OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
ELEANOR SHARPSTON
przedstawiona w dniu 11 grudnia 2007 r. [1]

1. Wnoszący odwołanie są właścicielami statków, które wchodziły w skład floty irlandzkiej. Przed Sądem Pierwszej Instancji domagali się stwierdzenia nieważności decyzji Komisji 2003/245/WE [2] (zwana dalej „zaskarżoną decyzją"), w drodze której Komisja odmówiła zwiększenia zdolności połowowej w związku „z poprawa bezpieczeństwa" [3] ich statków.

2. W zaskarżonym wyroku [4] Sąd stwierdził, że skarżący nie mają interesu w wytoczeniu sprawy, ponieważ w dniu wydania zaskarżonej decyzji nie przystąpili do budowy, z tym skutkiem, że nie byli oni w rzeczywistości właścicielami omawianych statków. Sąd stwierdził ponadto, iż zaskarżona decyzja nie dotyczy skarżących indywidualnie, ponieważ statki te nie istnieją [5].

3. Sąd oddalił zatem ich skargi jako niedopuszczalne. W odniesieniu do 19 innych skarżących skargi uznał za dopuszczalne i stwierdził nieważność zaskarżonej decyzji.

4. Spośród czterech skarżących, których skargi zostały oddalone, trzech [6] wniosło odwołania. Domagają się w nich uchylenia wyroku Sądu w zakresie, w jakim oddalił on ich skargi, oraz stwierdzenia nieważności zaskarżonej decyzji.

1 — Język oryginału: angielski.

2 — Decyzja Komisji 2003/245/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. dotycząca wniosków skierowanych do Komisji w przedmiocie zwiększenia celów wieloletniego programu orientacji dla floty rybackiej (WPO-IV) w związku z poprawą bezpieczeństwa, warunków żeglugi morskiej, warunków sanitarnych, jakości produktów i warunków pracy na statkach długości całkowitej większej niż 12m (Dz.U. L 90, s. 48).

3 — Zwiększenie zdolności połowowej statku w celu poprawy jego zdolności do żeglugi i zapewnienia bezpieczniejszych warunków pracy jego załodze, jednak bez zwiększenia pojemności dla przewozu ryb.

4 — Wyrok z dnia 13 czerwca 2006 r. w sprawach połączonych od T-218/03 do T-240/03 Cathal Boyle i in. przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, Zb.Orz. s. II-1699.

5 — Punkt 62 zaskarżonego wyroku.

6 — Czwarty, O'Neill Fishing Co. Ltd (sprawa T-239/03), nie bierze udziału w niniejszym postępowaniu.

Ramy prawne

5. Artykuł 4 ust. 2 decyzji Rady 97/413/WE [7] ma następujące brzmienie:

„W ramach skierowanych do państw członkowskich wieloletnich programów orientacji[[8]] powiększenia zdolności połowowej wynikające wyłącznie z poprawy warunków bezpieczeństwa uzasadniają, w każdym konkretnym przypadku, powiększenie do tego samego poziomu celów części floty, jeżeli nie powoduje to zwiększenia nakładu połowowego danych statków" [tłumaczenie nieoficjalne].

6. Zgodnie z pkt 3.3 załącznika do decyzji Komisji 98/125/WE [9]:

„Państwa członkowskie mogą w każdej chwili przedstawić Komisji program poprawy bezpieczeństwa. Zgodnie z przepisami art. 3 i 4 decyzji 97/413 [...] Komisja decyduje, czy powiększenie zdolności połowowej przewidziane dla tego programu uzasadnia odpowiadające mu powiększenie celów WPO IV [...]" [tłumaczenie nieoficjalne].

Okoliczności faktyczne leżące u podstaw sporu

7. W latach 1999 i 2001 pomiędzy irlandzkim departamentem transportu, mórz i zasobów naturalnych (zwanym dalej „departamentem") a Komisją doszło do wymiany korespondencji dotyczącej art. 4 ust. 2 decyzji 97/413.

8. W trakcie tego okresu każdy ze skarżących ubiegał się w departamencie o zwiększenie zdolności połowowej z uwagi na poprawę warunków bezpieczeństwa na podstawie art. 4 ust. 2 decyzji 97/413 oraz pkt 3.3 załącznika do decyzji 98/125.

9. Pismem z dnia 14 grudnia 2001 r. departament zwrócił się do Komisji o powiększenie

7 — Decyzja Rady 97/413/WE z dnia 26 czerwca 1997 r. w sprawie celów i szczególnych zasad restrukturyzacji sektora rybołówstwa wspólnotowego, w okresie od dnia 1 stycznia 1997 r. do dnia 31 grudnia 2001 r., w celu osiągnięcia trwałej równowagi pomiędzy zasobami i ich eksploatacją (Dz.U. L 175, s. 27).

8 — Zwanych dalej „WPO".

9 — Decyzja Komisji z dnia 16 grudnia 1997 r. dotycząca zatwierdzenia wieloletniego programu orientacji irlandzkich statków rybackich za okres od dnia 1 stycznia 1997 r. do dnia 31 grudnia 2001 r. (Dz.U. 1998, L 39, s. 41, zwanego dalej „WPO IV").

zdolności połowowej do 1304 ton brutto (zwanych dalej „TB") w odniesieniu do statków wielozadaniowych [10] i 5335 TB w stosunku do jednostek pelagicznych [11] floty irlandzkiej, na podstawie art. 4 ust. 2 decyzji 97/413. (Inne państwa członkowskie złożyły podobne wnioski w odniesieniu do statków należących do ich flot).

10. Pismo departamentu wskazuje, iż jest następstwem wniosków 38 właścicieli, którzy dokonali modernizacji statków albo zastąpili je nowymi lub zamierzali to uczynić. Do rzeczonego pisma załączono szczegółową dokumentację dotyczącą wspomnianych statków, w tym również dotyczącą statków należących do wnoszących odwołanie.

11. W dniu 4 kwietnia 2003 r. Komisja wydała zaskarżoną decyzję. Rozstrzygnięcie zaskarżonej decyzji stanowi, co następuje:

10 — Ten segment obejmuje statki wielozadaniowe, a także małe statki przeznaczone do połowu przybrzeżnego oraz średnie i duże statki morskie do połowu ryb białych, ryb pelagicznych i małży: zob. the 2005 Annual Report of the Licensing Authority for Sea-fishing Boats of the Irish Department of Communications, Marine and Natural Resources (doroczne sprawozdanie dla organu licencyjnego dla statków rybołówstwa morskiego irlandzkiego departamentu transportu, mórz i zasobów naturalnych za rok 2005, zwane dalej „sprawozdaniem za rok 2005"), s. 7, dostępne na stronie internetowej: http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Ten segment obejmuje statki przeznaczone przede wszystkim do połowu ryb pelagicznych (zwłaszcza śledzia, makreli, ostroboka i błękitka): zob. sprawozdanie za rok 2005, s. 7.

„Artykuł 1

Przesłanki dopuszczalności wniosków

Wnioski o zwiększenie celów WPO IV w odniesieniu do tonażu jednostki pływającej są uważane za dopuszczalne przy zaistnieniu następujących przesłanek:

1) indywidualne wnioski, dotyczące każdego konkretnego przypadku, zostały wystosowywane przez państwo członkowskie przed dniem 31 grudnia 2001 r.;

2) jednostka pływająca została prawidłowo zarejestrowana we wspólnotowym rejestrze floty rybackiej;

3) całkowita długość jednostki pływającej wynosi co najmniej 15 metrów;

4) zwiększenie tonażu jest skutkiem przeprowadzonych lub planowanych prac modernizacyjnych na głównym pokładzie istniejącego statku rybackiego, zarejestrowanego i mającego co najmniej pięć lat w momencie rozpoczęcia prac. Jeżeli statek zaginął na morzu, powiększenie

tonażu ma miejsce wówczas, gdy powierzchnia pokładu głównego statku zastępującego jest większa w stosunku do jednostki zaginionej na morzu;

5) poprawa warunków bezpieczeństwa, nawigacji, sanitarnych, jakości produktów oraz warunków pracy uzasadnia powiększenie tonażu;

6) przestrzeń pod pokładem głównym statku poddanego modernizacji lub statku zastępującego nie ulega zwiększeniu.

Wnioski zmierzające do zwiększenia celów WPO IV w odniesieniu do mocy silnika jednostki pływającej nie są dopuszczalne.

Artykuł 2

Wnioski rozparzone pozytywnie na podstawie kryteriów określonych w art. 1 są wymienione w załączniku I.

Wnioski podlegające odrzuceniu zgodnie z kryteriami określonymi w art. 1 są wymienione w załączniku II.

Artykuł 3

Królestwo Belgii, Irlandia, Królestwo Niderlandów, Królestwo Szwecji i Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej są adresatami niniejszej decyzji".

12. Na liście „wniosków odrzuconych", zamieszczonej w załączniku II do zaskarżonej decyzji, figurują wszystkie wnioski wnoszących odwołanie dotyczące nowych jednostek, które miały zastąpić odpowiednio statki MFV Westward Isle (Flaherty), MFV Menhaden (Murphy) i MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), z których żaden nie zaginął na morzu.

Postępowanie przed Sądem i zaskarżony wyrok

13. Przed Sądem 23 skarżących domagało się stwierdzenia nieważności zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim odrzuca ona wnioski o powiększenie zdolności połowowej ich statków. Wszystkie wnioski dotyczyły budowy nowych statków mających zastąpić istniejące jednostki, które nie zaginęły na morzu. Skarżący powołali się na brak uprawnień po stronie Komisji, naruszenie obowiązku odpowiedniego uzasadnienia oraz na naruszenie zasady równego traktowania.

14. Sąd w pierwszej kolejności zbadał podniesiony przez Komisję zarzut niedopuszczalności skarg oparty na fakcie, iż zaskarżona decyzja nie dotyczy skarżących bezpośrednio i indywidualnie w rozumieniu art. 230 WE. Sąd oddalił ten zarzut na tej podstawie, że (i) decyzja winna być uważana za zbiór decyzji indywidualnych, z których każda kształtuje sytuację prawną właścicieli statków wymienionych w załączniku, w tym tych należących do skarżących, którzy zostali określeni poprzez odniesienie do wszystkich innych osób i zindywidualizowani w podobny sposób jak adresat decyzji, oraz (ii) wpływa ona w bezpośredni sposób na sytuację prawną skarżących, nie dopuszczając żadnej uznaniowości po stronie adresatów zobowiązanych do jej wykonania [12].

15. Jednakże mając na uwadze odpowiedzi udzielone przez Irlandię na pytania skierowane w ramach środków organizacji postępowania, Sąd Pierwszej Instancji z urzędu podniósł kwestię, czy Thomas Flaherty (sprawa T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (sprawa T-226/03), Larry Murphy (sprawa T-236/03) oraz O'Neill Fishing Co. Ltd (sprawa T-239/03) [13] mieli interes prawny w wytoczeniu postępowania. W pkt 62 wyroku Sąd stwierdził:

„Z udzielonych odpowiedzi wynika, iż wnioski złożone przez wspomnianych czterech skarżących opierają się na ich ówczesnym zamiarze budowy statków i nadania im nazw wymienionych w załączniku II zaskarżonej decyzji. Okazało się jednak, iż skarżący ci nie przystąpili do budowy, z tym skutkiem, że w dniu wydania zaskarżonej decyzji nie byli oni w rzeczywistości właścicielami omawianych statków. Wynika stąd, iż wyżej wymienieni skarżący nie mają interesu w występowaniu w niniejszej sprawie, a w każdym razie zaskarżona decyzja nie dotyczy ich indywidualnie, ponieważ statki te nie istnieją".

16. Sąd stwierdził nieważność spornej decyzji w zakresie, w jakim dotyczyła ona do pozostałych 19 skarżących. Sąd stwierdził, że formułując w zaskarżonej decyzji kryteria nieprzewidziane w przepisach znajdujących zastosowanie w niniejszej sprawie, Komisja przekroczyła swe uprawnienia [14], w szczególności oddalając wszystkie wnioski o powiększenie zdolności połowowej w związku z poprawą bezpieczeństwa niepolegające na modernizacji istniejących jednostek, lecz na budowie nowych jednostek w zamian już istniejących [15].

17. Wnoszący odwołanie podnoszą, że orzeczenie dotyczące niedopuszczalności skarg wydane zostało z naruszeniem prawa.

12 — Punkty 42–60 zaskarżonego wyroku.

13 — Niebiorący udziału w niniejszym postępowaniu: zobacz przypis 6.

14 — Punkt 134 zaskarżonego wyroku.

15 — Punkty 102–132 zaskarżonego wyroku. Historia marynistyki zawiera długą i smutną listę przypadków, gdy zmodernizowane lub „naprawione" statki doznały uszkodzeń elementów konstrukcyjnych i w złych warunkach pogodowych zatonęły, można zatem powiedzieć, ze na szczęście dla rybaków Sąd Pierwszej Instancji doszedł do takich wniosków.

Żądają oni uchylenia wyroku Sądu Pierwszej Instancji w zakresie, w jakim oddala on ich skargi oraz nakazuje im pokrycie ich własnych kosztów. Wnoszą także o stwierdzenie nieważności zaskarżonej decyzji i obciążenie Komisji kosztami postępowania w całości.

Analiza

18. W toku całej procedury ustnej i pisemnej strony dyskutowały szczegółowo o okolicznościach faktycznych, które nie wydają mi się istotne w kontekście niniejszego odwołania, którego celem jest rozstrzygnięcie, czy stwierdzenia Sądu Pierwszej Instancji zawarte w pkt 62 wyroku mogą zostać utrzymane z punktu widzenia prawa.

19. Sąd oddalił skargi jako niedopuszczalne z dwóch powodów: (i) braku interesu prawnego we wniesieniu skargi, na tej podstawie, że chociaż wnoszący odwołanie w czasie istotnym dla sprawy mieli zamiar „budowy statków i nadania im nazw wymienionych w załączniku II zaskarżonej decyzji," to jednak „nie przystąpili do budowy, z tym skutkiem, że w dniu wydania zaskarżonej decyzji nie byli oni w rzeczywistości właścicielami omawianych statków" oraz (ii) okoliczności, że zaskarżona decyzja nie dotyczy ich indywidualnie, ponieważ statki te nie istnieją.

20. Należy pamiętać, że w pozostałej części wyroku (niekwestionowanego przez Komisję w żadnym fragmencie) Sąd Pierwszej Instancji (i) oddalił — nie wprowadzając rozróżnienia pomiędzy wnoszącymi odwołanie w niniejszej sprawie, a pozostałymi 19 skarżącymi — zarzut Komisji, że zaskarżona decyzja nie dotyczy skarżących bezpośrednio i indywidualnie, oraz (ii) stwierdził, że Komisja błędnie odrzuciła wnioski na tej podstawie, że zwiększenie tonażu związane z bezpieczeństwem wynikało z budowy nowych statków, nie zaś z modernizacji istniejących jednostek.

21. Wnoszący odwołanie podnoszą między innymi, że ustalenie dotyczące niedopuszczalności w odniesieniu do nich jest niezgodne z pozostałymi ustaleniami. Co do zasady zgadzam się z tym twierdzeniem z powodów przedstawionych poniżej i nie jest moim zdaniem niezbędne ani też właściwe w kontekście odwołania badanie dalszych powołanych okoliczności natury faktycznej.

Interes prawny w wytoczeniu postępowania

22. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem skarga o stwierdzenie nieważności wniesiona przez osobę fizyczną lub prawną jest dopuszczalna wyłącznie w zakresie, w jakim skarżący

ma interes prawny w stwierdzeniu nieważności zaskarżonego aktu. Konieczne jest, by interes ten istniał i był aktualny. Podlega on ocenie na dzień wniesienia skargi [16].

23. W pkt 62 wyroku Sąd Pierwszej Instancji przyjął własność statków zastępujących w dacie wydania zaskarżonej decyzji jako główny czynnik decydujący o braku interesu prawnego po stronie wnoszących odwołanie. W żadnym punkcie wyroku Sąd nie dokonał ustaleń co do okoliczności, że 19 innych skarżących w tym dniu było właścicielami statków zastępujących, można jednak przyjąć, że było mu to wiadome, w przeciwnym bowiem wypadku jego rozstrzygnięcie co do dopuszczalności byłoby całkowicie arbitralne.

24. Dalsze ustalenia Sąd prowadził na podstawie założenia, że skarżący, którzy już zbudowali (lub przystąpili do budowy) statki zastępujące, których byli właścicielami w dacie wydania zaskarżonej decyzji, mieli interes prawny w stwierdzeniu nieważności tej decyzji, natomiast skarżący, którzy nie podjęli tych kroków, nie mieli takiego interesu.

25. Moim zdaniem podejście to jest obarczone błędem.

16 — Z nowego orzecznictwa zob. np. wyrok z dnia 20 września 2007 r. w sprawie T-136/05 Salvat Père & fils i in. przeciwko Komisji, Zb.Orz. s. I-4063, pkt 34, oraz przytoczone tam orzecznictwo.

26. Procedura, której dotyczy niniejsza sprawa, jest procedurą udzielania zezwoleń. Flota rybacka każdego państwa członkowskiego jest uprawniona do określonego tonażu, a Komisja w drodze decyzji może udzielić pozwolenia na zwiększenie tego tonażu, jeśli spełnione zostaną odpowiednie kryteria.

27. Jest prawdą, że procedura ta nie obejmuje zakazu przeprowadzenia prac niezbędnych dla takiego powiększenia tonażu przed przyznaniem pozwolenia. Jednakże jednocześnie nie wyklucza ona czekania na uzyskanie pozwolenia przed wykonaniem prac. W istocie to drugie podejście przez wiele osób mogłoby zostać uznane za rozsądniejsze, żeby nie powiedzieć — bardziej prawidłowe.

28. Jeśli, jak stwierdził Sąd Pierwszej Instancji, zwiększenie tonażu związane z bezpieczeństwem poprzez budowę statku zastępującego kwalifikowałoby do uzyskania pozwolenia, to oczywiście każdy, kto domagałby się pozwolenia na takie zwiększenie, miałby interes prawny w stwierdzeniu nieważności decyzji odmawiającej udzielenia pozwolenia. Niewątpliwie jest prawdą, że interes ten jest bardziej pilny dla osób, które w dacie wydania decyzji już poniosły koszty budowy, o której mowa, lecz istnieje po stronie wszystkich zainteresowanych. Stwierdzenie nieważności decyzji oznacza dla wszystkich, których wnioski zostały oddalone, że udzielenie pozwolenia ponownie jest możliwe, a pozwolenie to, gdyby zostało udzielone, oznacza, że można kontynuować czynności prowadzące do

uzyskania tonażu powiększonego w związku z bezpieczeństwem lub korzystania z niego. Z zaskarżonego wyroku nie wynikają żadne podstawy do rozróżnienia pomiędzy skarżącymi na podstawie stopnia, w jakim przewidywali oni uzyskanie pozwolenia przed datą wydania zaskarżonej decyzji, i moim zdaniem podstawy takie nie istnieją.

29. Tracą zatem na znaczeniu argumenty Komisji, że podczas toczącego się postępowania interes prawny skarżących może odpaść oraz że jest on uzależniony od zdarzenia przyszłego i niepewnego.

Indywidualne oddziaływanie

30. Drugim kryterium, na podstawie którego Sąd Pierwszej Instancji uznał skargi za niedopuszczalne, był brak indywidualnego oddziaływania w rozumieniu art. 230 WE. Uznał on, że zaskarżona decyzja dotyczyła bezpośrednio wszystkich skarżących oraz że własność statków wymienionych w załącznikach wystarcza do ustalenia oddziaływania indywidualnego, a rozróżnienia pomiędzy skarżącymi dokonał jedynie na podstawie tego, że omawiane statki nie istnieją (są „fikcyjne").

31. To sformułowanie Sądu Pierwszej Instancji można moim zdaniem interpretować na dwa sposoby.

32. Powszechne znaczenie słowa „fikcyjne" (nieistniejące) odnosi się do przedmiotu, który nie jest rzeczywisty, czy też jest jedynie pozorny, a zatem istnieje tylko w wyobraźni. Zastosowane w niniejszej sprawie oznaczałoby, że wnoszący odwołanie w rzeczywistości nie zamierzali zastąpić swoich statków nowymi jednostkami o tonażu zwiększonym w związku z bezpieczeństwem lub też że był to zaledwie ogólnikowy pomysł czy plan, który nie prowadził do żadnych dostrzegalnych rezultatów.

33. Jednakże w zaskarżonym wyroku brak jest oparcia w ustaleniach faktycznych dla takiego poglądu. Nie może to zostać wywnioskowane z samego faktu, że skarżący w dacie wydania zaskarżonej decyzji jeszcze nie zbudowali, czy też nie rozpoczęli budowy planowanych statków zastępujących.

34. Drugie możliwe rozumienie jest takie, że przez użycie słowa „fikcyjne" Sąd Pierwszej Instancji zamierzał wskazać, że statki te nie istnieją.

35. Słusznie twierdzi Komisja, że okoliczność, czy dany statek został zbudowany, czy

też nie, należy do ustaleń faktycznych i jako taka nie może być przedmiotem odwołania, z wyjątkiem czystych błędów w ustaleniach faktycznych Sądu Pierwszej Instancji. Jednakże wnioski, jakie mogą zostać wyciągnięte z tego faktu (w szczególności czy okoliczność, że jednostka nie została jeszcze zbudowana, oznacza, iż decyzja nie dotyczy indywidualnie skarżącego), są kwestią prawną i jako takie mogą stanowić podstawę odwołania.

36. Z podobnych przyczyn, jakie przedstawiam powyżej w odniesieniu do osobistego zainteresowania [17] mutatis mutandis, nie zgadzam się, że istnienie lub własność statków zastępujących w dacie wydania zaskarżonej decyzji, w dacie wszczęcia postępowania przed Sądem Pierwszej Instancji czy też w dacie wydania zaskarżonego wyroku jest właściwym testem dla określenia, czy zaskarżona decyzja dotyczy indywidualnie wnoszących odwołanie.

37. Podczas rozprawy Komisja sięgnęła do analogii pomiędzy skarżącymi a osobą, która być może pewnego dnia kupi samochód marki Ferrari. Komisja twierdzi, że zamiar taki nie czyni tej osoby rzeczywistym (w danym momencie) właścicielem Ferrari ani też nie indywidualizuje jej na tyle, aby mogła ona podważać decyzje dotyczące samochodów tej marki. Komisja ma oczywiście rację w odniesieniu do osób, które zamierzają pewnego dnia stać się właścicielami Ferrari. Jednakże porównanie ich do wnoszących odwołanie w niniejszej sprawie nie wytrzymuje krytyki.

38. Jak stwierdził Sąd w pkt 42–60 wyroku, zaskarżona decyzja dotyczyła wszystkich skarżących indywidualnie, ponieważ wszyscy złożyli indywidualne wnioski o pozwolenie na zwiększenie tonażu związane z bezpieczeństwem, ponieważ wnioski te zostały złożone i podlegały badaniu indywidualnie w konkretnych sprawach i ponieważ skarżący zostali indywidualnie określeni jako właściciele statków wymienionych w Załączniku II do decyzji.

39. Sytuacja ta nie może być porównana do sytuacji kogoś, kto pragnie w przyszłości kupić Ferrari, i podważa ogólny akt dotyczący wszystkich samochodów tej marki, który może prowadzić do udaremnienia jego zamiaru.

40. Komisja podnosi dalej, że podczas gdy dany statek jest jeszcze w fazie projektu, jego własność nie może być przypisana do konkretnej osoby. Zatem osoba, która posiada jedynie projekt dotyczący określonego statku, nie może być w tym danym momencie osobą, której indywidualnie dotyczą rozstrzygnięcia związane ze statkiem. Przedstawione projekty mogą bowiem zostać następnie wykorzystane (oprócz lub

17 — Zobacz punkty 22–28.

zamiast osoby zainteresowanej) przez inną osobę.

41. Argument ten jest zatem moim zdaniem pozbawiony znaczenia.

42. Wszelkiego rodzaju projekty, niezależnie od tego, czy dotyczą nowych statków, czy też modernizacji jednostek istniejących, mogą zostać powielone lub ponownie wykorzystane na wiele sposobów, ze zmianami lub bez nich. Jednakże — jak Komisja sama przyznała podczas rozprawy i co jasno wynika z kontekstu prawnego — wnioski o pozwolenie na zwiększenie tonażu w związku z bezpieczeństwem są rozpatrywane indywidualnie. Pozwolenie na zwiększenie tonażu w związku z bezpieczeństwem, jeśli zostanie udzielone, może służyć jedynie do konkretnego zastosowania. Niezależnie od tego, czy te same projekty są wykorzystane ponownie lub dodatkowo w innych okolicznościach, pozwolenie na zwiększenie tonażu w związku z bezpieczeństwem dotyczy tylko właściciela konkretnego, określonego w nim statku.

43. Stwierdzam zatem, że w zależności od tego, co Sąd Pierwszej Instancji rozumiał pod pojęciem „fikcyjne", Sąd ten albo w niewłaściwy sposób dokonał subsumpcji stanu faktycznego pod wybraną normę prawną, albo też zastosował niewłaściwy z punktu widzenia prawa test w celu określenia indywidualnego oddziaływania.

Wniosek co do odwołania

44. Z powyższych względów dochodzę do wniosku, że wyrok Sądu Pierwszej Instancji powinien zostać uchylony w zakresie, w jakim Sąd stwierdził, że skargi złożone przez wnoszących odwołanie są niedopuszczalne.

Istota skargi w pierwszej instancji

45. Zgodnie z art. 61 statutu Trybunału Sprawiedliwości, w przypadku uchylenia orzeczenia Sądu Pierwszej Instancji, Trybunał może wydać orzeczenie ostateczne w sprawie, jeśli stan postępowania na to pozwala.

46. Zazwyczaj w przypadku uchylenia wyroku stwierdzającego niedopuszczalność Trybunał nie ma możliwości badać istoty skargi w pierwszej instancji. W większości przypadków z samej definicji argumenty dotyczące istoty sprawy nie zostały rozpoznane przez Sąd, a zatem stan postępowania nie pozwala Trybunałowi na wydanie orzeczenia co do istoty sprawy.

47. W niniejszej sprawie jednakże, przyjąwszy dopuszczalność skarg, nie istnieją różnice pomiędzy odwołującymi się, a pozostałymi 19 skarżącymi. Wszystkie skargi

stanowiły jedną wspólną grupę, skarżący reprezentowani byli przez tych samych prawników, a Sąd rozpatrywał wszystkie argumenty wspólnie, nie dokonując rozróżnień pomiędzy skarżącymi. Rozstrzygnięcie opiera się na podstawach, które mają jednakowe zastosowanie wobec wszystkich skarżących.

48. Można zatem zastosować analizę dotyczącą istoty sprawy przeprowadzoną w zaskarżonym wyroku, bez zmian, do wnoszących odwołanie, otrzymując dokładnie ten wynik, jakiego początkowo się domagali. Wyrok powinien zatem zostać uchylony tylko w zakresie, w jakim stwierdza on niedopuszczalność skarg wniesionych przez odwołujących się.

49. Ponieważ jednak Sąd ograniczył zakres stwierdzenia nieważności zaskarżonej decyzji do stwierdzenia jej nieważności w stosunku do statków należących do tych skarżących, których skargi uznane zostały za dopuszczalne, Trybunał powinien również stwierdzić nieważność zaskarżonej decyzji w zakresie, w jakim odnosi się ona do statków należących do odwołujących się. To sprawi, że odwołujący się znajdą się w takiej samej sytuacji, jak skarżący, którym Sąd przyznał rację i którzy obecnie oczekują wydania przez Komisję nowej decyzji w sprawie ich wniosków o pozwolenie na zwiększenie tonażu związane z bezpieczeństwem.

W przedmiocie kosztów

50. Zgodnie z art. 69 § 2 regulaminu kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę. Ponieważ odwołujący się wnieśli o obciążenie Komisji kosztami postępowania, a Komisja — w mojej ocenie — powinna przegrać sprawę odwoławczą, należy obciążyć ją kosztami postępowania.

Wnioski

51. Wyrażam zatem opinię, że Trybunał powinien:

— uchylić wyrok Sądu Pierwszej Instancji Wspólnot Europejskich w sprawach T-224/03, T-226/03 oraz T-236/03 z dnia 13 czerwca 2006 r. w zakresie, w jakim

oddala on jako niedopuszczalne skargi dotyczące stwierdzenia nieważności decyzji Komisji 2003/245/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. oraz obciąża odwołujących się ich własnymi kosztami,

— stwierdzić nieważność decyzji Komisja 2003/245/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. w sprawie wniosków o powiększenie celów WPO IV w związku z poprawą warunków bezpieczeństwa, warunków nawigacji, higieny, jakości produktów i warunków pracy jednostek pływających o długości całkowitej większej niż 12 metrów w zakresie, w jakim dotyczy ona statków będących własnością odwołujących się,

— obciążyć Komisję kosztami postępowania.