ĢENERĀLADVOKĀTES ELEANORAS ŠARPSTONES [*ELEANOR SHARPSTON*] SECINĀJUMI,

sniegti 2007. gada 11. decembrī [1]

1. Apelācijas sūdzības iesniedzējiem pieder kuģi, kas veidoja daļu no Īrijas zvejas flotes. Pirmās instances tiesā viņi lūdza atcelt Lēmumu 2003/245/EK [2] (turpmāk tekstā — "apstrīdētais lēmums"), ar kuru Komisija noraidīja viņu lūgumus palielināt viņu kuģu "drošības tonnāžu" [3].

2. Pārsūdzētajā spriedumā [4] Pirmās instances tiesa atzina, ka apelācijas sūdzības iesniedzējiem nebija tiesisko interešu celt prasību, jo apstrīdētā lēmuma datumā tie nebija uzbūvējuši attiecīgos kuģus un līdz ar to viņi nebija to īpašnieki. Tā atzina arī, ka apstrīdētais lēmums individuāli neskāra apelācijas sūdzības iesniedzējus, jo attiecīgie kuģi bija "fiktīvi" [5].

3. Tādēļ Pirmās instances tiesa noraidīja viņu prasības kā nepieņemamas. Attiecībā uz pārējiem deviņpadsmit prasītājiem tā atzina, ka viņu prasības bija pieņemamas, un atcēla apstrīdēto lēmumu.

4. Trīs no četriem nesekmīgajiem prasītājiem [6] ir iesnieguši apelācijas sūdzības. Tie lūdz Tiesu atcelt Pirmās instances tiesas spriedumu daļā, kurā noraidītas viņu prasības, un atcelt apstrīdēto lēmumu.

1 — Oriģinālvaloda — angļu.

2 — Komisijas 2003. gada 4. aprīļa Lēmums par Komisijas saņemtajiem lūgumiem palielināt *MAGP* IV mērķus, lai uzlabotu drošību, kuģošanu jūrā, higiēnu, produktu kvalitāti un darba apstākļus uz zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir lielāks par 12 metriem (OV L 90, 48. lpp.).

3 — Kuģa tonnāžas palielinājums, lai padarītu to piemērotāku iešanai jūrā vai nodrošinātu drošākus darba apstākļus tā apkalpei, nepalielinot tā zivju pārvadāšanai pieejamo tonnāžu.

4 — 2006. gada 13. jūnija spriedums apvienotajās lietās no T-218/03 līdz T-240/03 *Boyle* u.c./Komisija (Krājums, II-1699. lpp.).

5 — Pārsūdzētā sprieduma 62. punkts.

6 — Ceturtais prasītājs — *O'Neill Fishing Co. Ltd* (lieta T-239/03) nav iesaistīts šajā apelācijas tiesvedībā.

Atbilstošās tiesību normas

5. Padomes Lēmuma 97/413/EK[7] 4. panta 2. punkts ir definēts šādi:

"Dalībvalstīm paredzētajās daudzgadu vadības programmās [8] ražošanas jaudas pieaugums, kas izriet vienīgi no uzlabojumiem jautājumā par drošību, katrā atsevišķā gadījumā pamato flotes segmenta mērķu pieaugumu šajā pašā līmenī, ja tas neizraisa attiecīgo kuģu zvejas intensitātes pieaugumu." [Neoficiāls tulkojums]

6. Saskaņā ar Komisijas Lēmuma 98/125/EK pielikuma 3.3. punktu[9]:

"Dalībvalstis var jebkurā brīdī iesniegt Komisijai programmu par drošības uzlabojumiem. Saskaņā ar Lēmuma 97/413 [..] 3. un 4. pantu Komisija izlemj, vai tādā programmā paredzētais ražošanas jaudas palielinājums pamato *MAGP IV* mērķu atbilstīgo pieaugumu.

[..]" [Neoficiāls tulkojums]

Prāvas rašanās fakti

7. Laikposmā no 1999. gada līdz 2001. gadam Īrijas Komunikāciju, jūras un dabas resursu departaments (turpmāk tekstā — "Departaments") un Komisija veica saraksti par Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu.

8. Šajā laikposmā katrs no apelācijas sūdzības iesniedzējiem lūdza Departamentam palielināt ražošanas jaudu sakarā ar drošības uzlabojumiem, pamatojoties uz Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu un Lēmuma 98/125 pielikuma 3.3. punktu.

9. Ar 2001. gada 14. decembra vēstuli Departaments lūdza Komisijai palielināt

7 — 1997. gada 26. jūnija Lēmums par mērķiem un detalizētiem noteikumiem Kopienas zivsaimniecības sektora restrukturizācijai laikposmā no 1997. gada 1. janvāra līdz 2001. gada 31. decembrim, lai sasniegtu noturīgu līdzsvaru starp resursiem un to izmantošanu (OV L 175, 27. lpp.).

8 — Saīsinātais nosaukums — *MAGP*.

9 — 1997. gada 16. decembra Lēmums par Īrijas zvejas flotes daudzgadu vadības programmas apstiprināšanu laikposmam no 1997. gada 1. janvāra līdz 2001. gada 31. decembrim (OV 1998, L 39, 41. lpp.; turpmāk tekstā — "*MAGP* IV").

par 1304 bruto tonnām (turpmāk tekstā — "BT") polivalento [10] un par 5335 BT pelagiālo [11] Īrijas flotes segmentu, pamatojoties uz Lēmuma 97/413 4. panta 2. punktu (citas dalībvalstis izteica līdzīgus lūgumus attiecībā uz viņu zvejas flotes kuģiem).

10. Departaments šajā vēstulē norādīja, ka tā ir sagatavota, ņemot vērā 38 kuģu īpašnieku lūgumu, kuri uz sev piederošajiem kuģiem bija veikuši izmaiņas vai bija tos nomainījuši, vai vēlējās to darīt. Tai bija pievienoti dokumenti par attiecīgajiem kuģiem, tostarp apelācijas sūdzības iesniedzēju kuģiem.

11. 2003. gada 4. aprīlī Komisija pieņēma apstrīdēto lēmumu. Tā rezolutīvā daļa formulēta šādi:

"*Pirmais pants*

Lūgumu pieņemamība

Lūgumi par *MAGP* IV mērķu palielināšanu jautājumā par tonnāžu tiek uzskatīti par pieņemamiem ar šādiem nosacījumiem:

1) lūgumi, kurus dalībvalsts par katru gadījumu atsevišķi ir nosūtījusi līdz 2001. gada 31. decembrim;

2) kuģim ir jābūt pareizi reģistrētam Kopienu zvejas flotes reģistrā;

3) attiecīgā kuģa kopējam garumam ir jābūt lielākam vai vismaz vienādam ar piecpadsmit metriem;

4) tonnāžas palielināšanai jārodas modernizācijas darbu rezultātā uz galvenā klāja, kas veikti vai ir veicami uz esoša reģistrēta zvejas kuģa, kurš darbu sākšanas brīdī ir vismaz piecus gadu vecs. Ja kuģis ir pazudis jūrā, tonnāžas palielināšanai

10 — Šis segments sastāv no dažādu pielietojumu kuģiem un tas ietver mazus iekšzemes ūdeņu kuģus un vidējus un lielus piekrastes kuģus, kas zvejo sīgas, pelaģiālās zivju sugas un divvāku gliemjus: skat. Īrijas Komunikāciju, jūras un dabas resursu departamenta Jūras zvejas kuģu licencēšanas iestādes 2005. gada ziņojuma (turpmāk tekstā — "2005. gada ziņojums") 7. lappusi, pieejams interneta vietnē http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76–B763–43A7–8AB9–F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Šis segments ietver kuģus, kas pārsvarā nodarbojas ar pelaģiālo zivju sugu (galvenokārt siļķu, makreļu, stavridu un putasu) zveju: skat. 2005. gada ziņojuma 7. lappusi.

jārodas sakarā ar nomaiņas zvejas kuģa lielāku tilpumu zem galvenā klāja salīdzinājumā ar jūrā pazudušo zvejas kuģi;

5) tonnāžas palielināšana ir pamatota ar uzlabojumiem attiecībā uz drošību, kuģošanu jūrā, higiēnu, produktu kvalitāti un darba apstākļiem;

6) tā kuģa, kuram ir izdarītas izmaiņas, vai nomaiņas kuģa tilpums zem galvenā klāja nevar tikt palielināts.

Lūgumi par *MAGP* IV mērķu palielināšanu jautājumā par jaudu nav pieņemami.

2. pants

Lūgumi, kas ir tikuši pieņemti saskaņā ar 1. pantā noteiktajiem kritērijiem, ir iekļauti I pielikumā.

Lūgumi, kas ir tikuši noraidīti saskaņā ar 1. pantā noteiktajiem kritērijiem, ir iekļauti II pielikumā.

3. pants

Šī lēmuma adresāti ir Beļģijas Karaliste, Īrija, Nīderlandes Karaliste, Zviedrijas Karaliste un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste."

12. Apstrīdētā lēmuma II pielikumā ietvertajā "noraidīto lūgumu" sarakstā bija iekļauti visi apelācijas sūdzības iesniedzēju lūgumi attiecībā uz jauniem kuģiem, lai aizvietotu attiecīgi, *MFV Westward Isle* (*Flaherty*), *MFV Menhaden* (*Murphy*) un *MFV Golden Rose* (*Ocean Trawlers*), no kuriem neviens nebija pazudis jūrā.

Tiesvedība Pirmās instances tiesā un pārsūdzētais spriedums

13. Pirmās instances tiesā 23 prasītāji lūdza atcelt apstrīdēto lēmumu daļā, kurā noraidīti lūgumi palielināt viņu zvejas kuģu ražošanas jaudu. Visi šie lūgumi attiecās uz jaunu kuģu būvi, lai nomainītu eksistējošus kuģus, kuri nebija pazuduši jūrā. Tie norādīja uz Komisijas pilnvaru trūkumu, pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu un vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu.

14. Pirmās instances tiesa vispirms izvērtēja Komisijas iebildi par nepieņemamību, kas izvirzīta, motivējot ar to, ka prasītāji ar apstrīdēto lēmumu nebija skarti tieši un individuāli EKL 230. panta nozīmē. Tā noraidīja šo iebildi galvenokārt tāpēc, ka i) šis lēmums bija uzskatāms par individuālo lēmumu kopumu, kurā katrs no tiem ietekmē pielikumos minēto kuģu īpašnieku, ieskaitot prasītājus, kuri attiecībā pret ikvienu citu personu tika raksturoti un individualizēti analogi šī lēmuma adresātiem, tiesisko stāvokli, un ii) tas tieši ietekmēja prasītāju tiesisko stāvokli, neatstājot nekādu rīcības brīvību adresātiem, kam ir uzticēts pienākums izpildīt šo lēmumu [12].

15. Tomēr, ņemot vērā Īrijas atbildes uz jautājumiem, kas tika uzdoti procesa organizatorisko pasākumu ietvaros, Pirmās instances tiesa pēc pašas ierosmes uzdeva jautājumu par to, vai *Thomas Flaherty* (lieta T-224/03), *Ocean Trawlers Ltd* (lieta T-226/03), *Larry Murphy* (lieta T-236/03) un *O'Neill Fishing Co. Ltd* (lieta T-239/03) [13] bija interese celt prasību. Sprieduma 62. punktā tā secināja:

"62. No šīm atbildēm izriet, ka šo četru prasītāju celtās prasības bija balstītas uz viņu tā laika nodomu būvēt kuģus un piešķirt tiem apstrīdētā lēmuma II pielikumā pārņemtos nosaukumus. Tomēr izrādījās, ka šie prasītāji nebija sākuši kuģu būvēšanu, tā ka apstrīdētā lēmuma datumā tie patiesībā nebija attiecīgo kuģu īpašnieki. No tā izriet, ka minētajiem prasītājiem nebija intereses celt prasību. Jebkurā gadījumā tie nebija skarti individuāli ar apstrīdēto lēmumu tāpēc, ka attiecīgie kuģi bija fiktīvi."

16. Pēc tam Pirmās instances tiesa atcēla apstrīdēto lēmumu daļā, kurā tas attiecās uz pārējo deviņpadsmit prasītāju kuģiem. Tā atzina, ka Komisija bija pārkāpusi savas pilnvaras, it īpaši apstrīdētajā lēmumā pieņemot kritērijus, kādi nebija paredzēti piemērojamajā tiesiskajā regulējumā [14], it īpaši noraidot visus lūgumus atļaut papildu drošības tonnāžu, kas tiktu panākta nevis modificējot pastāvošos kuģus, bet būvējot jaunus kuģus pastāvošo kuģu vietā [15].

17. Apelācijas sūdzības iesniedzēji norāda, ka vērtējumā par to prasības pieteikumu pieņemamību bija pieļauta tiesību kļūda.

12 — Pārsūdzētā sprieduma 42.–60. punkts.

13 — *O'Neill Fishing Co. Ltd* šajā apelācijas tiesvedībā nav iesaistīts: skat. 6. zemsvītras piezīmi.

14 — Pārsūdzētā sprieduma 134. punkts.

15 — Pārsūdzētā sprieduma 102.–132. punkts. Tā kā jūrniecības vēsturē ir atrodams garš un skumjš saraksts ar gadījumiem, kuros pārbūvēti un/vai "uzlaboti" kuģi vēlāk pie nelabvēlīgiem laika apstākļiem ir tikuši būtiski bojāti un nogrimuši, tad iespējams, ka zvejnieku vārdā vajadzētu būt pateicīgiem par to, ka Pirmās instances tiesa nonāca pie tā secinājuma, pie kura tā nonāca.

Tie lūdz Tiesu atcelt pārsūdzēto spriedumu daļā, kurā noraidītas to prasības un tiem piespriests segt savus tiesāšanās izdevumus. Tie lūdz Tiesai arī atcelt apstrīdēto lēmumu un piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus visās instancēs.

Analīze

18. Rakstveida un mutvārdu procesa gaitā lietas dalībnieki plaši apsprieda vairākus faktiskos apstākļus, kuriem, manuprāt, nav nozīmes šīs apelācijas ietvaros, kuras mērķis ir konstatēt, vai var apstiprināt kā tiesiski pareizu Pirmās instances tiesas secinājumu tās sprieduma 62. punktā.

19. Pirmās instances tiesa noraidīja apelācijas sūdzības iesniedzēju prasības pieteikumus kā nepieņemamus divu iemeslu dēļ: i) sakarā ar interešu celt prasību neesamību, jo, kaut gan apelācijas sūdzības iesniedzējiem attiecīgajā laikā bija "nodoms būvēt kuģus un piešķirt tiem apstrīdētā lēmuma II pielikumā pārņemtos nosaukumus", viņi "nebija sākuši kuģu būvēšanu, tā ka apstrīdētā lēmuma datumā tie patiesībā nebija attiecīgo kuģu īpašnieki"; un ii) sakarā ar to, ka apelācijas sūdzības iesniedzēji nebija individuāli skarti, jo attiecīgie kuģi bija "fiktīvi".

20. Ir svarīgi atgādināt, ka Pirmās instances tiesa pārējā sprieduma daļā (kuru Komisija neapstrīd): i) noraidīja — nenošķirot šīs apelācijas sūdzības iesniedzējus un pārējos deviņpadsmit prasītājus — Komisijas iebildi par to, ka neviens no prasītājiem ar apstrīdēto lēmumu nebija tieši un individuāli skarts, un ii) atzina, ka Komisija bija kļūdījusies, noraidot lūgumus tāpēc, ka palielinātā drošības tonnāža radās, būvējot jaunus kuģus, nevis pārbūvējot esošos kuģus.

21. Apelācijas sūdzības iesniedzēji *inter alia* norāda, ka secinājums par viņu prasību nepieņemamību nav saderīgs ar šiem pārējiem secinājumiem. Ievērojot turpmāk minēto, es būtībā piekrītu šim argumentam un neuzskatu šajā nolūkā par nepieciešamu — vai apelācijas kontekstā par atbilstošu — izvērtēt pārējos izvirzītos apsvērumus, kuri ir vairāk saistīti ar faktiem.

Intereses prasības celšanā

22. Atbilstoši pastāvīgai judikatūrai prasība atcelt tiesību aktu, ko cēlusi fiziska vai juridiska persona, ir pieņemama tikai tad, ja šai personai ir interese apstrīdētā tiesību akta atcelšanā. Šai interesei jābūt pastāvošai un

faktiskai. Tā tiek novērtēta prasības celšanas brīdī [16].

23. Pirmās instances tiesa sava sprieduma 62. punktā uzskatīja, ka īpašumtiesības uz nomaiņas kuģi apstrīdētā lēmuma datumā bija izšķirošais faktors, lai konstatētu apelācijas sūdzības iesniedzēju interešu neesamību. Nevienā no šī sprieduma punktiem tā skaidri nekonstatēja, ka pārējiem deviņpadsmit prasītājiem šajā datumā piederēja nomaiņas kuģi, bet var pieņemt, ka tā bija pārliecināta šajā jautājumā, jo citādi tās lēmums par pieņemamību būtu bijis pilnīgi patvaļīgs.

24. Līdz ar to tā pieņēma, ka prasītājiem, kuri jau bija uzbūvējuši (vai varbūt jau būvēja) nomaiņas kuģus, kuri tiem piederēja apstrīdētā lēmuma datumā, bija interese lēmuma atcelšanā, bet prasītājiem, kuri nebija tā rīkojušies, nebija šādas intereses.

25. Manuprāt, šī pieeja ir pilnīgi nepareiza.

16 — Kā nesenu šīs judikatūras piemēru skat. 2007. gada 20. septembra spriedumu lietā T-136/05 *Salvat père & Fils* u.c./Komisija (Krājums, II-4063. lpp., 34. punkts un tajā minētie spriedumi).

26. Procedūra, uz ko attiecas šī lieta, ir apstiprināšanas procedūra. Katras dalībvalsts zvejas flotei tiek apstiprināta noteikta tonnāža, un ar Komisijas lēmumu var atļaut palielināt šo tonnāžu par konkrētiem apjomiem, ja tiek izpildīti atbilstošie kritēriji.

27. Protams, ir taisnība, ka šī procedūra šķietami neparedz nekādu aizliegumu veikt šādam tonnāžas palielinājumam nepieciešamos darbus pirms atļaujas saņemšanas. Tomēr tā arī neliedz sagaidīt atļauju pirms darba uzsākšanas. Faktiski daudziem varētu šķist, ka šī pēdējā pieeja ir piesardzīgāka, lai neteiktu, ka pareizāka.

28. Ja, kā konstatēja Pirmās instances tiesa, drošības tonnāžas palielinājums, uzbūvējot nomaiņas kuģi, var būt atļaujas priekšmets, tad ir skaidrs, ka ikvienai personai, kas ir lūgusi apstiprināt šādu palielinājumu, ir acīmredzama interese, lai tiktu atcelts lēmums, ar kuru šāds apstiprinājums noraidīts. Nav šaubu, ka šī interese ir spiedošāka tiem, kuriem lēmuma pieņemšanas laikā jau ir bijušas izmaksas sakarā ar attiecīgo būvniecību, tomēr interese ir visām personām. Lēmuma atcelšana visiem tiem, kuru lūgumi tika noraidīti, nozīmē, ka atkal ir iespējams saņemt apstiprinājumu, un šāds apstiprinājums, ja tas tiktu izdots, nozīmē, ka tagad drīkst veikt atlikušos pasākumus, kas ir nepieciešami, lai panāktu vai izmantotu

palielināto drošības tonnāžu. Pārsūdzētajā spriedumā netiek sniegts nekāds pamatojums tam, kāpēc prasītāji tiek nošķirti atkarībā no tā, cik lielā mērā tie pirms apstrīdētā lēmuma datuma jau ir apsteiguši apstiprinājumu, un man šķiet, ka šāds pamatojums neeksistē.

29. Tādēļ nevar pieņemt Komisijas argumentus par to, ka interese var zust tiesvedības gaitā un ka apelācijas sūdzības iesniedzēju interese ir pamatota ar hipotētisku nākotnes notikumu.

Individuāla skaršana

30. Otrs kritērijs, uz kuru pamatojoties Pirmās instances tiesa atzina, ka apelācijas sūdzības iesniedzēju prasības nav pieņemamas, bija tāds, ka tie nebija individuāli skarti EKL 230. panta izpratnē. Tā piekrita, ka apstrīdētais lēmums tieši skāra visus prasītājus un ka īpašumtiesības uz pielikumos minētajiem kuģiem bija pietiekamas, lai konstatētu individuālu skaršanu, nošķirot apelācijas sūdzības iesniedzējus tikai tāpēc, ka attiecīgie kuģi bija "fiktīvi".

31. Manuprāt, ir iespējamas divas nozīmes, kurās Pirmās instances tiesa var būt izmantojusi šo vārdu.

32. Vārda "fiktīvs" parastā nozīme attiecas uz kaut ko, kas nav īsts vai kā pastāvēšana ir izdomāta, un tāpēc tas pastāv tikai iedomās. Piemērojot šo nozīmi šajā lietā, tas nozīmētu, ka apelācijas sūdzības iesniedzēji patiesībā negribēja nomainīt savus oriģinālos kuģus ar alternatīviem kuģiem, kuros bija iebūvēta papildu drošības tonnāža, vai ka tā bija tikai neskaidra ideja vai plāns, kas netika īstenots nekādā redzamā veidā.

33. Tomēr pārsūdzētajā spriedumā nav faktu konstatējuma, ar ko var pamatot šādu viedokli. To nevar secināt vienīgi no apstākļa, ka apelācijas sūdzības iesniedzēji apstrīdētā lēmuma datumā vēl nebija uzbūvējuši vai sākuši būvēt iecerētos nomaiņas kuģus.

34. Alternatīva interpretācija ir tāda, ka, izmantojot vārdu "fiktīvi", Pirmās instances tiesa vienkārši vēlējās norādīt, ka kuģi vēl neeksistēja.

35. Ir taisnība, kā to norāda Komisija, ka jautājums par to, vai konkrētais kuģis bija

vai nebija uzbūvēts, ir jautājums par faktiem, kuru nevar izskatīt apelācijas tiesvedībā, ja vien Pirmās instances tiesa nav izkropļojusi pierādījumus. Tomēr secinājumi, kas izdarāmi no šī fakta (it īpaši, vai fakts, ka plānotais kuģis vēl nav uzbūvēts, nozīmē, ka prasītājs nav individuāli skarts), ir tiesību jautājumi, par kuriem drīkst iesniegt apelācijas sūdzību.

36. To pašu iemeslu dēļ, kurus es esmu izklāstījusi iepriekš attiecībā uz interesi [17], *mutatis mutandis* es nepiekrītu, ka nomaiņas kuģu esamība vai īpašuma tiesības uz tiem apstrīdētā lēmuma datumā — datumā, kurā tiek uzsākta tiesvedība Pirmās instances tiesā, vai datumā, kurā tika pasludināts pārsūdzētais spriedums,– ir pareizais kritērijs, lai noteiktu, vai apstrīdētais lēmums individuāli skāra apelācijas sūdzības iesniedzējus.

37. Tiesas sēdē Komisija centās salīdzināt apelācijas sūdzības iesniedzējus ar personu, kura kādu dienu varētu iegādāties *Ferrari*. Tā apgalvoja, ka nodoms nepadara šādu personu par faktisko (pašreizējo) *Ferrari* īpašnieku vai individuāli nenošķir šo personu pietiekamā apmērā, lai šī persona varētu apstrīdēt jebkādu lēmumu attiecībā uz *Ferrari* automašīnām. Komisijai ir pilnīga taisnība attiecībā uz iespējamo *Ferrari* īpašnieku. Tomēr salīdzinājums, ko tā cenšas veikt ar apelācijas sūdzības iesniedzēju situāciju, nav apstiprināms.

38. Kā Pirmās instances tiesa konstatēja tās sprieduma 42.–60. punktā, apstrīdētais lēmums individuāli skar visus prasītājus tādēļ, ka tie bija iesnieguši individuālus lūgumus apstiprināt papildu drošības tonnāžu, tādēļ, ka šie lūgumi tika iesniegti un izskatīti katrā gadījumā atsevišķi, un tādēļ, ka tie bija individuāli norādīti kā lēmuma II pielikumā minēto kuģu īpašnieki.

39. Šo situāciju nevar salīdzināt ar tāda indivīda situāciju, kurš kādu dienu cer iegādāties *Ferrari* un cenšas apstrīdēt vispārējo tiesību aktu, kas attiecas uz *Ferrari* automašīnām un kas varētu apdraudēt viņa cerības.

40. Komisija turklāt apgalvo, ka, kamēr kuģis vēl joprojām atrodas rasēšanas procesā, nevar teikt, ka tas pieder kādai konkrētai personai. Līdz ar to persona, kurai konkrētā brīdi ir tikai attiecīgā kuģa būves plāns, nevar būt individuāli skarta. Iesniegtos plānus vēlāk var

17 — Skat. 22.–28. punktu.

izmantot cita persona (pirmās personas vietā vai papildus pirmajai personai).

41. Manuprāt, šim argumentam nav nozīmes.

42. Visus plānus, neatkarīgi no tā, vai tie attiecas uz jaunu kuģu būvi vai uz izmaiņām, kas veicamas esošiem kuģiem, ir iespējams atdarināt un atkārtoti izmantot dažādos veidos ar vai bez izmaiņām. Tomēr, kā pati Komisija norādīja tiesas sēdē un kā skaidri izriet no juridiskā konteksta, lūgumi attiecībā uz drošības tonnāžu tiek izskatīti katrā gadījumā atsevišķi. Ja lūgums tiek apmierināts, tad drošības tonnāža tiek palielināta attiecībā uz konkrēto lūgumu. Neatkarīgi no tā, vai tie paši plāni vēlāk vai papildus tiek izmantoti atšķirīgā kontekstā, papildu drošības tonnāžas apstiprinājums attiecas tikai uz konkrēti noteiktā kuģa īpašnieku.

43. Es secinu, ka atkarībā no tā, kādu nozīmi Pirmās instances tiesa vēlējās piešķirt vārdam "fiktīvs", tā vai nu nepareizi juridiski klasificēja faktus vai arī piemēroja no tiesību viedokļa nepareizu kritēriju, lai noteiktu, vai apelācijas sūdzības iesniedzēji ir individuāli skarti.

Secinājumi par apelācijas sūdzību

44. Ievērojot iepriekš minēto, es secinu, ka Pirmās instances tiesas spriedums būtu atceļams daļā, kurā apelācijas sūdzības iesniedzēju prasības atzītas par nepieņemamām.

Pirmās instances procesa būtība

45. Eiropas Kopienu Tiesas Statūtu 61. pantā paredzēts, ka Tiesa, ja Pirmās instances tiesas lēmums tiek atcelts, var pati taisīt galīgo spriedumu lietā, ja to ļauj tiesvedības stadija.

46. Parasti Eiropas Kopienu Tiesai pēc tam, kad tiek atcelts secinājums par nepieņemamību, nav piemērota stadija, lai turpinātu izskatīt lietu pēc būtības kā Pirmās instances tiesa. Lielākajā daļā gadījumu pēc definīcijas Pirmās instances tiesa nebūs izvērtējusi argumentus par lietas būtību, un līdz ar to tiesvedības stadija neļaus Eiropas Kopienu Tiesai pieņemt nolēmumu.

47. Tomēr šajā lietā, ja tiek konstatēts, ka apelācijas sūdzības iesniedzēju prasības ir pieņemamas, viņus nekas neatšķir no pārējiem deviņpadsmit prasītājiem. Visas šīs

prasības ietilpa vienotā prasību virknē, visus prasītājus pārstāvēja vieni un tie paši advokāti, un Pirmās instances tiesa izvērtēja visus argumentus kopā, nenošķirot prasītājus. Tā pieņēma savu nolēmumu, balstoties uz pamatiem, kurus var vienoti piemērot attiecībā uz visiem šiem prasītājiem.

48. Tādēļ vērtējumu pēc būtības pārsūdzētajā spriedumā bez jebkādām izmaiņām var piemērot attiecībā uz apelācijas sūdzības iesniedzējiem, nonākot pie tieši tāda iznākuma, kuru tie sākotnēji centās panākt. Tādēļ spriedums ir jāatceļ tikai daļā, kurā apelācijas sūdzības iesniedzēju prasības atzītas par nepieņemamām.

49. Tomēr, tā kā Pirmās instances tiesa ierobežoja apstrīdētā lēmuma atcelšanas sekas tikai attiecībā uz to prasītāju kuģiem, kuru prasības tika atzītas par pieņemamām, šai tiesai ir jāatceļ arī apstrīdētais lēmums daļā, kurā tas attiecas uz apelācijas sūdzības iesniedzēju kuģiem. Tas ļautu apelācijas sūdzības iesniedzējiem būt tādā pašā stāvoklī kā prasītājiem, kuriem Pirmās instances tiesas spriedums bija labvēlīgs un kuri tagad gaida jaunu Komisijas lēmumu attiecībā uz viņu lūgumiem par drošības tonnāžu.

Tiesāšanās izdevumi

50. Atbilstoši Reglamenta 69. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums nav labvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Apelācijas sūdzības iesniedzēji ir prasījuši piespriest atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, un, manuprāt, Komisijas argumenti apelācijas sūdzībā ir jānoraida. Tādēļ Komisijai jāpiespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Secinājumi

51. Līdz ar to es uzskatu, ka Tiesai:

— jāatceļ Pirmās instances tiesas spriedums apvienotajās lietās T-224/03, T-226/03 un T-236/03 daļā, kurā kā nepieņemamas tika noraidītas prasības atcelt Komisijas

Lēmumu 2003/245/EK un apelācijas sūdzības iesniedzējiem tika piespriests segt savus tiesāšanās izdevumus;

— jāatceļ Komisijas 2003. gada 4. aprīļa Lēmums 2003/245/EK par Komisijas saņemtajiem lūgumiem palielināt *MAGP* IV mērķus, lai uzlabotu drošību, kuģošanu jūrā, higiēnu, produktu kvalitāti un darba apstākļus uz zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir lielāks par 12 metriem, daļā, kas attiecas uz apelācijas sūdzības iesniedzēju kuģiem;

— jāpiespriež Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.