NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY
ELEANOR SHARPSTON
prednesené 11. decembra 2007 [1]

1. Odvolatelia sú majiteľmi plavidiel, ktoré boli súčasťou írskej rybárskej flotily. Na Súde prvého stupňa sa domáhali zrušenia rozhodnutia 2003/245/ES [2] (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“), ktorým Komisia zamietla ich žiadosti o zvýšenie „bezpečnej tonáže“ [3] ich plavidiel.

2. V rozsudku, proti ktorému smeruje odvolanie [4], Súd prvého stupňa rozhodol, že odvolatelia nemajú záujem na konaní, keďže ku dňu prijatia napadnutého rozhodnutia nepristúpili k stavbe dotknutých plavidiel, a teda neboli ich majiteľmi. Súd prvého stupňa tiež rozhodol, že odvolatelia nie sú napadnutým rozhodnutím osobne dotknutí, keďže dotknuté plavidlá sú „fiktívne“. [5]

3. Súd prvého stupňa preto odmietol ich žaloby ako neprípustné. Pokiaľ ide o ostatných 19 žalobcov, vyhlásil žaloby za prípustné a napadnuté rozhodnutie zrušil.

4. Traja zo štyroch neúspešných žalobcov [6] podali odvolanie. Požadujú od Súdneho dvora, aby zrušil rozsudok Súdu prvého stupňa v rozsahu, v akom boli odmietnuté ich žaloby, a aby zrušil napadnuté rozhodnutie.

1 — Jazyk prednesu: angličtina.

2 — Rozhodnutie Komisie 2003/245/ES zo 4. apríla 2003, ktoré sa týka žiadostí doručených Komisii o zvýšenie cieľov viacročného usmerňovacieho programu IV v rámci zvýšenia bezpečnosti, zdokonalenia plavby na mori, zlepšenia hygieny, kvality produktov a pracovných podmienok na plavidlách dlhších ako 12 m [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. EÚ L 90, s. 48).

3 — Zvýšenie tonáže plavidla na účely zvýšenia jeho spôsobilosti na plavbu alebo zlepšenia pracovných podmienok jeho posádky bez zvýšenia tonáže na prepravu rýb.

4 — Rozsudok z 13. júna 2006, Boyle a i./Komisia, T-218/03 až T-240/03, Zb. s. II-1699.

5 — Bod 62 napadnutého rozsudku.

6 — Štvrtý žalobca, O'Neill Fishing Co. Ltd (vec T-239/03), nie je účastníkom prebiehajúceho konania o odvolaní.

Právny rámec

5. Článok 4 ods. 2 rozhodnutia Rady 97/413/ES [7] znie:

„Vo viacročných usmerňovacích programoch určených členským štátom[[8]] sú zvýšenia kapacity, ktoré vyplývajú výlučne zo zlepšení v oblasti bezpečnosti, v každom jednotlivom prípade dôvodom pre zvýšenie v rovnakej miere cieľov segmentov flotíl, ak uvedené zvýšenia kapacity nemajú za následok zvýšenie rybolovného výkonu dotknutých plavidiel.“ [*neoficiálny preklad*]

6. Podľa bodu 3.3 prílohy rozhodnutia Komisie 98/125/ES [9]:

„Členské štáty môžu Komisii kedykoľvek predložiť program na zvýšenie úrovne bezpečnosti. V súlade s ustanoveniami článkov 3 a 4 rozhodnutia 97/413… Komisia rozhodne, či je zvýšenie kapacity stanovené v takom programe dôvodom príslušného zvýšenia cieľov VUP IV…“ [*neoficiálny preklad*]

Skutkové okolnosti

7. V rokoch 1999 až 2001 došlo medzi írskym ministerstvom s právomocami v oblasti komunikácií, námorníctva a prírodných zdrojov (ďalej len „ministerstvo“) a Komisiou k výmene korešpondencie týkajúcej sa článku 4 ods. 2 rozhodnutia 97/413.

8. V tomto období žiadali všetci odvolatelia na základe článku 4 ods. 2 rozhodnutia 97/413 a bodu 3.3 prílohy rozhodnutia 98/125 ministerstvo o zvýšenie kapacity v dôsledku zlepšení dosiahnutých v oblasti bezpečnosti.

9. Listom zo 14. decembra 2001 požiadalo ministerstvo na základe článku 4 ods. 2

7 — Rozhodnutie Rady 97/413/ES z 26. júna 1997 o cieľoch a podrobných pravidlách reštrukturalizácie sektora rybného hospodárstva Spoločenstva na obdobie od 1. januára 1997 do 31. decembra 2001 na účely dosiahnutia trvalo udržateľnej rovnováhy medzi zdrojmi a ich využívaním [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 175, s. 27).

8 — Ďalej len „VUP“.

9 — Rozhodnutie Komisie 98/125/ES zo 16. decembra 1997 o schválení viacročného usmerňovacieho programu írskej rybárskej flotily na obdobie od 1. januára 1997 do 31. decembra 2001 [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 39, s. 41, ďalej len „VUP IV“).

rozhodnutia 97/413 Komisiu o zvýšenie o 1 304 brutto ton (ďalej len „brt“) pre polyvalentný segment [10] a o 5 335 brt pre pelagický segment [11] írskej flotily. (Ďalšie členské štáty podali podobné žiadosti vo vzťahu k svojim rybárskym flotilám.)

10. List ministerstva uvádzal, že nadväzuje na žiadosti 38 majiteľov plavidiel, ktorí svoje plavidlo upravili alebo nahradili alebo ktorí to mali v úmysle urobiť. Sprevádzala ho podrobná dokumentácia týkajúca sa dotknutých plavidiel, ktorá zahŕňala plavidlá odvolateľov.

11. Dňa 4. apríla 2003 Komisia prijala napadnuté rozhodnutie. Jeho výrok znie:

10 — Tento segment zahŕňa viacúčelové plavidlá, malé pobrežné plavidlá, ako aj stredné a veľké morské plavidlá loviace bieluhy morské, hlbokomorské ryby a lastúrniky: pozri výročnú správu Licensing Authority for Sea-fishing Boats (úrad poverený udeľovaním licencií pre morské rybárske plavidlá) írskeho ministerstva s právomocami v oblasti komunikácií, námorníctva a prírodných zdrojov za rok 2005 (ďalej len „výročná správa za rok 2005“), s. 7, dostupnú online na: http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Tento segment zahŕňa plavidlá, ktoré sa zaoberajú prevažne rybolovom hlbokomorských druhov (predovšetkým sleďa obyčajného, makrely atlantickej, kranasa a tresky modrej): pozri výročnú správu za rok 2005, s. 7.

„Článok 1

Oprávnenosť žiadostí

Žiadosti o zvýšenie cieľov VUP IV v oblasti tonáže sa považujú za oprávnené za týchto podmienok:

1. žiadosti zaslal členský štát pre každý jednotlivý prípad pred 31. decembrom 2001;

2. plavidlo je riadne zapísané v registri flotily Spoločenstva;

3. celková dĺžka dotknutého plavidla je aspoň 15 metrov;

4. zvýšenie tonáže musí byť výsledkom modernizačných prác na hlavnej palube, ktoré sa uskutočnili alebo majú uskutočniť na už existujúcom zaregistrovanom rybárskom plavidle, starom v čase začatia uvedených prác najmenej 5 rokov. V prípade, že sa plavidlo stratilo na mori,

musí byť zvýšenie tonáže výsledkom väčšieho objemu na hlavnej palube náhradného plavidla oproti plavidlu stratenému na mori;

5. zvýšenie tonáže sa zdôvodní zvýšením bezpečnosti, zdokonalením plavby na mori, zlepšením hygieny, kvality produktov a pracovných podmienok;

6. objem nachádzajúci sa pod hlavnou palubou upraveného alebo náhradného plavidla sa nezvýši.

Žiadosti, v ktorých ide o zvýšenie cieľov VUP IV v oblasti výkonu, sú neoprávnené.

Článok 2

Žiadosti, ktorým sa vyhovelo na základe kritérií stanovených v článku 1, sú uvedené v prílohe I.

Žiadosti, ktoré boli na základe kritérií stanovených v článku 1 zamietnuté, sú uvedené v prílohe II.

Článok 3

Toto rozhodnutie je adresované Belgickému kráľovstvu, Írsku, Holandskému kráľovstvu, Švédskemu kráľovstvu a Spojenému kráľovstvu Veľkej Británie a Severného Írska.“ [*neoficiálny preklad*]

12. Zoznam „zamietnutých žiadostí“ v prílohe II napadnutého rozhodnutia zahŕňal žiadosti odvolateľov týkajúce sa nových plavidiel, ktoré mali nahradiť MFV Westward Isle (Flaherty), the MFV Menhaden (Murphy) a MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), z ktorých žiadne sa nestratilo na mori.

Konanie na Súde prvého stupňa a napadnutý rozsudok

13. Na Súde prvého stupňa sa 23 žalobcov domáhalo zrušenia napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom ním boli zamietnuté ich žiadosti o zvýšenie kapacity ich plavidiel. Všetky tieto žiadosti sa týkali stavby nových plavidiel, ktoré mali nahradiť existujúce plavidlá, ktoré sa nestratili na mori. Odvolávali sa na nedostatok právomoci Komisie, porušenie povinnosti odôvodnenia a porušenie zásady rovnosti zaobchádzania.

14. Súd prvého stupňa najskôr preskúmal námietku neprípustnosti vznesenú Komisiou, ktorá spočívala v tom, že žalobcovia nie sú priamo a osobne dotknutí napadnutým rozhodnutím v zmysle článku 230 štvrtého odseku ES. Súd prvého stupňa zamietol túto námietku v podstate z tých dôvodov, i) že dotknuté rozhodnutie treba považovať za súbor jednotlivých rozhodnutí, z ktorých každé ovplyvňuje právne postavenie majiteľov plavidiel uvedených v prílohách vrátane právneho postavenia žalobcov, ktorí boli charakterizovaní vo vzťahu ku každej inej osobe a individualizovaní obdobným spôsobom ako osoba, ktorej bolo rozhodnutie určené, a ii) že má priamo účinky na právne postavenie žalobcov, keďže nenecháva žiadny priestor na voľnú úvahu subjektom, ktorým je určené a ktoré sú poverené jeho vykonaním. [12]

15. Súd prvého stupňa však s ohľadom na odpovede Írska na otázky, ktoré mu boli položené v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania, vzniesol bez návrhu otázku, či Thomas Flaherty (vec T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (vec T-226/03), Larry Murphy (vec T-236/03) a O'Neill Fishing Co. Ltd (vec T-239/03) [13] majú záujem na konaní. Súd prvého stupňa dospel k tomuto záveru:

„62. Z týchto odpovedí vyplýva, že žiadosti podané týmito štyrmi žalobcami sa zakladajú na ich zámere v danom čase nechať postaviť plavidlá a pomenovať ich menami uvedenými v prílohe II napadnutého rozhodnutia. Ukázalo sa však, že títo žalobcovia k stavbe plavidiel nepristúpili, takže ku dňu prijatia napadnutého rozhodnutia v skutočnosti neboli majiteľmi dotknutých plavidiel. Z toho vyplýva, že uvedení žalobcovia nemali záujem podať žalobu. V každom prípade nie sú osobne dotknutí napadnutým rozhodnutím, pretože dotknuté plavidlá sú fiktívne."

16. Súd prvého stupňa potom zrušil napadnuté rozhodnutie v rozsahu, v akom sa týkalo plavidiel ostatných 19 žalobcov. Konštatoval, že Komisia tým, že v napadnutom rozhodnutí určila kritériá, ktoré nestanovuje právna úprava uplatniteľná v prejednávanej veci, prekročila svoje právomoci [14] predovšetkým tým, že zamietla všetky žiadosti o zvýšenie bezpečnej tonáže dosiahnuté nie úpravou existujúcich plavidiel, ale stavbou nových plavidiel, ktoré mali nahradiť existujúce plavidlá. [15]

17. Odvolatelia tvrdia, že posúdenie prípustnosti ich žalôb Súdom prvého stupňa je postihnuté vadou spočívajúcou

12 — Body 42 až 60 napadnutého rozsudku.

13 — Nie je účastníkom tohto konania o odvolaní: pozri poznámku pod čiarou 6.

14 — Bod 134 napadnutého rozsudku.

15 — Body 102 až 132 napadnutého rozsudku. Vzhľadom na to, že v histórii námorníctva existuje dlhý a smutný zoznam príkladov plavidiel „upravených" alebo „zlepšených", u ktorých sa neskôr vyskytli chyby a ktoré stroskotali pri zlom počasí, možno v mene rybárov nepochybne vyjadriť vďačnosť Súdu prvého stupňa, že dospel k takému rozhodnutiu.

v nesprávnom právnom posúdení. Navrhujú, aby Súdny dvor zrušil napadnutý rozsudok v rozsahu, v akom tento rozsudok odmietol ich žaloby a nariadil im, aby znášali svoje vlastné trovy konania. Navrhujú tiež, aby Súdny dvor zrušil napadnuté rozhodnutie a zaviazal Komisiu na náhradu trov celého konania.

Analýza

18. Účastníci konania sa v priebehu písomnej aj ústnej časti konania dlho zaoberali viacerými skutkovými poznatkami, ktoré podľa môjho názoru nie sú relevantné v rámci prebiehajúceho konania o odvolaní, ktorého účelom je určiť, či zistenie Súdu prvého stupňa v bode 62 jeho rozsudku môže byť z právneho hľadiska potvrdené.

19. Súd prvého stupňa odmietol žaloby odvolateľov ako neprípustné z dvoch dôvodov: i) nemali záujem na konaní, keďže aj napriek tomu, že mali v danom čase „zámer nechať postaviť plavidlá a pomenovať ich menami uvedenými v prílohe II napadnutého rozhodnutia“, „k stavbe plavidiel nepristúpili, takže ku dňu prijatia napadnutého rozhodnutia v skutočnosti neboli majiteľmi dotknutých plavidiel“; a ii) neboli osobne dotknutí, keďže dotknuté plavidlá boli „fiktívne“.

20. Je potrebné mať na pamäti, že v zostávajúcej časti rozsudku (nijako nespochybnenom Komisiou) Súd prvého stupňa i) odmietol — bez toho, aby rozlišoval medzi odvolateľmi a ostatnými 19 žalobcami — námietku Komisie, že žiadny zo žalobcov nie je priamo a osobne dotknutý napadnutým rozhodnutím, a ii) konštatoval, že Komisia nesprávne zamietla dotknuté žiadosti z dôvodu, že zvýšenie bezpečnej tonáže vyplývalo zo stavby nových plavidiel a nie z úpravy existujúcich plavidiel.

21. Odvolatelia okrem iného tvrdia, že záver o neprípustnosti ich žalôb je nezlučiteľný s týmito ostatnými konštatovaniami. S týmto stanoviskom v podstate súhlasím z dôvodov opísaných nižšie a domnievam sa, že nie je potrebné na tento účel — alebo vhodné v rámci konania o odvolaní — preskúmať ostatné predložené tvrdenia, ktoré majú skôr skutkovú povahu.

Záujem na konaní

22. Podľa ustálenej judikatúry je žaloba o neplatnosť podaná fyzickou alebo právnickou osobou prípustná iba v prípade, že žalobca má záujem na vyhlásení neplatnosti

napadnutého aktu. Tento záujem musí existovať a byť aktuálny. Posudzuje sa ku dňu, keď bola podaná žaloba. [16]

23. Súd prvého stupňa v bode 62 svojho rozsudku považoval vlastníctvo náhradných plavidiel ku dňu prijatia napadnutého rozhodnutia za rozhodujúci faktor pri rozhodovaní o nedostatku záujmu odvolateľov na konaní. V žiadnej časti tohto rozsudku výslovne nekonštatoval, že ostatných 19 odvolateľov k tomuto dňu vlastnilo náhradné plavidlá, ale možno sa domnievať, že o tom bol presvedčený, inak by jeho rozhodnutie o prípustnosti bolo úplne svojvoľné.

24. Súd prvého stupňa teda vychádzal zo skutočnosti, že žalobcovia, ktorí už postavili (alebo ktorí už stavali) náhradné plavidlá, ktorých majiteľmi boli ku dňu prijatia napadnutého rozhodnutia, mali záujem na zrušení tohto rozhodnutia, zatiaľ čo žalobcovia, ktorí takto nepostupovali, takýto záujem na konaní nemali.

25. Tento prístup sa mi zdá úplne chybný.

16 — Pozri, pokiaľ ide o príklad tejto judikatúry z nedávneho obdobia, rozsudok z 20. septembra 2007, Salvat père & fils a i./Komisia, T-136/05, Zb. s. I-4063, bod 34 a citovanú judikatúru.

26. Konanie, ktorého sa prejednávaná vec týka, je povoľovacím konaním. Určitá tonáž je povolená pre rybársku flotilu každého členského štátu a osobitné zvýšenia tejto tonáže môžu byť povolené rozhodnutím Komisie, pokiaľ sú splnené príslušné kritériá.

27. Je síce pravda, že uvedené konanie zrejme nezahŕňa zákaz vykonať práce nevyhnutné na také zvýšenie tonáže pred vydaním povolenia. Nebráni však ani tomu, aby sa s vykonaním prác počkalo až na vydanie povolenia. Tento posledný uvedený postup môže byť skutočne mnohými považovaný za obozretnejší, či dokonca za správnejší.

28. Ako Súd prvého stupňa konštatoval, pokiaľ mohlo byť zvýšenie bezpečnej tonáže prostredníctvom stavby náhradného plavidla povolené, potom každý, kto požiadal o povolenie takého zvýšenia, má zrejmý záujem na zrušení rozhodnutia zamietajúceho také povolenie. Je nepochybne pravda, že tento záujem je naliehavejší u tých, ktorí už ku dňu prijatia rozhodnutia vynaložili výdavky na danú stavbu, ale existuje u všetkých. Zrušenie rozhodnutia znamená pre všetkých, ktorých žiadosti boli zamietnuté, že povolenie je opätovne možné, a také povolenie, pokiaľ je udelené, znamená, že už možno uskutočniť všetky kroky, ktorých uskutočnenie

chýba k dosiahnutiu alebo využitiu zvýšenej bezpečnej tonáže. Napadnutý rozsudok neuvádza žiadny dôvod, ktorý by opodstatňoval rozlišovanie medzi žalobcami podľa toho, či už s povolením počítali pred dňom prijatia napadnutého rozhodnutia, a podľa môjho názoru žiadne také dôvody neexistujú.

29. Tvrdenia Komisie, ktorých cieľom je preukázať, že taký záujem môže v priebehu konania zaniknúť a že záujem odvolateľov sa zakladá na budúcej a hypotetickej udalosti, je preto potrebné odmietnuť.

Osobné dotknutie

30. Ďalším kritériom, na ktorého základe Súd prvého stupňa rozhodol, že žaloby odvolateľov sú neprípustné, bol nedostatok osobného dotknutia v zmysle článku 230 ES. Súd prvého stupňa pripustil, že všetci žalobcovia boli priamo dotknutí napadnutým rozhodnutím a že vlastníctvo plavidiel uvedených v prílohách stačilo na preukázanie osobného dotknutia, pričom odvolateľov odlíšil len na základe toho, že dotknuté plavidlá boli „fiktívne“.

31. Zdá sa mi, že existujú dve možnosti, pokiaľ ide o to, čo Súd prvého stupňa mohol myslieť týmito výrazmi.

32. Obvyklý význam výrazu „fiktívne“ sa vzťahuje na niečo, čo nie je skutočné alebo o čoho existencii existujú pochybnosti, a preto existuje len v predstavách. V prejednávanej veci by to znamenalo, že odvolatelia v skutočnosti nechceli nahradiť svoje pôvodné plavidlá náhradnými plavidlami s dodatočnou bezpečnostnou tonážou alebo že išlo len o neurčitú myšlienku alebo plán, s ktorými nie je spojený žiadny hmatateľný výsledok.

33. Napadnutý rozsudok však neobsahuje žiadne skutkové zistenie, ktoré by podporovalo tento názor. Nemožno ho vyvodiť len zo skutočnosti, že odvolatelia ku dňu prijatia napadnutého rozhodnutia ešte nepostavili plánované náhradné plavidlá alebo nezačali ich stavbu.

34. Alternatívnym výkladom je to, že výrazom „fiktívne“ Súd prvého stupňa zamýšľal uviesť len to, že plavidlá neexistovali.

35. Je pravda, ako tvrdí Komisia, že to, či bolo určité plavidlo postavené alebo nie, je

skutkovou otázkou, ktorá môže byť predmetom odvolania iba v prípade, že by došlo k skresleniu dôkazov Súdom prvého stupňa. Záver, ktorý treba z tejto skutočnosti vyvodiť (teda to, či skutočnosť, že plánované plavidlo ešte nebolo postavené, znamená, že žalobca nie je osobne dotknutý), je však právnou otázkou, ktorá môže byť predmetom odvolania.

36. *Mutatis mutandis* z rovnakých dôvodov, aké som uviedol vyššie, pokiaľ ide o záujem na konaní [17], nesúhlasím s tým, že existencia alebo vlastníctvo náhradných plavidiel ku dňu prijatia napadnutého rozhodnutia, ku dňu začatia konania na Súde prvého stupňa alebo ku dňu prijatia rozsudku, proti ktorému smeruje odvolanie, sú správnymi kritériami na určenie toho, či sú odvolatelia osobne dotknutí napadnutým rozhodnutím.

37. Na pojednávaní sa Komisia snažila porovnať odvolateľov s osobou, ktorá si jedného dňa môže kúpiť Ferrari. Tvrdila, že zámer nerobí z tejto osoby skutočného (existujúceho) majiteľa Ferrari ani ju neindividualizuje dostatočne na to, aby mohla napadnúť akékoľvek rozhodnutie týkajúce sa Ferrari.

17 — Pozri body 22 až 28.

Komisia má pravdu, pokiaľ ide hypotetického vlastníka Ferrari. Porovnanie, ktoré sa snaží vykonať s postavením odvolateľov, však neobstojí pri preskúmavaní.

38. Ako Súd prvého stupňa konštatoval v bodoch 42 až 60 svojho rozsudku, všetci žalobcovia boli osobne dotknutí napadnutým rozhodnutím, pretože podali individuálne žiadosti o povolenie zvýšenej bezpečnostnej tonáže, tieto žiadosti boli podané a preskúmané v každom jednotlivom prípade a žalobcovia boli individuálne označení ako majitelia plavidiel uvedených v prílohe II rozhodnutia.

39. Túto situáciu nemožno porovnávať so situáciou jednotlivca, ktorý dúfa, že si jedného dňa kúpi Ferrari a snaží sa napadnúť všeobecné opatrenie týkajúce sa Ferrari, ktoré by mohlo zmariť jeho túžbu.

40. Komisia ďalej tvrdí, že kým je plavidlo ešte len na rysovacej doske, jeho vlastníctvo nemožno pripísať nijakej konkrétnej osobe. Osoba, ktorá vlastní len plán určitého plavidla v určitom okamihu teda nemôže byť osobne dotknutá. Predložené plány môžu

byť potom (alternatívne alebo doplnkovo) použité inou osobou.

41. Tento argument sa mi zdá byť irelevantným.

42. Všetky plány bez ohľadu na to, či sú to plány nových plavidiel, alebo plány na úpravu existujúcich plavidiel, môžu byť skopírované alebo ďalej použité rôznymi spôsobmi, či už pozmenené, alebo bez zmeny. Ako však Komisia sama tvrdila na pojednávaní a ako jasne vyplýva z právneho kontextu, žiadosti o bezpečnú tonáž sa preskúmavajú v každom jednotlivom prípade. Pokiaľ sa zvýšenie bezpečnej tonáže povolí, stane sa to na základe individuálnej žiadosti. Bez ohľadu na to, či sú tie isté plány potom alebo dodatočným spôsobom opätovne použité v inej súvislosti, povolenie zvýšenia bezpečnej tonáže sa týka výlučne vlastníka konkrétneho označeného plavidla.

43. Dospievam preto k záveru, že v závislosti od toho, čo mal Súd prvého stupňa na mysli pri použití výrazu „fiktívne“, buď vychádzal z nesprávneho právneho posúdenia skutkového stavu, alebo použil nesprávne právne kritérium na určenie toho, či sú odvolatelia osobne dotknutí.

Záver týkajúci sa odvolania

44. Vzhľadom na vyššie uvedené dôvody som dospela k záveru, že rozsudok Súdu prvého stupňa treba zrušiť v rozsahu, v akom vyhlásil žaloby odvolateľov za neprípustné.

O dôvodnosti žaloby v prvom stupni

45. Článok 61 štatútu Súdneho dvora stanovuje, že pokiaľ Súdny dvor zruší rozhodnutie Súdu prvého stupňa, môže sám vydať konečný rozsudok, ak to stav konania dovoľuje.

46. Obvykle nie je vhodné, aby Súdny dvor po zrušení rozhodnutia o neprípustnosti preskúmaval meritum veci v prvom stupni. Vo väčšine prípadov tvrdenia vo veci samej neboli už z pojmového hľadiska preskúmavané Súdom prvého stupňa a stav konania teda nedovoľuje, aby Súdny dvor vydal sám konečný rozsudok.

47. Pokiaľ sa však v prejednávanej veci konštatuje prípustnosť žalôb odvolateľov, nič ich neodlišuje od ostatných 19 žalobcov. Všetky žaloby boli súčasťou spoločného

podania, všetci žalobcovia boli zastúpení rovnakými advokátmi a Súd prvého stupňa preskúmal všetky tvrdenia spoločne, pričom nerozlišoval medzi jednotlivými žalobcami. Rozhodol na základe dôvodov, ktoré sa rovnako vzťahovali na všetkých žalobcov.

48. Posúdenie veci samej obsiahnuté v napadnutom rozsudku teda možno bez zmeny použiť na odvolateľov s tým výsledkom, ktorého sa pôvodne domáhali. Rozsudok by mal preto byť zrušený iba v rozsahu, v akom vyhlásil žaloby odvolateľov za neprípustné.

49. Keďže však Súd prvého stupňa obmedzil zrušenie napadnutého rozhodnutia na zrušenie jeho účinkov na plavidlá tých žalobcov, ktorých žaloby boli vyhlásené za prípustné, je tiež potrebné, aby Súdny dvor zrušil napadnuté rozhodnutie v rozsahu, v akom sa vzťahuje na plavidlá odvolateľov. Tým by sa odvolatelia dostali do rovnakého postavenia ako žalobcovia, ktorí boli na Súde prvého stupňa úspešní a ktorí teraz očakávajú nové rozhodnutie Komisie o svojej žiadosti o bezpečnú tonáž.

O trovách

50. Podľa článku 69 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže odvolatelia navrhli zaviazať Komisiu na náhradu trov konania a Komisia by podľa môjho názoru nemala mať vo veci úspech, je opodstatnené zaviazať ju na náhradu trov konania.

Návrh

51. Domnievam sa preto, že Súdny dvor by mal:

— zrušiť rozsudok Súdu prvého stupňa vo veciach T-224/03, T-226/03 a T-236/03 v rozsahu, v akom odmietol žaloby o neplatnosť rozhodnutia Komisie 2003/245/

ES ako neprípustné a nariadil odvolateľom, aby znášali svoje vlastné trovy konania,

— zrušiť rozhodnutie Komisie 2003/245/ES zo 4. apríla 2003, ktoré sa týka žiadostí doručených Komisii o zvýšenie cieľov viacročného usmerňovacieho programu IV v rámci zvýšenia bezpečnosti, zdokonalenia plavby na mori, zlepšenia hygieny, kvality produktov a pracovných podmienok na plavidlách dlhších ako 12 m, v rozsahu, v akom sa vzťahuje na plavidlá odvolateľov,

— zaviazať Komisiu na náhradu trov konania.