contém uma descrição coerente e suficiente da situação de conjunto que levou à sua adopção bem como dos objectivos prosseguidos pela Comunidade. Estes consistem na redução dos principais inconvenientes para o ambiente resultantes do tráfego aéreo, a saber, o ruído, as emissões gasosas e o consumo de carburante, conforme resulta do considerando 5 e do artigo 1.° do referido regulamento.

49 É para alcançar este triplo objectivo que o regulamento institui exigências mais estritas do que as do capítulo 3. A este propósito, o considerando 5 do regulamento especifica que os resultados das modificações introduzidas nos aviões para os tornar conformes com as normas desse capítulo 3 são menos satisfatórios do que os obtidos por aviões modernos.

50 Além disso, resulta do regulamento que o legislador comunitário partiu do princípio de que os motores novos, cuja razão de diluição é inferior a 3, apresentam características ambientais menos satisfatórias do que os motores cuja razão de diluição é mais elevada ou os motores de aviões de concepção inteiramente nova.

51 Embora tivesse sido desejável uma explicação mais circunstanciada da escolha do critério único da razão de diluição bem como do facto de este ter sido fixado em 3, importa referir que não se pode exigir que a fundamentação de um regulamento de aplicação geral especifique os diversos factos, por vezes muito numerosos e complexos, em consideração dos quais o regulamento foi adoptado, nem, *a fortiori*, que ela forneça uma apreciação técnica mais ou menos completa deles (v. acórdão de 30 de Novembro de 1978, Welding, 87/78, Recueil, p. 2457, n.° 11, Colect., p. 863). Isto acontece, sobretudo, quando esses elementos factuais e técnicos pertinentes são sobejamente conhecidos dos meios interessados.

52 Em relação ao último período do considerando 5 do regulamento, segundo o qual «os aviões podem ser reequipados para alcançar um comportamento funcional,

em termos de ruído, comparável aos originalmente certificados para satisfazerem os requisitos do capítulo 3», cumpre sublinhar que o mesmo não está em contradição com o artigo 2.°, n.° 2, do referido regulamento. Com efeito, tal como resulta das respostas da Comissão às perguntas escritas colocadas pelo Tribunal de Justiça, aquele tem em vista os motores tecnologicamente avançados e de fabrico recente, que normalmente apresentam uma razão de diluição igual ou superior a 3.

53 Tendo em conta as considerações anteriores, não resulta que o artigo 2.°, n.° 2, do regulamento viole o dever de fundamentação previsto no artigo 253.° CE.

Quanto ao princípio da proporcionalidade

54 De acordo com a Omega, a razão de diluição é um critério inadequado, na medida em que o ruído gerado por um avião não tem necessariamente de provir do motor. Por conseguinte, deve atender-se ao conjunto das estruturas de suporte dos aviões.

55 Por outro lado, se o aumento da razão de diluição pode reduzir o ruído do motor e o consumo de carburante, o aumento da quantidade de ar de diluição requer uma ventoinha de maiores dimensões na parte dianteira do motor. Ora, quanto maior é a ventoinha, mais ruído produz. Este aumento de ruído compensa parcialmente os ganhos obtidos a nível do motor.

56 Além disso, o método de medição do ruído dos aviões internacionalmente reconhecido, em conformidade com a Convenção de Chicago, não consiste em fixar limites relativamente a cada um dos elementos que contribuem para produzir o ruído, mas antes numa abordagem global das emissões sonoras.

57 Segundo um quadro elaborado pela Omega, o avião mais silencioso na aproximação é o Omega 707, cujo motor foi por ela reequipado, embora possua a razão de diluição menos elevada. O avião mais ruidoso na aproximação é o Boeing 767-200, que, no entanto, possui uma razão de diluição de 4,8. Os aviões mais ruidosos à descolagem são o Omega 707 e o Boeing 767-200, apesar de possuírem, respectivamente, a razão de diluição mais fraca e a mais elevada. Só em relação ao ruído lateral é que o Omega 707 é sensivelmente mais ruidoso. Todavia, os Omega 707 apresentam uma margem de conformidade com as normas enunciadas no capítulo 3 superior à dos aviões Airbus ou Boeing, ambos detentores de uma razão de diluição superior a 3.

58 A Omega alega que, de qualquer modo, poderiam ter sido adoptadas medidas alternativas menos prejudiciais para a sua actividade económica.

59 Concretamente, teria sido menos restritivo fixar limites distintos para o ruído, as emissões gasosas e o consumo de carburante do que regulamentar globalmente a construção dos motores de aviões. Esta forma de actuação corresponde igualmente à metodologia tradicionalmente seguida pelo direito comunitário, a Convenção de Chicago e a OMC.

60 A Omega sustenta, além disso, que o princípio da proporcionalidade foi violado pelo facto de o regulamento se afastar da Convenção de Chicago, da regulamentação comunitária anterior e do direito da OMC e que causa grave prejuízo à sua actividade comercial, sem, por isso, proporcionar à Comunidade o benefício correspondente. Acrescenta que o legislador comunitário não era obrigado a adoptar uma medida urgente e podia ter aguardado que se encontrassem disponíveis conhecimentos científicos seguros para apreciar a situação.

61 Acresce que, segundo a Omega, as emissões de hidrocarbonetos, monóxido de carbono e óxido de azoto dos aviões por ela reequipados são inferiores às dos reactores do Airbus A300-B4-203, que é um avião equiparável, e as emissões de

hidrocarbonetos e de óxido de azoto são até inferiores às de todos os aviões equiparáveis. Mesmo o consumo do Boeing 707 modificado pela Omega é, segundo esta última, mais vantajoso em mais de 40% do que o consumo de um Airbus A300-B4-203. Ora, este último apresenta uma razão de diluição de 4,3.

62 A este respeito, recorde-se que resulta de jurisprudência assente do Tribunal de Justiça que o princípio da proporcionalidade, que faz parte dos princípios gerais do direito comunitário, exige que os actos das instituições comunitárias não ultrapassem os limites do adequado e necessário à realização dos objectivos legítimos prosseguidos pela regulamentação em causa, entendendo-se que, quando exista uma escolha entre várias medidas adequadas, se deve recorrer à menos rígida, e que os inconvenientes causados não devem ser desproporcionados relativamente aos objectivos pretendidos (v., designadamente, acórdãos de 13 de Novembro de 1990, Fedesa e o., C-331/88, Colect., p. I-4023, n.° 13; Reino Unido/Comissão, já referido, n.° 96; e de 16 de Dezembro de 1999, UDL, C-101/98, Colect., p. I-8841, n.° 30).

63 É igualmente jurisprudência assente que, no que diz respeito à fiscalização jurisdicional das condições referidas no número anterior, o legislador comunitário dispõe, em matéria de política comum dos transportes, de um amplo poder normativo relativamente à adopção de regras comuns adequadas (v., nesse sentido, nomeadamente, acórdão de 17 de Julho de 1997, SAM Schiffahrt e Stapf, C-248/95 e C-249/95, Colect., p. I-4475, n.° 23).

64 Ao controlar o exercício dessa competência, o Tribunal não pode substituir a apreciação do legislador comunitário pela sua, devendo limitar-se a examinar se aquela não está ferida de erro manifesto, de desvio de poder ou se a autoridade em questão não excedeu manifestamente os limites do seu poder de apreciação (v., nomeadamente, acórdão SAM Schiffahrt e Stapf, já referido, n.° 24).

65 Além disso, resulta da jurisprudência do Tribunal de Justiça que, quando a aplicação pelo Conselho de uma política comum implica, como no caso em apreço, a necessidade de avaliar uma situação económica complexa, o poder discricionário de que goza não se aplica exclusivamente à natureza e ao alcance das disposições a adoptar, mas também, em certa medida, à verificação dos dados de base, nomeadamente no sentido de que é permitido ao Conselho basear-se, tal sendo o caso, em verificações globais (v., nomeadamente, acórdão SAM Schiffahrt e Stapf, já referido, n.° 25).

66 No caso concreto, o Conselho não excedeu a sua margem de apreciação ao considerar que a referência a uma razão de diluição igual ou superior a 3 podia contribuir para a prossecução do objectivo de reduzir os danos causados ao ambiente pelo tráfego aéreo quer em termos de ruído quer em termos de consumo de carburante e de emissões gasosas.

67 De resto, a Omega não demonstrou que o critério da razão de diluição era inadequado.

68 Por outro lado, as suas afirmações, aliás contestadas pelo Governo do Reino Unido, dizem exclusivamente respeito a um tipo específico de avião, o Boeing 707, cujo reequipamento está previsto. Tais afirmações constituem meras projecções, uma vez que esses aviões não foram ainda objecto de testes de certificação, conforme referido pelo advogado-geral no n.° 76 das suas conclusões.

69 A Comissão apresentou, em contrapartida, dados globais sobre a evolução da poluição sonora e do consumo de carburante dos aviões ao longo das três décadas compreendidas entre os anos 60 e o início dos anos 90. Daí se depreende que o aumento gradual das razões de diluição ao longo deste período foi acompanhado

por uma redução de 20 EPNdB a 25 EPNdB das emissões sonoras, o que equivale a um quarto ou a um quinto dos ruídos sentidos e a uma redução de mais de 50% do consumo de carburante por passageiro nos voos de longo curso, o que, por sua vez, provocou uma diminuição das emissões gasosas.

70 De resto, o legislador comunitário já adoptou, no passado, outros diplomas baseados no critério segundo o qual uma razão de diluição mais elevada constitui um indício de que o motor é menos ruidoso. No artigo 4.°, alínea e), da Directiva 89/629 (v. n.° 24 do presente acórdão) e no artigo 2.°, n.° 1, da Directiva 92/14 (v. n.° 26 do presente acórdão), é utilizada uma razão de diluição de 2, em alternativa ao respeito das normas acústicas enunciadas no capítulo 3. Esta alternativa é igualmente sugerida nas resoluções A31-11 e A32-8 da assembleia da OACI, que recomendam aos Estados-Membros que prevejam uma derrogação para os aviões equipados com reactores com uma razão de diluição elevada no caso de aplicação antecipada dos limiares do referido capítulo 3 (v. n.° 19 do presente acórdão).

71 A Omega sustenta, além disso, que poderiam ter sido adoptadas medidas alternativas menos prejudiciais para a sua actividade económica e que o ruído dos aviões não tem de provir necessariamente dos motores.

72 A este propósito, mesmo supondo que tais medidas são susceptíveis de contribuir de maneira suficiente para a redução dos danos causados ao ambiente pelo tráfego aéreo, o Conselho tinha razões para considerar que a aplicação de critérios distintos relativos à redução das emissões sonoras, do consumo de carburante e das emissões gasosas constituía uma operação demasiado complexa que não justificava o número limitado de aviões do tipo dos reequipados pela Omega. De igual modo, pôde razoavelmente considerar que a referência a um único critério técnico permitia afastar as incertezas a que normas específicas poderiam dar azo. Assim, em relação apenas ao problema do ruído, se fosse necessário ponderar os valores obtidos na descolagem, na aterragem e lateralmente, poderia igualmente colocar-se a questão de saber se não se deveria atender à influência diferenciada dos volumes acústicos. Por estas razões, o Conselho não cometeu um erro manifesto de apreciação ao considerar, na sua

escolha dos critérios, o facto de a razão de diluição se revelar mais viável por requerer menos testes e medições, quer a nível da concepção quer a nível do controlo.

73 Nestas condições, o Conselho não parece ter cometido qualquer erro manifesto de apreciação ao reputar necessário autorizar apenas o reequipamento de aviões com motores cuja razão de diluição é igual ou superior a 3.

74 Com base nas considerações anteriores, o artigo 2.°, n.° 2, do regulamento não parece violar o princípio da proporcionalidade.

Quanto ao princípio da não discriminação

75 A Omega sustenta, antes de mais, que o objectivo principal e expresso do regulamento consiste na redução do nível das emissões sonoras produzidas pelos aviões explorados no território da Comunidade. Ora, ao impor restrições à utilização de aviões reequipados com motores com uma razão de diluição inferior a 3, sem subordinar às mesmas exigências os aviões mais ruidosos cujos motores possuem uma razão de diluição igual ou superior a 3, o regulamento discrimina os primeiros.

76 Em seguida, o artigo 2.°, n.° 2, do regulamento impede as recorrentes nos processos principais de utilizarem os seus aviões mediante referência não à razão de diluição dos motores em questão mas ao momento em que os aviões em causa foram munidos desses motores. Uma discriminação entre aviões que utilizam motores idênticos, com base na data em que foram equipados com esses motores, carece de qualquer justificação objectiva.

77 A aplicação de um critério de razão de diluição igual ou superior a 3 é igualmente discriminatória em benefício dos fabricantes de motores de aviões da União Europeia e em detrimento dos estabelecidos nos Estados-Unidos, bem como dos proprietários de aeronaves que possuam aviões cujos motores foram substituídos por motores fabricados no território deste Estado.

78 Por último, a Omega critica o facto de o regulamento tratar da mesma maneira o reequipamento com motores cuja razão de diluição é igual ou superior a 3 e a modificação de aviões através de dispositivos de insonorização («hushkits»).

79 A este propósito, segundo jurisprudência assente, o princípio geral de igualdade, que faz parte dos princípios fundamentais do direito comunitário, impõe que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de modo igual, excepto se esse tratamento diferente for objectivamente justificado (v., neste sentido, acórdãos SAM Schiffahrt e Stapf, já referido, n.° 50, e de 13 de Abril de 2000, Karlsson e o., C-292/97, Colect., p. I-2737, n.° 39).

80 Em primeiro lugar, uma vez que a razão de diluição está relacionada com o ruído, existe uma razão objectiva para tratar os aviões reequipados com motores com uma razão de diluição elevada de maneira diferente dos aviões reequipados com motores com uma razão de diluição baixa.

81 Em segundo lugar, a distinção entre os aviões reequipados e os aviões concebidos *ab initio* para satisfazer as exigências do capítulo 3 justifica-se, antes de mais, por considerações referentes à protecção dos direitos adquiridos. Os fabricantes que desenvolveram aviões com base nas normas do referido capítulo 3 e as companhias que adquiriram esses aviões devem, em princípio, gozar de uma maior protecção da sua confiança legítima nas possibilidades de exploração destes do que os construtores e proprietários de aviões cuja construção original não respeitava essas normas.

82 Em terceiro lugar, os diferentes elementos produzidos perante o Tribunal de Justiça não permitiram provar que uma discriminação directa ou indirecta em detrimento das empresas estabelecidas nos Estados Unidos resultava da aplicação do critério da razão de diluição igual ou superior a 3. Com efeito, o regulamento é aplicável com o mesmo rigor tanto aos operadores e construtores europeus de aviões como aos dos Estados Unidos.

83 Em quarto lugar, o legislador comunitário podia validamente tratar da mesma maneira o reequipamento dos aviões com motores cuja razão de diluição é inferior a 3 e a utilização de dispositivos de insonorização conhecidos por «hushkits». Com efeito, por um lado, tinha razões para considerar que estas duas técnicas são menos eficazes em matéria de redução do ruído do que um reequipamento com motores cuja razão de diluição é igual ou superior a 3, conforme resulta, respectivamente, do n.° 52 do presente acórdão e do considerando 5 do regulamento (v. n.° 33 do presente acórdão), e, por outro, que não apresentam as mesmas vantagens em matéria de economia de querosene e de diminuição das emissões gasosas do que os motores com uma razão de diluição elevada.

84 Com base nas considerações expostas, não resulta que o artigo 2.°, n.° 2, do regulamento viole o princípio da não discriminação.

Quanto ao AOTC

85 Por um lado, a Omega critica o acórdão de 23 de Novembro de 1999, Portugal/Conselho (C-149/96, Colect., p. I-8395), no qual o Tribunal de Justiça declarou, no n.° 47, que os acordos da OMC não figuram, em princípio, entre as normas tomadas em conta pelo Tribunal de Justiça para fiscalizar a legalidade dos actos das instituições comunitárias.

86 Com efeito, segundo a Omega, ao examinar a conformidade de medidas comunitárias com convenções internacionais, o Tribunal de Justiça, no n.º 42 do acórdão Portugal/Conselho, já referido, distingue consoante estas assentam ou não «numa base de reciprocidade e de vantagens mútuas». A Omega considera, porém, essa distinção pouco útil, uma vez que todas as convenções internacionais assentam em tal base.

87 Por outro lado, a Omega sustenta, a título subsidiário, que o artigo 2.º do AOTC é suficientemente preciso para produzir efeito directo. Relativamente à análise da compatibilidade do regulamento com essa disposição, a Omega afirma que o critério da razão de diluição, que o regulamento fixa em 3, não observa várias disposições do artigo 2.º do AOTC.

88 Antes de mais, o artigo 2.º, n.º 2, do regulamento constitui um «regulamento técnico» na acepção do AOTC. Depois, o ponto 2.4 deste acordo prevê que, quando forem necessários regulamentos técnicos e existirem normas internacionais pertinentes, os membros utilizarão estas últimas, ou os seus elementos pertinentes, como base dos seus regulamentos técnicos. Por último, o ponto 2.8 do AOTC convida os membros a basearem-se, na elaboração dos regulamentos técnicos, não na concepção e nas características técnicas dos produtos mas antes no seu desempenho funcional, contrariamente ao que prevê o regulamento.

89 A este propósito, basta recordar que a Omega não observa o fundamento da jurisprudência do Tribunal de Justiça. Com efeito, o elemento determinante na matéria reside no facto de a resolução dos litígios relativos ao direito da OMC se basear, parcialmente, em negociações entre as partes contratantes. A revogação de medidas ilegais é, sem dúvida, uma medida preconizada pelo direito da OMC, mas este autoriza também a adopção de outras soluções como a transacção, o pagamento de indemnizações ou a suspensão de concessões (v., neste sentido, acórdão Portugal/Conselho, já referido, n.ºs 36 a 39).

90 Nestas condições, impor aos órgãos jurisdicionais a obrigação de recusarem a aplicação das regras de direito internas incompatíveis com os acordos OMC teria como consequência privar os órgãos legislativos ou executivos das partes contratantes da possibilidade de encontrarem, ainda que a título temporário, soluções negociadas (v., neste sentido, acórdão Portugal/Conselho, já referido, n.° 40).

91 De onde resulta que os acordos OMC, interpretados à luz do seu objecto e da sua finalidade, não fixam os meios jurídicos adequados para garantir a sua execução de boa fé na ordem jurídica interna das ditas partes contratantes (v. acórdão Portugal/Conselho, já referido, n.° 41).

92 Além disso, é pacífico que algumas partes contratantes, que, do ponto de vista comercial, se contam entre os mais importantes parceiros da Comunidade, concluíram, à luz do objecto e da finalidade dos acordos OMC, que estes não fazem parte das normas à luz das quais os respectivos órgãos jurisdicionais controlam a legalidade das normas jurídicas internas (v. acórdão Portugal/Conselho, já referido, n.° 43).

93 Resulta destas considerações que, tendo em atenção a sua natureza e a sua economia, os acordos OMC não figuram, em princípio, entre as normas tomadas em conta pelo Tribunal de Justiça para fiscalizar a legalidade dos actos das instituições comunitárias (v. acórdão Portugal/Conselho, já referido, n.° 47).

94 Só no caso de a Comunidade ter decidido cumprir uma obrigação determinada assumida no quadro da OMC ou de o acto comunitário remeter, de modo expresso, para disposições precisas dos acordos OMC, é que compete ao Tribunal

de Justiça fiscalizar a legalidade do acto comunitário em causa à luz das regras da OMC (v. acórdão Portugal/Conselho, já referido, n.° 49).

95 Isso não acontece no caso vertente. Com efeito, o regulamento não visa assegurar a execução, na ordem jurídica comunitária, de uma obrigação específica assumida no quadro da OMC e também não remete expressamente para disposições precisas dos acordos OMC.

96 Com base nas considerações anteriores, não resulta que o AOTC afecte a validade do artigo 2.°, n.° 2, do regulamento.

97 Assim, deve responder-se aos órgãos jurisdicionais nacionais que a análise das questões por eles submetidas não revelou qualquer elemento susceptível de afectar a validade do artigo 2.°, n.° 2, do regulamento.

Quanto às despesas

98 As despesas efectuadas pelo Governo do Reino Unido bem como pelo Conselho e pela Comissão das Comunidades Europeias, que apresentaram observações ao Tribunal de Justiça, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes nas causas principais, a natureza de incidente suscitado perante os órgãos jurisdicionais nacionais, compete a estes decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

pronunciando-se sobre as questões submetidas pela High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Crown Office), e pela High Court (Irlanda), por despachos, respectivamente, de 21 de Dezembro de 1999 e de 21 de Março de 2000, declara:

A análise das questões submetidas não revelou qualquer elemento susceptível de afectar a validade do artigo 2.°, n.° 2, do Regulamento (CE) n.° 925/1999 do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativo ao registo e funcionamento na Comunidade de certos tipos de aviões civis subsónicos a reacção que tenham sido modificados e recertificados como satisfazendo as normas do anexo 16 da convenção relativa à aviação civil internacional, volume I, segunda parte, capítulo 3, terceira edição (Julho de 1993).

Rodríguez Iglesias Jann Macken

Colneric von Bahr Gulmann

Edward Puissochet Wathelet

Cunha Rodrigues Timmermans

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 12 de Março de 2002.

O secretário O presidente

R. Grass G. C. Rodríguez Iglesias