CONCLUSIONES DE LA ABOGADO GENERAL
SRA. ELEANOR SHARPSTON
presentadas el 11 de diciembre de 2007 [1]

1. Los recurrentes son propietarios de buques que formaban parte de la flota pesquera irlandesa y solicitaron al Tribunal de Primera Instancia la anulación de la Decisión 2003/245/CE [2] (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»), mediante la cual la Comisión denegó su solicitud de aumento de «tonelaje por razones de seguridad» [3] de sus buques.

2. En la sentencia recurrida, [4] el Tribunal de Primera Instancia estimó que los ahora recurrentes no tenían interés en ejercitar la acción, ya que en la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada no habían construido los buques en cuestión y, por lo tanto, no eran propietarios de los mismos. El Tribunal de Primera Instancia entendió, igualmente, que los recurrentes no resultaban afectados individualmente por la Decisión impugnada, dado que los buques de que se trata eran «ficticios». [5]

3. En consecuencia, el Tribunal de Primera Instancia rechazó sus recursos por inadmisibles. En relación con otros diecinueve demandantes, declaró que los recursos eran admisibles y anuló la Decisión impugnada.

4. Tres de los cuatro demandantes cuyas pretensiones no prosperaron [6] han recurrido en casación. Solicitan al Tribunal de Justicia que anule la sentencia del Tribunal de Primera Instancia, en la medida en que desestimó sus recursos, y que anule la Decisión impugnada.

1 — Lengua original: inglés.

2 — Decisión de la Comisión, de 4 de abril de 2003, relativa a las solicitudes recibidas por la Comisión de aumentar los objetivos del POP IV a fin de tener en cuenta determinadas mejoras en materia de seguridad, navegación marítima, higiene, calidad de los productos y condiciones de trabajo en los buques de más de 12 metros de eslora total (DO L 90, p. 48).

3 — Un aumento del tonelaje de un buque para mejorar sus condiciones de navegabilidad o para establecer condiciones de trabajo más seguras a su tripulación, sin incrementar su tonelaje disponible para transportar pescado.

4 — Sentencia de 13 de junio de 2006, Boyle y otros/Comisión (asuntos T-218/03 a T-240/03, Rec. p. II-1699).

5 — Apartado 62 de la sentencia recurrida.

6 — El cuarto, O'Neill Fishing Co. Ltd (asunto T-239/03), no está implicado en el presente recurso de casación.

Marco normativo

5. Según el tenor del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413/CE: [7]

«En los programas de orientación plurianuales para los Estados miembros, [8] los aumentos de la capacidad resultantes exclusivamente de las mejoras de seguridad justificarán individualmente un aumento del mismo nivel de los objetivos por segmentos de flota que no aumenten el esfuerzo de pesca que ejerzan los buques de que se trate.»

6. De acuerdo con el punto 3.3 del anexo a la Decisión 98/125/CE: [9]

«Los Estados miembros pueden presentar en todo momento a la Comisión un programa de mejora en materia de seguridad. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3 y 4 de la Decisión 97/413/CE la Comisión decidirá si el incremento de la capacidad que suponga dicho programa justifica un aumento correlativo de los objetivos del POP IV.»

Antecedentes de hecho

7. Entre 1999 y 2001, el Department of Communications, Marine and Natural Resources irlandés (en lo sucesivo, «Department»), y la Comisión intercambiaron correspondencia relativa al artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.

8. Durante ese período todos los recurrentes solicitaron individualmente al Department que les concediera un aumento de capacidad en virtud de las mejoras realizadas en materia de seguridad, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 y en el punto 3.3 del anexo a la Decisión 98/125.

9. Mediante escrito de 14 de diciembre de 2001, el Department solicitó a la Comisión

7 — Decisión del Consejo, de 26 de junio de 1997, relativa a los objetivos y normas tendentes a reestructurar el sector pesquero comunitario, entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre de 2001, con vistas a conseguir un equilibrio sostenible entre los recursos y la explotación de los mismos (DO L 175, p. 27).

8 — Abreviados como POP.

9 — Decisión de la Comisión, de 16 de diciembre de 1997, por la que se aprueba el programa de orientación plurianual de la flota pesquera de Irlanda para el período comprendido entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre de 2001 (DO 1998, L 39, p. 4; en lo sucesivo, «POP IV»).

un aumento de 1.304 toneladas brutas (en lo sucesivo, «TB») del segmento polivalente [10] y de 5.335 TB del segmento pelágico de la flota irlandesa, [11] de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. (Otros Estados miembros hicieron solicitudes similares para buques de su flotas pesqueras).

10. El escrito del Department indicaba que daba curso a las solicitudes de treinta y ocho propietarios de buques que habían modificado o reemplazado sus buques, o que tenían intención de hacerlo. Iba acompañado de documentación relativa a dichos buques, incluidos los de los recurrentes.

11. El 4 de abril de 2003 la Comisión adoptó la Decisión impugnada. Su parte dispositiva establece lo siguiente:

«*Artículo 1*

Admisibilidad de las solicitudes

Las solicitudes de aumento de los objetivos del POP IV en materia de tonelaje se considerarán admisibles siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

1. El Estado miembro deberá presentar solicitudes individuales para cada caso, antes del 31 de diciembre de 2001.

2. El buque deberá estar debidamente inscrito en el registro comunitario de buques.

3. El buque en cuestión deberá tener una eslora total de 15 metros como mínimo.

4. El aumento del tonelaje deberá ser el resultado de trabajos de modernización encima de la cubierta principal, efectuados o que vayan a efectuarse en un buque ya existente, inscrito en el registro, de antigüedad no inferior a 5 años a partir del inicio de los trabajos. En caso de pérdida de un buque en el mar, el aumento del tonelaje deberá

10 — Este segmento comprende buques multiuso e incluye buques pequeños de pesca costera y buques medianos y grandes de pesca de altura para la captura de pescado blanco, pescado pelágico y moluscos bivalvos: véase el Informe Anual 2005 de la Licensing Authority for Sea-fishing Boats (Autoridad competente en materia de licencias de pesqueros marítimos) del Department (en lo sucesivo, «Informe Anual 2005»), en p. 7, disponible online en http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Este segmento comprende los buques dedicados predominantemente a la pesca de especies pelágicas (principalmente arenques, caballa, jurel y bacaladilla): véase p. 7 del Informe Anual 2005.

ser consecuencia de un mayor espacio encima de la cubierta principal del buque de sustitución con respecto al buque perdido en el mar.

5. El aumento del tonelaje se justificará por la mejora de las condiciones de seguridad, navegación marítima, higiene y calidad de los productos, y de las condiciones de trabajo.

6. El espacio debajo de la cubierta principal del buque modificado o del buque de sustitución no deberá aumentar.

No se admitirán las solicitudes de aumento de los objetivos del POP IV relativos a la potencia.

Artículo 2

Las solicitudes admitidas con arreglo a los criterios fijados en el artículo 1 son las que se enumeran en el Anexo I.

Las solicitudes desestimadas con arreglo a los criterios fijados en el artículo 1 son las que se enumeran en el Anexo II.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán el Reino de Bélgica, Irlanda, el Reino de los Países Bajos, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.»

12. En la lista de «solicitudes desestimadas», incluida en el Anexo II de la Decisión impugnada, figuran las solicitudes de los recurrentes relativas a los nuevos buques que debían sustituir, respectivamente, al MFV Westward Isle (Flaherty), al MFV Menhaden (Murphy) y al MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), ninguno de los cuales se había perdido en el mar.

Procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia y sentencia recurrida

13. Veintitrés demandantes solicitaron al Tribunal de Primera Instancia que anulara la Decisión impugnada en la medida en que ésta denegaba sus solicitudes de aumento de capacidad de sus buques. Todas las solicitudes guardaban relación con la construcción de nuevos buques para sustituir buques existentes que no se habían perdido en el mar. Los demandantes alegaron la falta de competencia de la Comisión, el incumplimiento del deber de motivación y la vulneración del principio de igualdad de trato por parte de la Comisión.

14. El Tribunal de Primera Instancia analizó en primer lugar la excepción de inadmisibilidad propuesta por la Comisión, según la cual los demandantes no se encontraban directa e individualmente afectados por la Decisión impugnada, en el sentido del artículo 230 CE. El Tribunal de Primera Instancia desestimó dicha excepción, basándose, esencialmente, i) en que la Decisión debía considerarse como un conjunto de decisiones individuales, cada una de las cuales afectaba a la situación jurídica de los propietarios de los buques mencionados en los anexos, incluyendo a los demandantes, quienes quedan caracterizados en relación con cualquier otra persona e individualizados de una manera análoga a la del destinatario de la Decisión y ii) en que producía efectos directamente en la situación jurídica de los demandantes, no permitiendo ninguna facultad de apreciación a los destinatarios encargados de su ejecución. [12]

15. Sin embargo, a la vista de las respuestas dadas por Irlanda a las preguntas formuladas en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, el Tribunal de Primera Instancia se planteó de oficio si Thomas Flaherty (asunto T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (asunto T-226/03), Larry Murphy (asunto T-236/03) y O'Neill Fishing Co. Ltd (asunto T-239/03) [13] tenían interés en ejercitar la acción. Llegó a la conclusión de que:

«62. De las mencionadas respuestas se desprende que las demandas presentadas por esos cuatro demandantes se basaban en que en esa época éstos tenían intención de construir buques y darles los nombres reproducidos en el Anexo II de la decisión impugnada. No obstante, dichos demandantes no llegaron a construir los mencionados buques, de modo que, en la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada, no eran propietarios de los buques en cuestión. Por tanto, esos demandantes no tienen interés en ejercitar la acción. En cualquier caso, no resultan afectados individualmente por la Decisión impugnada, dado que los buques de que se trata son ficticios.»

16. El Tribunal de Primera Instancia anuló la Decisión impugnada en la medida en que se refería a los buques de los otros diecinueve demandantes. El Tribunal de Primera Instancia declaró que la Comisión, al adoptar en la Decisión impugnada criterios no previstos por la normativa aplicable al presente asunto, se había excedido en el ejercicio de sus competencias, [14] en concreto, al denegar todas las solicitudes de aumento de tonelaje por razones de seguridad consistente no en la modificación de buques existentes, sino en la construcción de buques nuevos para sustituir a los buques existentes. [15]

17. Los recurrentes sostienen que la apreciación acerca de la admisibilidad de sus acciones no se ajusta a Derecho. Solicitan al

12 — Apartados 42 a 60 de la sentencia recurrida.

13 — No implicado en el presente recurso: véase la nota 6.

14 — Apartado 134 de la sentencia recurrida.

15 — Apartados 102 a 132 de la sentencia recurrida. Puesto que la historia de la navegación tiene un extenso y melancólico elenco de casos en los que navíos modificados y/o «mejorados» sufrieron posteriormente deficiencias estructurales y sucumbieron en temporales, tal vez se pueda agradecer en nombre de los pescadores que el Tribunal de Justicia concluyera como lo hizo.

Tribunal de Justicia que anule la sentencia recurrida en la medida en que desestima sus recursos y los condena a soportar sus propias costas. Igualmente, solicitan al Tribunal de Justicia que anule la Decisión impugnada y que condene a la Comisión al pago de todas las costas del procedimiento.

Análisis

18. Tanto en las fases escrita y oral, las partes han tratado largamente acerca de diferentes elementos de hecho que no considero pertinentes en relación con el presente recurso de casación cuyo objeto es determinar si la apreciación del Tribunal de Primera Instancia en el apartado 62 de su sentencia admite ser tratada como una cuestión de Derecho.

19. El Tribunal de Primera Instancia desestimó por inadmisibles las demandas de los recurrentes por dos motivos: i) falta de interés para ejercitar la acción, debido a que, aunque los demandantes «en esa época […] tenían intención de construir buques y darles los nombres reproducidos en el anexo II de la Decisión impugnada», «no llegaron a construir los mencionados buques, de modo que, en la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada, no eran propietarios de los buques en cuestión»; y ii) falta de afectación individual, dado que los buques de que se trata eran «ficticios».

20. Es importante tener presente que, en el resto de su sentencia (ninguna de cuyas partes es cuestionada por la Comisión), el Tribunal de Primera Instancia i) rechazó —sin distinguir entre los ahora recurrentes y los otros diecinueve demandantes— la objeción de la Comisión de que ninguno de los demandantes se encontraba directa e individualmente afectado por la Decisión impugnada, y ii) estimó que la Comisión había denegado indebidamente las solicitudes basándose en que el aumento de tonelaje por motivos de seguridad resultaba de la construcción de nuevos buques más que de la modificación de buques ya existentes.

21. Los recurrentes alegan, *inter alia,* que la declaración de inadmisibilidad en lo que a ellos se refiere es incompatible con las demás apreciaciones. En esencia, comparto este punto de vista por las razones que se expondrán seguidamente y no considero necesario a tal efecto —o apropiado, en el marco de un recurso de casación— examinar las demás consideraciones formuladas, de carácter más fáctico.

Interés en ejercitar la acción

22. Según jurisprudencia reiterada, un recurso de anulación interpuesto por una persona física o jurídica sólo es admisible en la medida en que el demandante tenga interés

en obtener la anulación del acto impugnado. Dicho interés debe ser preexistente y real. Este interés debe apreciarse en el momento de la interposición del recurso. [16]

23. En el apartado 62 de su sentencia, el Tribunal de Primera Instancia consideró que la cuestión de la propiedad de los buques de sustitución en la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada era el elemento crucial para apreciar la falta de interés de los recurrentes. En ninguna parte de esta sentencia el Tribunal de Primera Instancia señaló específicamente que los otros diecinueve demandantes fueran propietarios en esas fechas de buques de sustitución, pero cabe suponer que el Tribunal de Primera Instancia consideraba probado este extremo pues, de lo contrario, su pronunciamiento acerca de la admisibilidad habría sido puramente arbitrario.

24. Así pues, partió de la base de que los demandantes que ya habían construido (o que quizá ya estaban construyendo) buques de sustitución de los que fueran propietarios en la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada tenían interés en que se anulara la decisión, mientras que los demandantes que no habían tomado dichas medidas carecían de tal interés.

25. Ese enfoque me parece completamente erróneo.

26. El procedimiento con el cual el presente asunto guarda relación es un procedimiento de autorización. Se autoriza un determinado tonelaje respecto de la flota pesquera de cada Estado miembro, pudiendo autorizarse aumentos específicos en dicho tonelaje mediante decisión de la Comisión cuando se cumplan las condiciones pertinentes.

27. Ciertamente, el procedimiento no parece conllevar ninguna prohibición de efectuar los trabajos necesarios para dicho aumento de tonelaje antes de la concesión de la autorización. Por otra parte, tampoco impide que se espere a la autorización antes de acometer los trabajos. Es más, muchas personas considerarán que esta última opción es la medida más prudente, cuando no la más correcta.

28. Si, tal como el Tribunal de Primera Instancia estimó, un aumento del tonelaje por motivos de seguridad mediante la construcción de un buque de sustitución puede beneficiarse de la autorización, cualquier persona que solicitara la autorización para dicho aumento tiene, sin duda, interés en solicitar la anulación de una decisión por la que se rechaza dicha autorización. Si bien el interés es, sin duda, más apremiante para quienes en la fecha de adopción de la decisión ya han realizado gastos para la construcción en cuestión, no es menos cierto que este interés concurre en todos ellos. La anulación de la decisión supone, para todos aquellos cuyas solicitudes fueron rechazadas, que es nuevamente posible obtener la autorización y que ésta, si estuviera prevista, implicará

16 — Véase, como ejemplo reciente de esta jurisprudencia, la sentencia de 20 de septiembre de 2007, Salvat père & fils y otros/Comisión (T-136/05, Rec. p. I-4063), apartado 34 y jurisprudencia citada.

que puedan entonces adoptarse las medidas necesarias para lograr o para usar el aumento del tonelaje por motivos de seguridad. En la sentencia recurrida no se han expuesto motivos para establecer diferencias entre los demandantes en función del mayor o menor alcance de la previsión respecto de la autorización antes de la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada y, en mi opinión, no existen tales motivos.

29. En consecuencia, carecen de fundamento las alegaciones de la Comisión en el sentido de que dicho interés puede desaparecer en el curso del proceso y de que el interés de los recurrentes se basa en un acontecimiento futuro e hipotético.

Afectación individual

30. El otro criterio en el que se basó el Tribunal de Primera Instancia para declarar la inadmisibilidad de los recursos interpuestos por los ahora recurrentes era la falta de afectación individual en el sentido del artículo 230 CE. El Tribunal de Primera Instancia admitió que la Decisión impugnada afectaba directamente a todos los demandantes y que la propiedad de los buques mencionados en los anexos bastaba para apreciar la afectación individual, basándose únicamente en que los buques en cuestión eran «ficticios» para establecer una diferencia respecto de los recurrentes.

31. En mi opinión, cabe interpretar de dos formas lo que el Tribunal de Primera Instancia pudo haber querido decir con dicha palabra.

32. El significado ordinario de «ficticio» hace referencia a algo que no es auténtico o cuya existencia se finge y que, por lo tanto, sólo existe en la imaginación. Aplicado al asunto que nos ocupa, esto implicaría que los recurrentes no querían sustituir realmente sus buques originales por otros buques aumentando el tonelaje por motivos de seguridad, o bien que se trataba meramente de una idea o un plan vagos sin ninguna trascendencia práctica apreciable.

33. Sin embargo, no hay ninguna apreciación de hecho en la sentencia recurrida que sirva de fundamento a este punto de vista. No puede llegarse a esta conclusión por el mero hecho de que los recurrentes, en la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada, todavía no habían construido o iniciado la construcción de los buques destinados a sustituir a los antiguos.

34. La interpretación alternativa es que con el término «ficticio» el Tribunal de Primera Instancia simplemente pretendía indicar que los buques no existían.

35. Es verdad que, como la Comisión alega, si un buque en concreto ha sido construido

o no, es una cuestión de hecho que no es susceptible de recurso, salvo en caso de desnaturalización de los elementos probatorios por parte del Tribunal de Primera Instancia. Sin embargo, la conclusión que deba extraerse de tal hecho (en concreto, si el hecho de que un buque proyectado aún no se haya construido implica que un demandante no se encuentra afectado individualmente) constituye una cuestión de Derecho que sí puede ser objeto de recurso.

36. Por las mismas razones y aplicando por analogía lo que expuse anteriormente en relación con el interés,[17] no considero que la existencia o la propiedad de los buques de sustitución en la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada, en la fecha de iniciación del procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia o en la fecha en que se dictó la sentencia recurrida sea el criterio adecuado para determinar si la Decisión impugnada afecta individualmente a los recurrentes.

37. En la vista, la Comisión comparó a los recurrentes con una persona que un día podría comprar un Ferrari. La Comisión sostenía que la intención no convierte a dicha persona en el propietario real (actual) de un Ferrari, ni lo individualiza de forma suficiente para poder impugnar cualquier decisión relativa a los Ferrari. La Comisión está muy en lo cierto respecto del optimista propietario potencial de un Ferrari. No obstante, la comparación que pretende hacer con la situación de los recurrentes no se sostiene.

38. Tal como el Tribunal de Primera Instancia apreció en los apartados 42 a 60 de su sentencia, la Decisión impugnada afectaba individualmente a todos los demandantes porque habían presentado solicitudes individuales de autorización de aumento de tonelaje por motivos de seguridad, porque dichas solicitudes habían sido presentadas y examinadas caso por caso y porque los demandantes habían sido determinados individualmente como los propietarios de los buques mencionados en el anexo II de la Decisión.

39. Esta situación no puede compararse con la de un individuo que tiene la esperanza de comprar un Ferrari algún día y pretende impugnar una medida de carácter general relativa a los Ferrari que pudiera frustrar su deseo.

40. La Comisión alega, igualmente, que mientras un buque está en la mesa de dibujo, su propiedad no puede atribuirse a ninguna parte en concreto. De esta manera, la parte que meramente tiene el plano de un buque concreto en un momento concreto no puede quedar afectada individualmente. Los planos presentados podrían (alternativa o adicio-

17 — Véanse los puntos 22 a 28.

nalmente) ser utilizados posteriormente por otra parte.

41. En mi opinión, este argumento carece de relevancia.

42. Todos los planos, ya sean de nuevos buques o de modificaciones de buques ya existentes, pueden ser copiados o reutilizados de varias maneras, con o sin cambios. No obstante, como la misma Comisión alegó en la vista y como se desprende claramente del marco normativo, las solicitudes de aumento del tonelaje por mejoras en materia de seguridad se examinan caso por caso. Si se concede el aumento de tonelaje por mejoras en materia de seguridad, éste se atribuye a la solicitud específica. En el caso de que se usen los mismos planos posterior o adicionalmente en un contexto diferente, la autorización de aumento de tonelaje por mejoras en materia de seguridad se atribuye únicamente al propietario de un buque concreto determinado.

43. Así pues, llego a la conclusión de que, dependiendo de lo que haya querido decir con la palabra «ficticio», el Tribunal de Primera Instancia o bien hizo una calificación jurídica incorrecta de los hechos, o bien aplicó un criterio no conforme a Derecho para apreciar la afectación individual de los recurrentes.

Conclusión sobre el recurso de casación

44. Por las razones expuestas, llego a la conclusión de que la sentencia del Tribunal de Primera Instancia debe ser anulada en la medida en que declaró inadmisibles los recursos de los ahora recurrentes.

Sobre el fondo del recurso presentado en primera instancia

45. El artículo 61 del Estatuto del Tribunal de Justicia establece que este Tribunal, cuando la resolución del Tribunal de Primera Instancia haya sido anulada, podrá resolver él mismo definitivamente el litigio, cuando su estado así lo permita.

46. En general no procede que el Tribunal de Justicia, tras revocar una declaración de inadmisibilidad, pase a analizar el fondo del asunto de primera instancia. En la mayoría de los casos, por definición, las alegaciones sobre el fondo no habrán sido examinadas por el Tribunal de Primera Instancia, y en consecuencia, el estado del litigio no permitirá que el Tribunal de Justicia se pronuncie al respecto.

47. En este asunto, sin embargo, una vez aceptada la admisibilidad de los recursos de los recurrentes, no hay nada que los

diferencie de los otros diecinueve demandantes. Todos los recursos formaban parte de serie común, todos los demandantes estaban representados por los mismos abogados y el Tribunal de Primera Instancia examinó todas las alegaciones de forma conjunta, sin hacer distinciones entre demandantes considerados individualmente. El Tribunal de Primera Instancia adoptó su resolución basándose en motivos que resultaban aplicables por igual a todos los demandantes.

48. El examen de fondo de la sentencia recurrida puede, en consecuencia, aplicarse sin modificación a los recurrentes, dando lugar al resultado que inicialmente pretendían. Por tanto, la sentencia debe anularse sólo en la medida en que declara inadmisibles los recursos de los recurrentes.

49. No obstante, dado que el Tribunal de Primera Instancia limitó la anulación de la Decisión impugnada a la anulación de sus efectos respecto de los buques de aquellos demandantes cuyos recursos fueron declarados admisibles, procede igualmente que el Tribunal de Justicia anule la Decisión 2003/245 en la medida en que afecta a los buques de los recurrentes. De esta forma, se colocaría a los recurrentes en la misma posición que los demandantes cuyas pretensiones fueron admitidas por el Tribunal de Primera Instancia y que ahora están a la espera de una nueva decisión de la Comisión sobre sus solicitudes de aumento de tonelaje por mejoras en materia de seguridad.

Costas

50. Conforme al artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas si así lo hubiera solicitado la otra parte. Los recurrentes han solicitado la condena en costas y, a mi juicio, procedería rechazar las alegaciones de la Comisión en el recurso de casación. Por lo tanto, la Comisión debería ser condenada en costas.

Conclusión

51. Por los motivos anteriormente expuestos, considero que el Tribunal de Justicia debería:

— Anular la sentencia del Tribunal de Primera Instancia en los asuntos T-224/03, T-226/03, y T-236/03, en la medida en que desestimaba los recursos de anulación

de la Decisión 2003/245/CE de la Comisión, de 4 de abril de 2003, relativa a las solicitudes recibidas para la Comisión de aumentar los objetivos del POP IV a fin de tener en cuenta determinadas mejoras en materia de seguridad, navegación marítima, higiene, calidad de los productos y condiciones de trabajo en los buques de más de 12 metros de eslora total, por inadmisibles y condenaba a los recurrentes a soportar sus propias costas.

— Anular la Decisión 2003/245, en cuanto resulta de aplicación a los buques de los recurrentes.

— Condenar en costas a la Comisión.