CONCLUSÕES DA ADVOGADA-GERAL
ELEANOR SHARPSTON
apresentadas em 11 de Dezembro de 2007 [1]

1. Os recorrentes são proprietários de navios que integravam a frota de pescas irlandesa. Pediram ao Tribunal de Primeira Instância a anulação da Decisão 2003/245/CE [2] (a seguir «decisão impugnada»), pela qual a Comissão indeferiu os seus pedidos de aumento da «arqueação de segurança» [3] dos navios de que são proprietários.

2. No acórdão ora recorrido [4], o Tribunal de Primeira Instância entendeu que os recorrentes não tinham interesse em agir, já que, à data da decisão impugnada ainda não tinham construído os navios em causa, não sendo, portanto, proprietários destes. Entendeu, também, que a decisão impugnada não dizia individualmente respeito aos recorrentes, uma vez que os navios em questão eram «fictícios» [5].

3. Por conseguinte, o Tribunal de Primeira Instância julgou inadmissíveis os pedidos dos recorrentes. Relativamente aos restantes dezanove recorrentes, julgou os pedidos admissíveis e anulou a decisão impugnada.

4. Três dos recorrentes vencidos [6] recorreram do acórdão do Tribunal de Primeira Instância. Pedem que o Tribunal de Justiça se digne anular o acórdão do Tribunal de Primeira Instância, na medida em que este negou provimento aos seus pedidos, e anular a decisão impugnada.

1 — Língua original: inglês.

2 — Decisão 2003/245/CE da Comissão, de 4 de Abril de 2003, relativa aos pedidos recebidos pela Comissão no sentido de aumentar os objectivos do POP IV, a fim de ter em conta as melhorias em matéria de segurança, navegação marítima, higiene, qualidade dos produtos e condições de trabalho no respeitante aos navios de comprimento de fora a fora superior a 12 metros (JO L 90, p. 48).

3 — Aumento da arqueação de um navio para o tornar mais navegável ou para garantir condições de trabalho mais seguras para a tripulação, sem aumento da arqueação disponível para transporte de peixe.

4 — Acórdão de 13 de Junho de 2006, Boyle e o./Comissão (T-218/03 a T-240/03, Colect., p. II-1699).

5 — N.º 62 do acórdão recorrido.

6 — A quarta recorrente, a O'Neill Fishing Co. Ltd (processo T-239/03), não participa no presente recurso.

Quadro jurídico

5. O artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/413/CE do Conselho [7] dispõe o seguinte:

«Nos programas de orientação plurianuais [8] para os Estados-Membros, os aumentos de capacidade que resultem exclusivamente de melhorias na segurança justificarão, caso a caso, um aumento de nível equivalente dos objectivos para os segmentos de frota desde que não aumentem o esforço de pesca dos navios em causa.»

6. De acordo com o ponto 3.3 do anexo da Decisão 98/125/CE da Comissão [9]:

«Os Estados-Membros podem apresentar, em qualquer momento, um programa de melhoria da segurança. Nos termos dos artigos 3.º e 4.º da Decisão 97/413/97 [...], a Comissão decidirá se os aumentos de capacidade previstos por tal programa justificam um aumento correspondente dos objectivos do POP IV.»

Matéria de facto

7. Entre 1999 e 2001, o Departamento irlandês das Comunicações, Marinha e Recursos Naturais (a seguir «Departamento») e a Comissão trocaram correspondência relativamente ao artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/413.

8. Durante este período, cada um dos recorrentes solicitou ao Departamento a obtenção de um aumento de capacidade devido às melhorias efectuadas na segurança, ao abrigo do artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/413 e do ponto 3.3 do anexo da Decisão 98/125.

9. Por carta de 14 de Dezembro de 2001, o departamento pediu à Comissão um

7 — Decisão 97/413/CE do Conselho, de 26 de Junho de 1997, relativa aos objectivos e às normas de execução para a reestruturação do sector das pescas da Comunidade, no período compreendido entre 1 de Janeiro de 1997 e 31 de Dezembro de 2001, a fim de alcançar, numa base sustentável, o equilíbrio entre os recursos e a sua exploração (JO L 175, p. 27).

8 — Abreviadamente designados por POP.

9 — Decisão 98/125/CE da Comissão, de 16 de Dezembro de 1997, que aprova o programa de orientação plurianual para a frota de pesca da Irlanda relativo ao período compreendido entre 1 de Janeiro de 1997 e 31 de Dezembro de 2001 (JO L 39, p. 41; a seguir, «POP IV»).

aumento de 1 304 toneladas brutas (a seguir «TB») do segmento polivalente [10] e de 5 335 TB do segmento pelágico [11] da frota irlandesa, ao abrigo do artigo 4.º, n.º2, da Decisão 97/413. (Outros Estados-Membros apresentaram pedidos semelhantes a respeito de navios das respectivas frotas de pesca).

10. A carta do Departamento indicava que dava seguimento aos pedidos de 38 proprietários de navios que tinham alterado ou substituído o seu navio ou que tinham intenção de o fazer. Era acompanhada de documentação detalhada relativa aos navios em causa, nos quais se incluíam os dos recorrentes.

11. Em 4 de Abril de 2003, a Comissão adoptou a decisão impugnada. O seu dispositivo tem a seguinte redacção:

«*Artigo 1.º*

Elegibilidade dos pedidos

Os pedidos de aumento dos objectivos de arqueação do POP IV serão considerados elegíveis sob reserva das seguintes condições:

1. Os pedidos devem ter sido apresentados pelo Estado-Membro, caso a caso, antes de 31 de Dezembro de 2001.

2. O navio deve estar devidamente registado no ficheiro comunitário dos navios de pesca.

3. O navio em causa deve ter um comprimento de fora a fora igual ou superior a 15 metros.

4. O aumento da arqueação deve resultar de trabalhos de modernização realizados ou a realizar acima do convés principal num navio existente registado, de idade não inferior a cinco anos na data do início dos referidos trabalhos. Em caso de perda de um navio no mar, o aumento da arqueação deve resultar do facto de

10 — Este segmento integra navios multiusos e inclui navios de pesca costeira de pequeno porte e navios de pesca de mar alto de médio e grande porte que pescam peixe branco, peixe pelágico e bivalves: v. relatório anual de 2005 da autoridade de licenciamento dos barcos de pesca marítima do Departamento irlandês das Comunicações, Marinha e Recursos Naturais (a seguir, «relatório anual de 2005»), p. 7, disponível em linha no endereço http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Este segmento inclui navios que se dedicam sobretudo à pesca de espécies pelágicas (sobretudo arenque, cavala e sarda, carapau e verdinho): v. relatório anual de 2005, p. 7.

o volume acima do convés principal do navio de substituição ser superior ao do navio perdido.

5. O aumento da arqueação é justificado se se destinar a melhorar a segurança, a navegação marítima, a higiene, a qualidade dos produtos ou as condições de trabalho.

6. O volume abaixo do convés principal do navio alterado ou do navio de substituição não pode ser objecto de aumento.

Os pedidos de aumento dos objectivos de potência do POP IV não são elegíveis.

Artigo 2.º

Os pedidos aceites de acordo com as condições fixadas no artigo 1.º são os constantes do anexo I.

Os pedidos rejeitados de acordo com as condições fixadas no artigo 1.º são os constantes do anexo II.

Artigo 3.º

O Reino da Bélgica, a Irlanda, o Reino dos Países Baixos, o Reino da Suécia e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte são os destinatários da presente decisão.»

12. A lista dos «pedidos rejeitados» contida no anexo II da decisão impugnada incluiu os pedidos dos recorrentes a respeito dos novos navios para substituir, respectivamente, o MFV Westward Isle (Flaherty), o MFV Menhaden (Murphy) e o MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), nenhum dos quais tinha sido perdido no mar.

Tramitação processual no Tribunal de Primeira Instância e acórdão recorrido

13. Vinte e três recorrentes pediram ao Tribunal de Primeira Instância a anulação da decisão impugnada na medida em que esta rejeitou os respectivos pedidos de aumento de capacidade dos navios. Todos os pedidos diziam respeito à construção de novos navios para substituir os existentes que não tinham sido perdidos no mar. Os recorrentes invocaram a incompetência da Comissão e a violação da obrigação de fundamentação e do princípio da igualdade de tratamento.

14. O Tribunal de Primeira Instância analisou primeiro uma questão prévia de inadmissibilidade suscitada pela Comissão, a qual alegou que a decisão impugnada não dizia directa e individualmente respeito aos recorrentes, na acepção do artigo 230.º CE. O Tribunal de Primeira Instância julgou improcedente o fundamento de inadmissibilidade suscitado pela Comissão, essencialmente, com os fundamentos de que, i) a decisão impugnada deve ser considerada um conjunto de decisões individuais, cada uma delas afectando a situação jurídica dos proprietários dos navios contidos nas listas dos anexos, incluindo a dos recorrentes, que eram caracterizados relativamente a qualquer outra pessoa e individualizados de uma forma análoga à de um destinatário da decisão e que ii) a decisão impugnada produzia directamente efeitos na esfera jurídica dos recorrentes, não deixando qualquer poder de apreciação aos seus destinatários encarregados da sua aplicação [12].

15. Contudo, vistas as respostas da Irlanda às questões que lhe foram colocadas no âmbito das medidas de organização do processo, o Tribunal de Primeira Instância suscitou oficiosamente a questão de saber se Thomas Flaherty (processo T-224/03), a Ocean Trawlers Ltd (processo (T-226/03), Larry Murphy (processo T-236/03), e a O'Neill Fishing Co. Ltd (processo T-239/03) [13], tinham interesse em agir. O Tribunal de Primeira Instância concluiu o seguinte:

«62 Resulta destas respostas que os pedidos apresentados por estes quatro recorrentes assentaram na sua intenção, na época, de mandar construir navios e de lhes atribuir os nomes reproduzidos no anexo II da decisão impugnada. Entretanto, comprovou-se que estes recorrentes não procederam à construção desses navios de modo que, na data da decisão impugnada, não eram efectivamente proprietários dos navios em questão. Daqui resulta que os referidos recorrentes não têm interesse em agir. Em todo o caso, a decisão impugnada não lhes diz individualmente respeito, uma vez que os navios em questão são fictícios.»

16. Seguidamente, o Tribunal de Primeira Instância anulou a decisão impugnada na medida em que esta se aplicava aos navios dos restantes dezanove recorrentes. Aquele Tribunal concluiu que a Comissão ultrapassou os limites da sua competência, ao adoptar na decisão impugnada critérios não previstos pela regulamentação aplicável [14], em especial, ao rejeitar todos os pedidos de aumento da arqueação de segurança através, não da modificação de navios existentes, mas da construção de novos navios para substituir os existentes [15].

17. Os recorrentes alegam que a conclusão quanto à admissibilidade dos seus recursos padece de erro de direito. Pedem que o

12 — N.os 42 a 60 do acórdão recorrido.

13 — O qual não participa no presente recurso: v. nota 6.

14 — N.º 134 do acórdão recorrido.

15 — N.os 102 a 132 do acórdão recorrido. Posto que a histórica marítima contém um logo e melancólico catálogo de exemplos de navios modificados e/ou «melhorados» que posteriormente sofreram deficiências estruturais e sucumbiram em temporais, podemos talvez ficar gratos em nome dos pescadores pelo facto de o Tribunal de Primeira Instância ter concluído como o fez.

Tribunal de Justiça se digne anular o acórdão recorrido na medida em que este não acolheu os seus pedidos e os condenou no pagamento das despesas. Pedem também que o Tribunal de Justiça se digne anular a decisão impugnada e condenar a Comissão no pagamento das despesas de todo o processo.

Análise

18. No decurso das fases escrita e oral do processo, as partes debateram longamente vários elementos de facto que não me parecem relevantes no contexto do recurso ora em apreço, cujo objectivo é o de determinar se a conclusão do Tribunal de Primeira Instância que consta do n.º 62 do seu acórdão pode ser considerada juridicamente correcta.

19. O Tribunal de Primeira Instância julgou inadmissíveis os pedidos dos recorrentes com dois fundamentos: i) falta de interesse em agir, pelo facto de, apesar da «sua intenção, na época, de mandar construir navios e de lhes atribuir os nomes reproduzidos no anexo II da decisão impugnada», os «recorrentes não procederam à construção desses navios de modo que, na data da decisão impugnada, não eram efectivamente proprietários dos navios em questão», e ii) a decisão não dizia individualmente respeito aos recorrentes, uma vez que os navios em questão eram «fictícios».

20. É importante ter presente que, no resto do acórdão (nenhuma parte do qual é posta em causa pela Comissão), o Tribunal de Primeira Instância i) julgou improcedente — sem fazer distinções entre os actuais e os restantes dezanove recorrentes — a alegação da Comissão de que a decisão impugnada não dizia directa e individualmente respeito a nenhum dos recorrentes e ii) concluiu que a Comissão tinha errado ao indeferir os pedidos com base no facto de o aumento da arqueação de segurança decorrer da construção de novos navios e não da modificação de navios existentes.

21. Os recorrentes alegam, nomeadamente, que a conclusão da inadmissibilidade a seu respeito é incompatível com essas outras conclusões. Pelas razões a seguir referidas, concordo, essencialmente, com esta posição e não considero necessário para esse efeito — ou adequado, no contexto de um recurso de um acórdão do Tribunal de Primeira Instância — analisar as outras observações de natureza mais factual.

Interesse em agir

22. Segundo jurisprudência assente, um recurso de anulação interposto por uma pessoa singular ou colectiva só é admissível na medida em que o recorrente tenha interesse em que o acto impugnado seja anulado.

Esse interesse deve ser efectivo e actual e aprecia-se no momento da interposição do recurso [16].

23. No n.º 62 do seu acórdão, o Tribunal de Primeira Instância considerou que a propriedade dos navios de substituição à data da decisão impugnada constituía o factor crucial para a sua conclusão quanto à falta de interesse dos recorrentes. Em nenhum outro número do seu do acórdão entendeu especificamente o Tribunal de Primeira Instância que os outros dezanove recorrentes eram proprietários dos navios de substituição nessa data, mas é de presumir que chegou a essa conclusão a esse respeito, caso contrário o seu julgamento quanto à admissibilidade seria puramente arbitrário.

24. Assim, o Tribunal de Primeira Instância baseou a sua conclusão no facto de que os recorrentes que já tinham construído (ou já estavam, talvez, a construir) navios de substituição de que eram proprietários no momento da decisão impugnada tinham interesse em que essa decisão fosse anulada, ao passo que os recorrentes que não tinham tomado essas medidas não tinham esse interesse.

25. Esta abordagem parece-me inteiramente incorrecta.

26. Em causa no presente processo está um procedimento de autorização. É autorizada uma certa arqueação para a frota de pesca de cada Estado-Membro, podendo ser autorizados aumentos específicos dessa arqueação por decisão da Comissão, se estiverem preenchidos os critérios aplicáveis.

27. É certamente verdade que o procedimento não implica qualquer proibição de efectuar o trabalho necessário para esse aumento de arqueação antes da concessão da autorização. Contudo, também não impede que se aguarde pela autorização antes de efectuar o trabalho. Com efeito, a última possibilidade seria considerada por muitos como a mais prudente, para não dizer a mais correcta.

28. Se, como o Tribunal de Primeira Instância concluiu, um aumento da arqueação de segurança através da construção de um navio de substituição era elegível para autorização, qualquer pessoa que tenha requerido autorização para um tal aumento tem claramente interesse em procurar obter a anulação de uma decisão de rejeição do pedido. É, sem dúvida, verdade que o interesse é mais premente para os que, no momento da decisão, já tenham realizado despesas com a construção em causa, mas esse interesse é actual para todos. A anulação da decisão significa, para todos os que viram os seus pedidos rejeitados, que a autorização volta a ser possível, e essa autorização, a verificar-se, significa que todas as eventuais medidas ainda a tomar para obter ou usar o aumento da arqueação de segurança já

16 — Para um exemplo recente desta jurisprudência, v. acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 20 de Setembro de 2007, Salvat Père et Fils e o./Comissão (T-136/05, Colect., p. II-4063, n.º 34), e a jurisprudência aí referida.

podem ser tomadas. No acórdão recorrido não são adiantadas quaisquer razões para diferenciar os recorrentes em função da medida em que estes já tinham antecipado a autorização antes da data da decisão impugnada e não vejo que essas razões existam.

29. Decaem, por conseguinte, os argumentos da Comissão de que o interesse pode extinguir-se no decurso do processo e de que o interesse dos recorrentes se baseia num acontecimento futuro e hipotético.

Pessoa a quem a decisão diz individualmente respeito

30. O outro critério no qual o Tribunal de Primeira Instância se baseou para concluir pela inadmissibilidade dos pedidos dos recorrentes foi o facto de a decisão não lhes dizer individualmente respeito, na acepção do artigo 230.º CE. Aquele Tribunal reconheceu que a decisão impugnada dizia directamente respeito a todos os recorrentes e que a propriedade dos navios enumerados nos anexos bastava para provar que a decisão lhes dizia individualmente respeito, diferenciando apenas os recorrentes com base no facto de os navios em causa serem «fictícios».

31. Creio que existem duas possibilidades quanto ao significado atribuído pelo Tribunal de Primeira Instância a esse termo.

32. O significado comum de «fictício» é o de algo que não é genuíno ou que é inventado e que, portanto, existe apenas ao nível da imaginação. Aplicado no presente caso, aquele termo sugere que os recorrentes não quiseram realmente substituir os seus navios originais por navios alternativos incorporando uma arqueação adicional de segurança, ou que se tratou apenas de uma ideia ou plano vago ao qual não foi dado qualquer seguimento palpável.

33. Contudo, não existe qualquer matéria de facto apurada no acórdão recorrido que suporte essa tese. Não pode ser deduzida do mero facto de os recorrentes ainda não terem, à data da decisão impugnada, construído ou iniciado a construção dos navios de substituição projectados.

34. A interpretação alternativa é a de que, com o termo «fictício», o Tribunal de Primeira Instância apenas pretendeu indicar que os navios não existiam.

35. É verdade que, como a Comissão alega, a questão de saber se um dado navio foi ou

não construído constitui matéria de facto que não pode ser objecto do recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância, salvo desvirtuação da prova por este último Tribunal. Porém, a conclusão a retirar daí (designadamente, a de saber se o facto de um navio projectado ainda não ter sido construído implica que a decisão não diz individualmente respeito ao recorrente) é uma questão de direito que pode adequadamente ser objecto desse recurso.

36. Pelas mesmas razões, *mutatis mutandis*, que antes referi a respeito do interesse em agir [17], não creio que a existência ou a propriedade de navios de substituição à data da decisão impugnada, à da interposição do recurso no Tribunal de Primeira Instância ou à do acórdão recorrido constitua o critério correcto para determinar se a decisão impugnada diz individualmente respeito aos recorrentes.

37. Na audiência, a Comissão procurou comparar os recorrentes a alguém que poderia um dia comprar um Ferrari. Alegou que a intenção não faz dessa pessoa o proprietário actual (presente) de um Ferrari nem a individualiza suficientemente para que esta possa impugnar qualquer decisão a respeito de Ferraris. A Comissão tem muita razão quanto ao proprietário esperançoso e eventual de um Ferrari. Todavia, a comparação que procura estabelecer com a situação dos recorrentes não tem condições de procedibilidade.

38. Como o Tribunal de Primeira Instância concluiu nos n.os 42 a 60 do seu acórdão, a decisão impugnada dizia individualmente respeito a todos os recorrentes, uma vez que todos eles tinham apresentado pedidos individuais de autorização de aumento da arqueação de segurança, que os pedidos foram apresentados e apreciados caso a caso e que aqueles estavam individualmente identificados como proprietários dos navios enumerados no anexo II da decisão.

39. Esta situação não pode ser comparada com a de alguém que tem a esperança de um dia comprar um Ferrari e pretende impugnar uma medida geral relativa a Ferraris que possa frustar a sua ambição.

40. A Comissão defende ainda que enquanto um navio ainda está em fase de projecto, a sua propriedade não pode ser atribuída a ninguém em particular. Assim, aquele que apenas possui um projecto de um determinado navio num dado momento não pode ser uma pessoa a quem a decisão diz individualmente respeito. Os projectos

17 — V. n.os 22 a 28.

apresentados poderiam ser (a título alternativo ou adicional) posteriormente usados por outrem.

41. Considero este argumento irrelevante.

42. Quaisquer projectos, seja de navios novos ou de modificações de navios existentes, podem ser copiados ou reutilizados de várias formas, com ou sem alterações. Todavia, como a própria Comissão observou na audiência e resulta claramente do quadro jurídico, os pedidos de arqueação de segurança são apreciados caso a caso. Sendo estes aceites, a arqueação de segurança reverte a favor do específico pedido em causa. Independentemente de os mesmos projectos serem posteriormente ou adicionalmente usados num contexto diferente, a autorização de aumento da arqueação de segurança beneficia apenas o proprietário de um navio especificamente designado.

43. Concluo que, em função do que pretendia significar com o uso do termo «fictício», o Tribunal de Primeira Instância ou aplicou aos factos uma qualificação juridicamente incorrecta ou aplicou um critério juridicamente errado para a determinação das pessoas a quem a decisão diz individualmente respeito.

Conclusão quanto ao recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância

44. Pelas razões precedentes, concluo que o acórdão do Tribunal de Primeira Instância deve ser anulado na medida em que julgou inadmissíveis os pedidos dos recorrentes.

Mérito do recurso na primeira instância

45. O artigo 61.º do Estatuto do Tribunal de Justiça dispõe que, em caso de anulação do acórdão do Tribunal de Primeira Instância, o Tribunal de Justiça pode julgar definitivamente o litígio, se estiver em condições de ser julgado.

46. Em geral, não será adequado que o Tribunal de Justiça, após anular um julgamento de inadmissibilidade, prossiga com a apreciação do mérito dos autos em primeira instância. Na maioria dos casos e por definição, os argumentos quanto ao mérito não terão sido apreciados pelo Tribunal de Primeira Instância, pelo que o litígio não estará em condições de ser julgado pelo Tribunal de Justiça.

47. Todavia, no presente caso, uma vez aceite a admissibilidade dos pedidos dos recorrentes, nada existe que os diferencie dos restantes dezanove recorrentes. Todos

os recursos integravam um feixe comum, todos os recorrentes estavam representados pelos mesmos advogados e o Tribunal de Primeira Instância apreciou todos os argumentos em conjunto, não estabelecendo qualquer distinção entre os recorrentes. Esse Tribunal formou uma decisão com base em fundamentos que eram igualmente aplicáveis a todos os recorrentes.

48. A apreciação do mérito feita no acórdão recorrido pode, por conseguinte, ser aplicada sem modificação aos recorrentes, produzindo precisamente o mesmo resultado que estes pretendiam originalmente. Assim, o acórdão deve ser anulado apenas na medida em que julgou inadmissíveis os pedidos dos recorrentes.

49. Porém, visto que o Tribunal de Primeira Instância limitou a anulação da decisão impugnada aos efeitos por esta produzidos relativamente aos navios dos recorrentes cujos pedidos tenham sido julgados admissíveis, é também necessário que o Tribunal de Justiça anule a Decisão 2003/245/CE da Comissão, na medida em que esta se aplica aos navios dos ora recorrentes. Isto colocará os ora recorrentes na mesma posição dos recorrentes cujos recursos foram julgados procedentes no Tribunal de Primeira Instância e aguardam agora por uma nova decisão da Comissão sobre os respectivos pedidos de arqueação de segurança.

Despesas

50. Por força do artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Os recorrentes pediram a condenação nas despesas e os argumentos da Comissão devem, na minha opinião, improceder. A Comissão deve, por conseguinte, ser condenada nas despesas.

Conclusão

51. Por conseguinte, proponho que o Tribunal de Justiça:

— Anule o acórdão do Tribunal de Primeira Instância nos processos T-224/03, T-226/03 e T-236/03, na medida em que julgou inadmissíveis os pedidos de

anulação da Decisão 2003/245/CE da Comissão e condenou os recorrentes a suportar as próprias despesas;

— Anule a Decisão 2003/245/CE da Comissão, de 4 de Abril de 2003, relativa aos pedidos recebidos pela Comissão no sentido de aumentar os objectivos do POP IV, a fim de ter em conta as melhorias em matéria de segurança, navegação marítima, higiene, qualidade dos produtos e condições de trabalho no respeitante aos navios de comprimento de fora a fora superior a 12 metros, na medida em que se esta aplica aos recorrentes;

— Condene a Comissão nas despesas.