FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT ELEANOR SHARPSTON

föredraget den 11 december 2007 [1]

1. Klagandena är ägare till fartyg som ingår i den irländska fiskeflottan. De väckte talan vid förstainstansrätten och yrkade att beslut 2003/245/EG [2] (nedan kallat det ifrågasatta beslutet) skulle ogiltigförklaras. Genom det beslutet avslog kommissionen deras ansökan om ökat tonnage för förbättrad säkerhet (nedan kallat säkerhetstonnage) [3] för sina fartyg.

2. I den överklagade domen [4] konstaterade förstainstansrätten att klagandena inte hade rätt att väcka talan, eftersom de vid tidpunkten för det ifrågasatta beslutet inte hade byggt, och således inte ägde, de berörda fartygen. Den fann även att klagandena inte var personligen berörda av det ifrågasatta beslutet eftersom de berörda fartygen var ”fiktiva”. [5]

3. Förstainstansrätten avvisade därför deras ansökningar med hänvisning till att de inte kunde tas upp till prövning i sak. Beträffande övriga 19 sökande fastslog den att ansökningarna kunde tas upp till sakprövning och ogiltigförklarade det ifrågasatta beslutet.

4. Tre av de fyra sökande som tappade målet [6] har överklagat. De har yrkat att domstolen skall undanröja förstainstansrättens dom till den del deras ansökningar ogillades och ogiltigförklara det ifrågasatta beslutet.

1 — Originalspråk: engelska.

2 — Kommissionens beslut 2003/245/EG av den 4 april 2003 om de ansökningar som kommissionen mottagit om utökning av FUP IV-målen med hänsyn till förbättringar av säkerhet, navigation till sjöss, hygien, produktkvalitet och arbetsförhållanden när det gäller fartyg vars totala längd överskrider 12 meter (EUT L 90, s. 48).

3 — En ökning av ett fartygs tonnage för att det skall bli mer sjövärdigt eller för att ge säkrare arbetsförhållanden för besättningen, utan att öka dess tillgängliga tonnage för att lasta fisk.

4 — Dom av den 13 juni 2006 i de förenade målen T-218/03–T-240/03, Boyle m.fl. (REG 2006, s. II-1699).

5 — Punkt 62 i den överklagade domen.

6 — Den fjärde, O'Neill Fishing Co. Ltd (mål T-239/03), är inte delaktig i förevarande överklagande.

Tillämpliga bestämmelser

5. Artikel 4.2 i rådets beslut 97/413/EG [7] har följande lydelse:

”I de fleråriga utvecklingsprogrammen för medlemsstaterna [8] skall de kapacitetsökningar som uteslutande beror på förbättringar av säkerheten från fall till fall motivera en motsvarande ökning av målen för flottsegmenten, om de inte ökar de berörda fartygens fiskeansträngning.”

6. Punkt 3.3 i bilagan till kommissionens beslut 98/125/EG [9] har följande lydelse:

”Medlemsstaterna får när som helst till kommissionen överlämna ett program för förbättring av säkerheten. I enlighet med artiklarna 3 och 4 i rådets beslut 97/413/EG skall kommissionen besluta om någon sådan kapacitetsökning som förutses i ett sådant program motiverar att målen i FUP IV ökas i motsvarande utsträckning …”

Faktiska omständigheter

7. Mellan åren 1999 och 2001 skriftväxlade det irländska departementet för kommunikation, flottan och naturresurser (nedan kallat departementet) och kommissionen med varandra angående artikel 4.2 i beslut 97/413.

8. Under denna period ansökte klagandena hos departementet om en kapacitetsökning med anledning av de förbättringar av säkerheten som gjorts i enlighet med artikel 4.2 i beslut 97/413 och punkt 3.3 i bilagan till beslut 98/125.

9. Genom skrivelse av den 14 december 2001 ansökte departementet hos kommissionen i

7 — Rådets beslut 97/413/EG av den 26 juni 1997 om mål och närmare bestämmelser för omstrukturering av gemenskapens fiskerisektor under perioden från och med den 1 januari 1997 till och med den 31 december 2001 i syfte att uppnå bestående jämvikt mellan resurserna och utnyttjandet av dessa (EGT L 175, s. 27).

8 — Förkortas FUP.

9 — Kommissionens beslut 98/125/EG av den 16 december 1997 om godkännande av det fleråriga utvecklingsprogrammet för fiskeflottan i Irland för perioden 1 januari 1997–31 december 2001 (EGT L 39, 1998, s. 41) (nedan kallat FUP IV).

enlighet med artikel 4.2 i beslut 97/413 om en ökning med 1 304 bruttoton för segmentet för fiskefartyg med flera ändamål [10] och med 5 335 bruttoton för det pelagiska segmentet [11] av den irländska fiskeflottan. (Andra medlemsstater lämnade in liknande ansökningar avseende fartygen i deras fiskeflottor.)

10. Departementet förklarade att skrivelsen föranletts av ansökningar från 38 fartygsägare som antingen ändrat eller bytt ut sina fartyg, eller som avsåg att göra det. Den åtföljdes av dokumentation angående de berörda fartygen, inklusive de som tillhörde klagandena.

11. Den 4 april 2003 fattade kommissionen det ifrågasatta beslutet. Artiklarna i beslutet har följande lydelse:

”Artikel 1

Ansökningars giltighet

Ansökningar om en ökning av FUP IV-tonnagemål kommer att betraktas som giltiga på följande villkor:

1. Medlemsstaten skall ha gjort sina ansökningar för enskilda fall före den 31 december 2001.

2. Fartyget skall vara vederbörligen registrerat i gemenskapens flottregister.

3. Det berörda fartyget skall ha en total längd på 15 meter eller mer.

4. Ökningen av tonnage skall vara en följd av moderniseringsarbeten som har utförts över huvuddäck eller skall utföras på ett existerande registrerat fartyg som är minst fem år gammalt det datum då arbetena påbörjas. Om ett fartyg förlorats till sjöss skall en ökning i tonnage vara en följd av att ersättningsfartyget

10 — Detta segment omfattar kombifartyg och inkluderar alla små fartyg för fiske inomskärs samt medelstora och stora havsgående fartyg inriktade på sik, pelagiskt fiske och musslor: se 2005 Annual Report of the Licensing Authority for Sea-fishing Boats of the Irish Department of Communications, Marine and Natural Resources (nedan kallad årsrappport för år 2005), s. 7, som finns på adressen http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Detta segment omfattar fartyg som främst bedriver fiske inriktat på pelagiska arter (främst sill, makrill, taggmakrill och blåvitling): se årsrapport för år 2005, s. 7.

har en större volym över huvuddäck jämfört med det fartyg som gått förlorat.

5. En tonnageökning är motiverad om den sker i syfte att förbättra säkerhet, navigation till sjöss, hygien, produktkvalitet och arbetsförhållanden.

6. Volymen under huvuddäck på det fartyg som omfattats av förändringsarbeten eller ersättningsfartyget skall inte ha ökat.

Ansökningar om en ökning av FUP IV-målen för maskinstyrka kommer inte att beaktas.

Artikel 2

De ansökningar som har godkänts i enlighet med kriterierna i artikel 1 förtecknas i bilaga I.

De ansökningar som har avvisats i enlighet med kriterierna i artikel 1 förtecknas i bilaga II.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien, Republiken Irland, Konungariket Nederländerna, Konungariket Sverige och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.”

12. Förteckningen över ”avvisade” ansökningar i bilaga II till det ifrågasatta beslutet inkluderade klagandenas ansökningar avseende nya fartyg för att ersätta MFV Westward Isle (Flaherty), MFV Menhaden (Murphy) respektive MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), varav inget gått förlorat till havs.

Förfarandet vid förstainstansrätten och den överklagade domen

13. Vid förstainstansrätten yrkade 23 sökande att det ifrågasatta beslutet skulle ogiltigförklaras till den del deras ansökan om en kapacitetsökning avseende deras fartyg avvisades. Samtliga ansökningar gällde konstruktionen av nya fartyg som skulle ersätta fartyg som inte hade förlorats till sjöss. De hänvisade till kommissionens bristande behörighet samt till att motiveringsskyldigheten och likabehandlingsprincipen åsidosatts.

14. Förstainstansrätten prövade inledningsvis en invändning om rättegångshinder som framförts av kommissionen, som förklarade att sökandena inte var direkt och personligen berörda av det ifrågasatta beslutet i den mening som avses i artikel 230 EG. Den underkände invändningen i huvudsak med hänvisning till, för det första, att beslutet skulle anses bestå av en rad individuella beslut som vart och ett påverkar den rättsliga situationen för ägarna till de fartyg som förtecknas i bilagorna, däribland sökandena, som särskiljs från alla andra personer och försätts i en situation som motsvarar den som skulle gälla för en person som det ifrågasatta beslutet var riktat till och, för det andra, direkt inverkar på den rättsliga situationen för de mottagare som skall genomföra det. [12]

15. Mot bakgrund av Irlands svar på de frågor som har ställts i processledande syfte har förstainstansrätten emellertid ex officio tagit upp frågan huruvida Thomas Flaherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) och O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) [13] hade ett berättigat intresse av att få saken prövad (se ovan punkt 17). Den konstaterade följande:

"62 Det framgår av dessa svar att dessa fyra sökandes ansökningar har sin grund i att deras avsikt, vid den aktuella tidpunkten, var att låta tillverka fartyg och ge dem de namn som återges i bilaga II till det ifrågasatta beslutet. Det har emellertid visat sig att dessa sökande inte har börjat låta tillverka dessa fartyg med följden att de vid tidpunkten för det ifrågasatta beslutet inte var ägare till de ifrågavarande fartygen. Av detta följer att dessa sökande inte har ett berättigat intresse av att få saken prövad. I vilket fall som helst berörs de inte personligen av det ifrågasatta beslutet, eftersom fartygen i fråga är fiktiva."

16. Förstainstansrätten ogiltigförklarade därefter det ifrågasatta beslutet till den del det berör de övriga 19 sökandenas fartyg. Den konstaterade att kommissionen hade överskridit sina befogenheter genom att i det ifrågasatta beslutet anta kriterier som inte anges i den tillämpliga lagstiftningen, [14] särskilt genom att avvisa alla ansökningar om extra säkerhetstonnage som inte skapas genom ändringar av befintliga fartyg, utan genom att nya fartyg byggs för att ersätta befintliga fartyg. [15]

17. Klagandena anser att konstaterandet angående upptagande till sakprövning av deras talan innebar en felaktig

12 — Punkterna 42–60 i den överklagade domen.

13 — Inte delaktig i förevarande överklagande. Se fotnot 6.

14 — Punkt 134 i den överklagade domen.

15 — Punkterna 102–132 i den överklagade domen. Eftersom marinhistorien är fylld av melankoliska incidenter där ändrade och/eller "förbättrade" fartyg har visat sig vara behäftade med konstruktionsfel och sjunkit vid dåligt väder, kan man kanske för fiskarnas skull vara tacksam för att förstainstansrätten drog de slutsatser den gjorde.

rättstillämpning. De har yrkat att domstolen skall undanröja den överklagade domen till den del den innebär att deras ansökningar avvisas och att de förpliktas att bära sina egna rättegångskostnader. De har även yrkat att domstolen skall ogiltigförklara det ifrågasatta beslutet och förplikta kommissionen att ersätta samtliga rättegångskostnader i förfarandet.

Bedömning

18. Under såväl det skriftliga som det muntliga förfarandet har parterna ingående diskuterat ett antal sakfrågor som enligt min uppfattning saknar relevans för detta överklagande, som syftar till att fastställa om förstainstansrättens konstaterande i punkt 62 i dess dom kan fastställas.

19. Förstainstansrätten avvisade klagandenas ansökningar med hänvisning till att de inte kunde tas upp till prövning i sak av två skäl: i) att klagandena saknade berättigat intresse av att få saken prövad, därför att även om klagandenas ”avsikt, vid den aktuella tidpunkten, var att låta tillverka fartyg och ge dem de namn som återges i bilaga II till det ifrågasatta beslutet”, så hade de ”inte … börjat låta tillverka dessa fartyg med följden att de vid tidpunkten för det ifrågasatta beslutet inte var ägare till de ifrågavarande fartygen”, och ii) att de inte berördes personligen, eftersom fartygen i fråga var ”fiktiva”.

20. Det bör påpekas att förstainstansrätten i övriga delar av sin dom (som till ingen del har ifrågasatts av kommissionen), för det första, utan att skilja mellan de nu aktuella klagandena och övriga 19 sökande, avvisade kommissionens invändning att ingen av sökandena berördes direkt och personligen av det ifrågasatta beslutet och, för det andra, fann att kommissionen felaktigt avvisat ansökan med hänvisning till att det ökade säkerhetstonnaget var en följd av byggnationen av nya fartyg och inte en ändring av befintliga fartyg.

21. Klagandena har bland annat anfört att konstaterandet att deras talan inte kunde tas upp till sakprövning är oförenligt med dessa övriga konstateranden. Av nedan angivna skäl delar jag i huvudsak den uppfattningen och jag anser i det avseendet inte att det är nödvändigt – eller lämpligt, inom ramen för ett överklagande – att pröva de övriga synpunkter av mer saklig karaktär som framförts.

Berättigat intresse av att få saken prövad

22. Enligt fast rättspraxis kan en talan om ogiltigförklaring som väcks av en fysisk eller juridisk person endast tas upp till sakprövning om sökandena har ett intresse av att få

den ifrågasatta rättsakten ogiltigförklarad. Det skall vara fråga om ett faktiskt och vid den aktuella tidpunkten föreliggande intresse. Det skall bedömas den dag talan väcks. [16]

23. I punkt 62 i sin dom betraktade förstainstansrätten ägandet av utbytesfartygen vid tidpunkten för det ifrågasatta beslutet som den avgörande faktorn för att fastställa att klagandena saknade ett berättigat intresse av att få saken prövad. Av domen framgår inte uttryckligen att de 19 övriga sökandena ägde ersättningsfartyg vid den tidpunkten, men det kan antas att förstainstansrätten fann att så var fallet, eftersom dess beslut angående upptagande till sakprövning annars skulle ha varit helt godtyckligt.

24. Den utgick således från att de sökande som redan byggt (eller som kanske redan höll på att bygga) ersättningsfartyg som de ägde vid tidpunkten för det ifrågasatta beslutet hade ett berättigat intresse av att beslutet skulle ogiltigförklaras, medan de sökande som inte vidtagit dylika åtgärder inte hade ett sådant intresse.

25. Jag anser att det synsättet är felaktigt.

16 — Se, för ett aktuellt exempel på denna rättspraxis, dom av den 20 september 2007 i mål T-136/05, Salvat Père & Fils m.fl. mot kommissionen (REG 2007, s. II-4063), punkt 34 och där angiven rättspraxis.

26. Det förfarande som behandlas i förevarande mål är ett tillståndsförfarande. Ett visst tonnage är tillåtet för varje medlemsstats fiskeflotta och särskilda ökningar av det tonnaget kan godkännas genom beslut av kommissionen om de berörda kriterierna är uppfyllda.

27. Det är visserligen sant att förfarandet inte tycks inbegripa något förbud mot att genomföra det arbete som krävs för en sådan ökning av tonnaget innan tillståndet beslutas. Det hindrar dock inte heller att tillståndet inväntas innan arbetet genomförs. Många kan faktiskt anse att det är ett lämpligare, för att inte säga ett mer korrekt, tillvägagångssätt.

28. Om, såsom förstainstansrätten konstaterade, en ökning av säkerhetstonnaget genom byggnation av ett ersättningsfartyg kunde beviljas tillstånd, så kan vem som helst som ansöker om tillstånd till en sådan ökning naturligtvis ha ett intresse av att begära ogiltigförklaring av ett beslut genom vilket det tillståndet nekas. Det stämmer naturligtvis att intresset är mer akut för personer som vid tidpunkten för beslutet redan haft utgifter för den berörda byggnationen, men det föreligger för alla. En ogiltigförklaring av beslutet innebär för alla dem vars ansökan avslogs att det åter blir möjligt att få ett tillstånd, och ett sådant tillstånd innebär, om det beviljas, att

de olika åtgärder som återstår att vidta för att uppnå eller använda det ökade säkerhetstonnaget nu kan vidtas. I den överklagade domen anges inga skäl till varför skillnad skall göras mellan sökande beroende på i vilken mån de redan före dagen för det ifrågasatta beslutet har kunnat räkna med ett tillståndbeslut och jag anser inte att några sådana skäl föreligger.

29. Kommissionens argument att det berättigade intresset kan förfalla under förfarandet och att klagandenas intresse grundas på en framtida, hypotetisk händelse faller därför bort.

Personligen berörd

30. Det andra kriterium som förstainstansrätten lade till grund för konstaterandet att klagandenas talan inte kunde tas upp till sakprövning var att de inte var personligen berörda i den mening som avses i artikel 230 EG. Den godtog att samtliga sökande var direkt berörda av det ifrågasatta beslutet och att ägandet av de fartyg som namngavs i bilagorna var tillräckligt för att styrka att de var personligen berörda, och klagandena särskiljdes endast med hänvisning till att fartygen i fråga var ”fiktiva”.

31. Jag anser att det finns två sätt att tolka vad förstainstansrätten kan ha menat med det ordet.

32. Den normala innebörden av ”fiktiv” är att någonting inte är äkta eller föreges existera och således endast finns i fantasin. Om den tillämpas på förevarande mål skulle det innebära att klagandena inte de facto ville ersätta sina ursprungliga fartyg med alternativa fartyg med ytterligare säkerhetstonnage, eller att det endast var en vag idé eller plan som inte fått någon påvisbar effekt.

33. Det finns dock inga faktiska slutsatser i den överklagade domen som stöder en sådan slutsats. Enbart det faktum att klagandena vid tidpunkten för det ifrågasatta beslutet ännu inte byggt eller börjat bygga de avsedda ersättningsfartygen är inte tillräckligt för detta.

34. Den alternativa tolkningen är att förstainstansrätten med ”fiktiva” endast ville markera att fartygen inte existerade.

35. Det är, som kommissionen har påpekat, riktigt att frågan huruvida ett visst fartyg har

byggts eller inte är en faktisk fråga som inte kan prövas inom ramen för ett överklagande, om inte förstainstansrätten förvanskat bevisningen. Den slutsats som kan dras av denna omständighet (i synnerhet frågan huruvida det faktum att ett planerat fartyg ännu inte har byggts innebär att en sökande inte är personligen berörd) är dock en rättslig fråga som kan överklagas.

36. Av samma skäl som jag har angett ovan i fråga om det berättigade intresset,[17] i den mån de är relevanta, kan jag inte godta att förekomsten eller ägandet av ersättningsfartyget den dag förfarandet vid förstainstansrätten inleddes eller dagen för den överklagade domen, är rätt test för att fastställa om klagandena är personligen berörda av det ifrågasatta beslutet.

37. Vid förhandlingen jämförde kommissionen klagandena med en person som någon gång kan tänka sig att köpa en Ferrari. Den ansåg att den avsikten inte medför att en sådan person är den faktiska (nuvarande) ägaren till en Ferrari, och den särskiljer honom inte heller i tillräcklig grad för att han skall kunna ifrågasätta ett beslut rörande bilar av märket Ferrari. Kommissionen har helt rätt i fråga om en person som en dag hoppas bli ägare till en Ferrari. Den jämförelse som kommissionen försöker göra med klagandenas situation håller dock inte vid närmare betraktelse.

38. Som förstainstansrätten konstaterade i punkterna 42–60 i sin dom var samtliga sökande personligen berörda av det ifrågasatta beslutet eftersom de ingett individuella ansökningar om tillstånd till extra säkerhetstonnage, vilka ingetts och granskats från fall till fall, och eftersom de identifierats individuellt som ägare till de fartyg som förtecknades i bilaga II till beslutet.

39. Den situationen kan inte jämföras med situationen för en person som hoppas kunna köpa en Ferrari en dag och som vill väcka talan mot en allmän rättsakt rörande bilar av märket Ferrari som kan sätta käppar i hjulet för hans plan.

40. Kommissionen har vidare gjort gällande att så länge ett fartyg fortfarande befinner sig på ritbordet kan ägandet av detta inte tillskrivas någon särskild part. Således kan en part som vid en viss tidpunkt bara innehar ritningarna till ett visst fartyg inte vara personligen berörd. De ingivna ritning-

17 — Se punkterna 22-28.

arna kan (alternativt eller därutöver) senare användas av en annan part.

41. Jag anser att det argumentet är ovidkommande.

42. Alla ritningar kan kopieras eller återanvändas på olika sätt, med eller utan ändringar, oberoende av om de avser nya fartyg eller ändringar av befintliga fartyg. Som kommissionen själv påpekade vid förhandlingen och som framgår av det rättsliga sammanhanget, prövas ansökningar om säkerhetstonnage från fall till fall. Om de beviljas tillfaller säkerhetstonnaget den specifika ansökan. Oberoende av om samma ritningar senare eller därutöver används i ett annat sammanhang, gäller tillståndet till ökat säkerhetstonnage endast innehavaren av ett specifikt utpekat fartyg.

43. Jag anser att beroende på vad förstainstansrätten menade med att använda ordet ”fiktiv” var dess klassificering av de faktiska omständigheterna rättsligt felaktig, eller så tillämpade den ett test för att fastställa huruvida klagandena var personligen berörda som var rättsligt felaktigt.

Förslag till avgörande i överklagandet

44. Av dessa skäl anser jag att förstainstansrättens dom skall undanröjas till den del däri fastställs att klagandenas ansökan inte kunde tas upp till prövning i sak.

Sakfrågan i första instans

45. Enligt artikel 61 i domstolens stadga kan domstolen själv, när ett avgörande från förstainstansrätten upphävs, slutligt avgöra målet om det är färdigt för avgörande.

46. Det är vanligen inte lämpligt att domstolen prövar målet i sak i första instans, sedan den upphävt ett konstaterande av att hinder för sakprövning föreligger. I de flesta fall har resonemanget i sak per definition inte prövats av förstainstansrätten och målet kommer således inte att kunna avgöras av domstolen.

47. I förevarande mål föreligger dock ingen skillnad mellan klagandena och de övriga 19 sökandena, när deras talan väl accepterats. Samtliga mål var konnexa, samtliga

sökande företräddes av samma advokat, förstainstansrätten prövade samtliga argument tillsammans och gjorde ingen skillnad mellan enskilda sökande. Den fattade sitt beslut på grunder som var lika giltiga för samtliga sökande.

48. Prövningen i sak i den överklagade domen kan därför tillämpas på klagandena utan ändring, vilket ger exakt det resultat de ursprungligen yrkade. Domen skall därför endast undanröjas till den del däri fastställdes att klagandenas ansökningar inte kunde tas upp till prövning i sak.

49. Eftersom förstainstansrätten emellertid inskränkte ogiltigförklaringen av det ifrågasatta beslutet till att gälla dess verkan avseende de fartyg som ägdes av de sökande vars ansökningar tagits upp till prövning i sak, skall domstolen även ogiltigförklara kommissionens beslut 2003/245/EG till den del det gäller klagandenas fartyg. Detta skulle försätta klagandena i samma situation som de sökande som vann målet vid förstainstansrätten och nu inväntar ett nytt beslut från kommissionen angående deras ansökan om säkerhetstonnage.

Rättegångskostnader

50. Enligt artikel 69.2 i rättegångsreglerna skall tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Klagandena har yrkat ersättning för rättegångskostnaderna, och kommissionens argument inom ramen för överklagandet skall enligt min uppfattning inte godtas. Kommissionen skall därför förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna.

Förslag till avgörande

51. Jag föreslår därför att domstolen skall

— upphäva förstainstansrättens dom i de förenade målen T-224/03, T-226/03 och T-236/03 till den del förstainstansrätten däri avvisade ansökningarna om ogil-

tigförklaring av kommissionens beslut 2003/245/EG med hänvisning till att de inte kunde tas upp till sakprövning och förpliktade klagandena att bära sina rättegångskostnader,

— ogiltigförklara kommissionens beslut 2003/245/EG av den 4 april 2003 om de ansökningar som kommissionen mottagit om utökning av FUP IV-målen med hänsyn till förbättringar av säkerhet, navigation till sjöss, hygien, produktkvalitet och arbetsförhållanden när det gäller fartyg vars totala längd överskrider 12 meter i dess helhet till den del det är tillämpligt på klagandenas fartyg, och

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.