CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
ELEANOR SHARPSTON
prezentate la 11 decembrie 2007 [1]

1. Recurenţii sunt armatori ai unor nave care făceau parte din flota irlandeză de pescuit. În faţa Tribunalului de Primă Instanţă, aceştia au solicitat anularea Deciziei 2003/245/CE [2] (denumită în continuare „decizia atacată”), prin care Comisia a respins cererile formulate de recurenţi pentru mărirea „tonajului de siguranţă” [3] al navelor proprii.

2. Prin Hotărârea din 13 iunie 2006, Boyle şi alţii/Comisia [4], Tribunalul a hotărât că recurenţii nu aveau interes pentru a exercita acţiunea, deoarece, la data emiterii deciziei atacate, aceştia nu construiseră încă navele în cauză şi, astfel, nu deţineau calitatea de armatori ai acestor nave. Tribunalul a decis totodată că decizia atacată nu îi privea pe recurenţi în mod individual, deoarece navele menţionate erau „fictive” [5].

3. În consecinţă, Tribunalul a respins acţiunile ca inadmisibile. În privinţa celorlalţi 19 reclamanţi, aceeaşi instanţă a constatat că acţiunile erau admisibile şi a anulat decizia atacată.

4. Trei dintre cei patru reclamanţi ale căror acţiuni au fost respinse [6] în primă instanţă au declarat recurs. Aceştia solicită Curţii anularea hotărârii Tribunalului în măsura în care au fost respinse acţiunile formulate, precum şi anularea deciziei atacate.

1 — Limba originală: engleza.

2 — Decizia 2003/245/CE a Comisiei din 4 aprilie 2003 privind cererile primite de Comisie de extindere a obiectivelor POP IV în scopul îmbunătăţirii siguranţei, navigaţiei maritime, igienei, calităţii produselor şi condiţiilor de muncă pentru navele cu o lungime totală mai mare de 12 metri (JO L 90, p. 48).

3 — O mărire a tonajului unei nave în vederea îmbunătăţirii capacităţii de navigaţie a acesteia sau a condiţiilor de muncă ale echipajului, fără a determina o sporire a tonajului pentru transportul de peşte.

4 — T-218/03-T-240/03, Rec., p. II-1699.

5 — Punctul 62 din hotărârea recurată.

6 — Cel de al patrulea, O'Neill Fishing Co. Ltd (cauza T-239/03), nu a declarat recurs.

Cadrul juridic

5. Potrivit articolului 4 alineatul (2) din Decizia 97/413/CE [7]:

„În cadrul programelor de orientare pluri-anuale destinate statelor membre [8], creşterea capacităţii care rezultă exclusiv din îmbunătăţiri în materie de siguranţă justifică, de la caz la caz, o extindere proporţională a obiectivelor segmentelor de flotă în cazul în care acestea nu determină o creştere a efortului de pescuit al navelor respective.” [traducere neoficială]

6. Punctul 3.3 din anexa la Decizia 98/125/CE [9] prevede următoarele:

„Statele membre pot oricând să prezinte Comisiei un program de îmbunătăţire a siguranţei. Potrivit prevederilor articolelor 3 şi 4 din Decizia 97/413 […], Comisia decide dacă o creştere a capacităţii prevăzute de un astfel de program justifică extinderea corespunzătoare a obiectivelor POP IV.

[…]” [traducere neoficială]

Situaţia de fapt

7. Între anii 1999 şi 2001, a avut loc un schimb de scrisori cu privire la articolul 4 alineatul (2) din Decizia 97/413 între Departamentul Irlandez al Marinei şi al Resurselor Naturale (denumit în continuare „Departamentul”) şi Comisie.

8. În cursul acestei perioade, fiecare reclamant a solicitat Departamentului acordarea unei creşteri a capacităţii în temeiul îmbunătăţirilor efectuate în materie de siguranţă, în aplicarea articolului 4 alineatul (2) din Decizia 97/413 şi a punctului 3.3 din anexa la Decizia 98/125.

9. Printr-o scrisoare din 14 decembrie 2001, Departamentul a cerut Comisiei o sporire

7 — Decizia 97/413/CE privind obiectivele şi modalităţile vizând restructurarea, în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 1997 şi 31 decembrie 2001, a sectorului pescuitului comunitar în vederea realizării unui echilibru durabil între resurse şi exploatarea acestora (JO L 175, p. 27).

8 — Denumite în continuare „POP”.

9 — Decizia 98/125/CE a Comisiei din 16 decembrie 1997 de aprobare a programului de orientare plurianual pentru flota de pescuit a Irlandei pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 1997 şi 31 decembrie 2001 (JO 1998, L 39, p. 41, denumit în continuare „POP IV”).

cu 1 304 de tone-registru brute a segmentului polivalent [10] și cu 5 335 de tone-registru brute a segmentului pelagic [11] al flotei irlandeze. (Alte state membre au prezentat solicitări similare în ceea ce privește navele care fac parte din flotele de pescuit proprii.)

10. Scrisoarea Departamentului indica faptul că se dădea astfel curs solicitărilor provenind din partea celor 38 de armatori care modificaseră sau înlocuiseră navele proprii sau intenționau să realizeze acest lucru. O documentație detaliată privind navele în cauză, inclusiv cele ale recurenților, însoțea scrisoarea.

11. La 4 aprilie 2003, Comisia a adoptat decizia atacată. Dispozitivul acesteia prevede:

10 — Acest segment cuprinde navele polivalente și navele de cabotaj de mici dimensiuni precum și navele de pescuit în largul coastei de dimensiuni mijlocii și mari pentru pescuitul peștelui alb, al peștelui pelagic și al moluștelor bivalve. A se vedea Raportul pentru anul 2005 întocmit de Licensing Authority for Sea-fishing Boats of the Irish Department of Communications, Marine and Natural Resources (autoritatea însărcinată cu eliberarea licențelor pentru navelor de pescuit maritim) (denumit în continuare „Raportul pentru anul 2005”), p. 7, accesibil online la adresa: http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Acest segment cuprinde navele care pescuiesc în special speciile pelagice (mai ales hering, macrou, stavrid negru și putasu). A se vedea Raportul pentru anul 2005, p. 7.

„Articolul 1

Eligibilitatea cererilor

Pentru a fi considerată eligibilă, o cerere de extindere a obiectivelor POP IV în privința tonajului trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

1) fiecare cerere a fost trimisă separat de către statul membru înainte de 31 decembrie 2001;

2) nava trebuie să fie corect înregistrată în registrul flotei comunitare;

3) nava respectivă trebuie să aibă o lungime totală de minimum 15 metri;

4) mărirea tonajului trebuie să fie rezultatul lucrărilor de modernizare a punții principale deja efectuate sau care urmează a fi efectuate pe o navă de pescuit existentă, înregistrată, veche de cel puțin cinci ani la data demarării lucrărilor. Dacă o navă a fost pierdută în mare, mărirea tonajului trebuie să fie rezultatul unui volum

superior pe puntea principală a navei de înlocuire în comparație cu cel al navei pierdute în mare;

5) mărirea tonajului se justifică prin îmbunătățirea siguranței, a navigației maritime, a igienei, a calității produselor și a condițiilor de muncă;

6) volumul sub puntea principală a navei sau a navei de înlocuire nu se mărește.

Cererile de extindere a obiectivelor POP IV în privința puterii nu vor fi considerate eligibile.

Articolul 2

Cererile acceptate în conformitate cu criteriile stabilite la articolul 1 se înscriu în anexa I.

Cererile respinse pe baza criteriilor stabilite la articolul 1 se înscriu în anexa II.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei, Irlandei, Regatului Țărilor de Jos, Regatului Suediei și Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord.” [traducere neoficială]

12. Lista „cererilor respinse” care figurează în anexa II la decizia în litigiu cuprinde cererile recurenților privind navele noi menite să înlocuiască navele MFV Westward Isle (Flaherty), MFV Menhaden (Murphy) și, respectiv, MFV Golden Rose (Ocean Trawlers Ltd), niciuna dintre acestea nefiind pierdută în mare.

Procedura în fața Tribunalului și hotărârea atacată

13. Un număr de 23 de reclamanți au solicitat Tribunalului anularea deciziei contestate în măsura în care prin aceasta au fost respinse cererile formulate de aceștia pentru creșterea capacității propriilor nave. Toate aceste cereri se refereau la construcția unor noi nave menite să înlocuiască nave existente care nu fuseseră pierdute în mare. În susținerea concluziilor prezentate, a fost invocată lipsa de competență a Comisiei, lipsa motivării și încălcarea principiului egalității de tratament.

14. Tribunalul a examinat, în primul rând, excepţia de inadmisibilitate invocată de Comisie, care urmărea să demonstreze că decizia atacată nu îi privea în mod direct şi individual pe reclamanţi, în sensul articolului 230 al patrulea paragraf CE. Tribunalul a respins această excepţie, în esenţă pentru motivele că (i) decizia în cauză trebuie considerată ca reprezentând un ansamblu de decizii individuale, fiecare dintre acestea producând efecte asupra situaţiei juridice a armatorilor navelor indicate în anexe, inclusiv a reclamanţilor, care erau caracterizaţi în raport cu orice altă persoană ca şi în cazul destinatarilor unei decizii şi că (ii) respectiva decizie avea efect direct asupra situaţiei juridice a reclamanţilor, neacordând vreo putere de apreciere destinatarilor în privinţa obligaţiei de a pune în executare decizia [12].

15. Cu toate acestea, luând în considerare răspunsurile oferite de Irlanda la întrebările adresate în cadrul măsurilor de organizare a procedurii, Tribunalul a analizat din oficiu aspectul dacă Thomas Flaherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) şi O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) [13] aveau interesul de a exercita acţiunea în speţă. Astfel, Tribunalul a conchis:

„62. Din răspunsurile oferite rezultă că cererile formulate de către aceşti patru reclamanţi se întemeiau pe intenţia acestora de la momentul respectiv de a construi nave şi de a le atribui denumirile indicate în anexa II la decizia atacată. Cu toate acestea, s-a dovedit că aceşti reclamanţi nu demaraseră operaţiunile de construire a navelor, astfel încât, la data deciziei atacate, aceştia nu erau, în realitate, armatorii navelor în discuţie. Prin urmare, respectivii reclamanţi nu au interesul de a exercita acţiunea. În orice caz, decizia atacată nu îi priveşte în mod individual, atât timp cât navele în discuţie sunt fictive."

16. Prin urmare, Tribunalul a anulat decizia atacată în măsura în care aceasta era aplicabilă navelor celorlalţi 19 reclamanţi. Instanţa a considerat că, prin adoptarea în cadrul deciziei atacate a unor criterii neprevăzute de reglementarea aplicabilă în speţă [14], în special prin respingerea oricăror cereri de tonaj de securitate suplimentar care nu rezultă din modificarea navelor existente, ci din construirea de noi nave de înlocuire a celor existente, Comisia şi-a depăşit competenţele [15].

17. Recurenţii susţin că aprecierea cu privire la admisibilitatea acţiunilor formulate este afectată de o eroare de drept. Aceştia solicită

12 — Punctele 42-60 din hotărârea recurată.

13 — O'Neill Fishing Co. Ltd nu este parte în prezentele proceduri de recurs; a se vedea nota de subsol 6.

14 — Punctul 134 din hotărârea recurată.

15 — Punctele 102-132 din hotărârea recurată. Având în vedere că istoria maritimă cuprinde un vast şi sumbru catalog cu exemple de nave „modificate" şi/sau „îmbunătăţite" care, ulterior, datorită unei deficienţe de structură, s-au scufundat pe timp nefavorabil, în numele pescarilor, am putea fi recunoscători Tribunalului pentru concluzia dedusă.

Curții anularea hotărârii atacate în măsura în care prin aceasta au fost respinse acțiunile formulate, iar recurenții din prezentele proceduri au fost obligați la plata propriilor cheltuieli de judecată. Aceștia solicită deopotrivă anularea deciziei atacate, precum și obligarea Comisiei la plata tuturor cheltuielilor de judecată.

Analiză

18. Atât în cursul procedurii orale, cât și al procedurii scrise, părțile au dezbătut îndelung o serie de elemente de fapt pe care le considerăm lipsite de relevanță în cadrul prezentelor recursuri, care au ca obiect să se stabilească dacă poate fi menținută, din punct de vedere legal, constatarea de la punctul 62 din hotărârea pronunțată de Tribunal.

19. Tribunalul a respins acțiunile formulate de recurenții din prezentele proceduri pentru două motive: (i) aceștia nu aveau interes să exercite acțiunea, întrucât, deși avuseseră „intenția [...] la momentul respectiv de a construi nave și de a le atribui denumirile indicate în anexa II la decizia atacată", nu „demaraseră operațiunile de construire a navelor, astfel încât, la data deciziei atacate, aceștia nu erau, în realitate, armatorii navelor în discuție", și (ii) decizia atacată nu îi privea în mod individual, deoarece navele menționate erau „fictive".

20. Este important să se țină seama de faptul că, prin celelalte considerații din cadrul hotărârii pronunțate (necontestate de Comisie), Tribunalul (i) a respins – fără însă a distinge între recurenții din prezentele proceduri și ceilalți 19 reclamanți – argumentul Comisiei potrivit căruia decizia atacată nu privea în mod direct și individual pe niciunul dintre reclamanți și (ii) a considerat că, respingând cererile în cauză pentru motivul că mărirea tonajului de securitate ar rezulta din construirea de noi nave și nu din modificarea navelor existente, Comisia a săvârșit o eroare.

21. Recurenții susțin, între altele, că aceste considerații sunt incompatibile cu concluzia privind inadmisibilitatea acțiunilor introduse. În esență, împărtășim această opinie, pentru motivele pe care le descriem în continuare, și considerăm că, în acest scop, nu este necesar – ori adecvat în cadrul unui recurs – să se analizeze celelalte afirmații formulate, care urmăresc mai curând descrierea faptelor.

Interesul de a exercita acțiunea

22. Potrivit unei jurisprudențe constante, o acțiune în anulare introdusă de o persoană fizică sau juridică nu este admisibilă decât în măsura în care reclamantul are un interes să

obţină anularea actului atacat. Acest interes trebuie să fie născut şi actual şi se apreciază în ziua în care este formulată acţiunea [16].

23. La punctul 62 din hotărârea pronunţată, Tribunalul a considerat că posesia navelor de înlocuire la data deciziei atacate reprezintă elementul crucial în funcţie de care trebuie determinată lipsa interesului de a exercita acţiunea în privinţa recurenţilor din prezentele proceduri. Hotărârea nu cuprinde niciun element care să indice că ceilalţi 19 reclamanţi posedau cu adevărat nave de înlocuire la data respectivă, însă putem presupune că Tribunalul era convins de aceasta, deoarece, în caz contrar, decizia cu privire la admisibilitate ar fi întru totul arbitrară.

24. Prin urmare, analiza Tribunalului se fundamentează pe ideea că reclamanţii care construiseră deja (sau poate demaraseră operaţiunile de construcţie) a navelor de înlocuire ai căror armatori erau la data deciziei atacate aveau un interes să obţină anularea acestei decizii, în timp ce reclamanţii care nu întreprinseseră aceste acţiuni nu deţineau un astfel de interes.

25. Considerăm această abordare în întregime greşită.

16 — A se vedea, drept exemplu recent în acest sens, Hotărârea din 20 septembrie 2007, Salvat père & fils şi alţii/Comisia (T-136/05, Rec., p. I-4063, punctul 34 şi jurisprudenţa citată).

26. Prezentele cauze privesc o procedură de autorizare. Pentru flota de pescuit a fiecărui stat membru este autorizat un anumit tonaj, iar măriri specifice ale acestui tonaj pot fi acordate prin decizie a Comisiei în cazul în care sunt îndeplinite anumite condiţii.

27. Este adevărat că procedura menţionată nu pare să implice interzicerea efectuării lucrărilor necesare în vederea măririi tonajului înainte de eliberarea autorizaţiei. Cu toate acestea, nu se interzice nici opţiunea de a aştepta eliberarea autorizaţiei înainte de demararea lucrărilor. Mai mult, această ultimă opţiune poate fi percepută de oricine ca varianta cea mai prudentă, dacă nu chiar corectă.

28. Dacă, astfel cum a constatat Tribunalul, mărirea tonajului de siguranţă care rezultă din construirea unei nave de înlocuire este susceptibilă să facă obiectul unei autorizări, atunci orice persoană care a solicitat o astfel de mărire de tonaj are în mod evident un interes să ceară anularea unei decizii prin care se refuză acordarea autorizaţiei necesare. Fără îndoială, este adevărat că acest interes este mai pregnant în cazul unei persoane care, la data deciziei respective, a efectuat deja cheltuieli pentru construirea de nave, însă şi celelalte persoane au interes. Anularea deciziei înseamnă, pentru toţi cei care şi-au văzut respinse cererile, că autorizarea redevine posibilă, iar autorizaţia în sine, în cazul în care este acordată, înseamnă că pot fi întreprinse toate demersurile care mai trebuie încă efectuate pentru a finaliza sau a utiliza mărirea de tonaj de siguranţă.

Hotărârea recurată nu indică niciun motiv pentru care s-ar justifica o distincție între reclamanți în funcție de măsura în care aceștia au anticipat obținerea autorizației înainte de data emiterii deciziei atacate și, în opinia noastră, astfel de motive nici nu ar putea exista.

29. Nu pot fi, așadar, acceptate argumentele Comisiei prin care aceasta urmărește să demonstreze că interesul poate dispărea în cursul procedurii și că interesul recurenților este întemeiat pe un eveniment viitor și ipotetic.

Cerința ca actul să îl privească în mod individual pe reclamant

30. Al doilea criteriu pe baza căruia Tribunalul a conchis că acțiunile introduse de reclamanți sunt inadmisibile este faptul că decizia nu îi privea în mod individual în sensul articolului 230 CE. Tribunalul a admis că decizia atacată îi privea direct pe toți reclamanții și că posesia navelor menționate în anexe reprezenta un temei suficient pentru a demonstra această cerință, efectuând însă o distincție între reclamanți exclusiv în funcție de faptul că navele în cauză erau „fictive".

31. Considerăm că termenul utilizat de Tribunal poate fi interpretat în două moduri.

32. Sensul comun al termenului „fictiv" desemnează un lucru care nu este real sau a cărui existență este plăsmuită și care, în consecință, nu există decât în imaginație. Aplicat prezentelor cauze, acest termen ar însemna că recurenții nu doreau efectiv să înlocuiască navele inițiale cu nave dotate cu o capacitate de siguranță suplimentară sau că aceștia acționau numai pe baza unui proiect nedefinit sau a unei idei vagi, lipsite de efect concret.

33. Cu toate acestea, niciun element de fapt analizat în cadrul hotărârii recurate nu susține acest punct de vedere, care nu poate fi dedus din simpla împrejurare că, la data deciziei atacate, recurenții nu construiseră încă sau nu demaraseră construcția navelor de înlocuire proiectate.

34. A doua posibilă interpretare este că, utilizând termenul „fictiv", Tribunalul a dorit să indice pur și simplu faptul că navele nu existau.

35. Este adevărat că, astfel cum susține Comisia, aspectul dacă o navă a fost sau nu a

fost construită reprezintă o chestiune de fapt care nu poate face obiectul unui recurs decât în cazul în care se dovedește că Tribunalul a denaturat faptele. În schimb, concluzia ce se poate desprinde pe baza acestui aspect (în special în ce măsură faptul că o navă aflată în stadiul de proiect nu a fost construită încă înseamnă că decizia nu privește în mod individual un reclamant) reprezintă o chestiune de drept care poate face obiectul unui recurs.

36. Pentru aceleași rațiuni, aplicate *mutatis mutandis*, pe care le-am indicat anterior cu privire la interesul de a exercita acțiunea [17], nu considerăm că existența sau posesia navelor de înlocuire la data deciziei atacate, la data inițierii procedurilor în fața Tribunalului sau la data pronunțării hotărârii recurate reprezintă un criteriu corect pe baza căruia să se poată stabili dacă decizia atacată îi privește în mod individual pe recurenți.

37. În cursul ședinței, Comisia a comparat recurenții cu o persoană care ar putea cumpăra într-o bună zi un automobil Ferrari, susținând că simpla intenție nu poate transforma persoana în cauză în proprietar (efectiv) al unui astfel de automobil și nici nu o individualizează suficient pentru a putea ataca vreo decizie privind automobilele Ferrari. Cât privește ipoteticul și încrezătorul proprietar al unei Ferrari, Comisia are perfectă dreptate. Cu toate acestea, comparația pe care a dorit să o realizeze nu constituie un criteriu fiabil de evaluare.

38. Astfel cum a constatat Tribunalul la punctele 40-62 din hotărârea pronunțată, decizia atacată îi privea în mod individual pe toți reclamanții deoarece aceștia formulaseră cereri separate de mărire a tonajului de securitate, deoarece aceste cereri fuseseră prezentate și analizate individual și deoarece reclamanții erau identificați nominal drept armatori ai navelor enumerate în anexa II la decizie.

39. Situația descrisă nu suportă comparație cu aceea a unei persoane care speră să poată cumpăra un Ferrari într-o bună zi și încearcă să conteste o măsură generală adoptată cu privire la astfel de automobile de pe urma căreia planurile sale au de suferit.

40. Comisia susține deopotrivă că, atât timp cât o navă se află în stadiul de proiect, nicio persoană nu poate pretinde că deține dreptul de proprietate asupra navei. Astfel, decizia nu poate privi o persoană care nu posedă decât proiectul unei nave specifice la un moment determinat. Proiectele depuse ar putea fi (în

17 — A se vedea punctele 22-28.

mod alternativ sau cu titlu suplimentar) utilizate ulterior de către un terț.

41. Considerăm acest argument lipsit de pertinență.

42. Orice proiect, fie acesta pentru nave noi sau pentru modificări ale unor nave existente, poate fi copiat sau reutilizat în diferite moduri, cu sau fără schimbări. Cu toate acestea, astfel cum a indicat Comisia însăși în cursul ședinței și cum reiese în mod clar din cadrul juridic aplicabil, solicitările de tonaj de siguranță sunt evaluate individual. În cazul în care este autorizat, tonajul de siguranță se acordă în considerarea cererii corespunzătoare. Fie că aceleași proiecte sunt sau nu sunt utilizate ulterior sau în completare într-un context diferit, autorizarea unui tonaj de siguranță suplimentar se acordă exclusiv armatorului unei nave specificate.

43. Din aceste considerații concluzionăm că, în funcție de ceea ce a dorit să exprime prin utilizarea termenului „fictiv", Tribunalul fie s-a întemeiat pe o greșită calificare a faptelor, fie a aplicat un criteriu incorect din punct de vedere juridic pentru a stabili dacă decizia îi privea în mod individual pe recurenții din prezentele proceduri.

Concluzie cu privire la recurs

44. Pentru motivele mai sus arătate, conchidem că hotărârea Tribunalului trebuie anulată în măsura în care constată că acțiunile formulate de recurenții din prezentele proceduri sunt inadmisibile.

Cu privire la fondul acțiunilor formulate în primă instanță

45. Articolul 61 din Statutul Curții de Justiție prevede că, în cazul în care se anulează hotărârea Tribunalului, Curtea poate să pronunțe hotărârea definitivă privind litigiul, în cazul în care acesta se află în stare de a fi judecat.

46. În mod obișnuit, nu se justifică alegerea de către Curte a opțiunii ca, după ce a îndepărtat o constatare privind admisibilitatea, să examineze fondul cauzei deduse judecății în primă instanță. În majoritatea cazurilor, prin definiție, argumentele cu privire la fond nu vor fi fost examinate de Tribunal, iar litigiul nu s-ar afla în stare de a fi judecat de către Curte.

47. Cu toate acestea, în speță, odată stabilită admisibilitatea acțiunilor formulate de recurenții din prezentele cauze, nu există niciun element care să îi deosebească pe

aceştia de ceilalţi 19 reclamanţi. Toate acţiunile făceau parte dintr-o unică serie, toţi reclamanţii erau reprezentaţi de aceiaşi avocaţi, iar Tribunalul a examinat împreună toate motivele invocate, fără a distinge între reclamanţii individuali. Soluţia a fost pronunţată pe baza unor considerente aplicabile în egală măsură tuturor reclamanţilor.

48. Analiza fondului cauzelor efectuată în cadrul hotărârii recurate poate, aşadar, să fie aplicată ca atare recurenţilor, ceea ce ar conduce tocmai la rezultatul dorit de aceştia iniţial. Hotărârea ar trebui, prin urmare, anulată numai în măsura în care constata inadmisibilitatea acţiunilor introduse de recurenţii din prezentele proceduri.

49. Totuşi, dat fiind că Tribunalul a limitat anularea deciziei atacate la înlăturarea efectelor acesteia numai în ce priveşte navele reclamanţilor ale căror acţiuni au fost admise, este necesar ca, prin hotărârea pronunţată, Curtea să anuleze deopotrivă Decizia 2003/245/CE în măsura în care se aplică navelor aparţinând recurenţilor. În acest mod, recurenţii ar fi puşi într-o situaţie identică cu cea a reclamanţilor ale căror acţiuni au fost admise de Tribunal şi care, în prezent, se află în aşteptarea adoptării de către Comisie a unei decizii cu privire la propriile solicitări de mărire de tonaj de siguranţă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

50. Potrivit articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenţii este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Recurenţii au solicitat obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată, iar, în opinia noastră, Comisia a căzut în pretenţii. În consecinţă, se impune obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

Concluzie

51. Prin urmare, propunem Curţii:

— să anuleze Hotărârea Tribunalului de Primă Instanţă al Comunităţilor Europene din 13 iunie 2006, Boyle şi alţii/Comisia (T-218/03-T-240/03) pronunţată în

cauzele T-224/03, T-226/03 și T-236/03, în măsura în care prin aceasta au fost respinse ca inadmisibile acțiunile urmărind obținerea anulării Deciziei 2003/245/CE, iar recurenții din prezentele proceduri au fost obligați la plata cheltuielilor de judecată;

— să anuleze Decizia 2003/245/CE a Comisiei din 4 aprilie 2003 privind cererile primite de Comisie de extindere a obiectivelor POP IV în scopul îmbunătățirii siguranței, navigației maritime, igienei, calității produselor și condițiilor de muncă pentru navele cu o lungime totală mai mare de 12 metri în măsura în care se aplică navelor recurenților;

— să oblige Comisia să suporte cheltuielile de judecată.