ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Г-ЖА ELEANOR SHARPSTON
представено на 11 декември 2007 година [1]

1. Жалбоподателите в настоящото производство са собственици на кораби, които са част от ирландския риболовен флот. Те искат от Първоинстанционния съд да отмени Решение 2003/245/ЕО [2] (наричано по-нататък „спорното решение“), с което Комисията отхвърля исканията им за увеличаване на „свързания с безопасността тонаж“ [3] на техните кораби.

2. В обжалваното съдебно решение [4] Първоинстанционният съд приема, че жалбоподателите в настоящото производство нямат правен интерес от подаването на жалба, тъй като към датата на спорното решение не са построили въпросните кораби и следователно не са техни собственици. Той приема също че жалбоподателите не са лично засегнати от спорното решение, тъй като въпросните кораби са „въображаеми“ [5].

3. Поради това Първоинстанционният съд отхвърля техните жалби като недопустими. Що се отнася до останалите деветнадесет жалбоподатели в първоинстанционното производство, той обявява жалбите им за допустими и отменя спорното решение.

4. Трима от четиримата жалбоподатели, чиито жалби са отхвърлени в първоинстанционното производство [6], подават настоящата жалба. Те искат от Съда да отмени решението на Първоинстанционния съд в частта, с която се отхвърлят жалбите им, и да отмени спорното решение.

1 — Език на оригиналния текст: английски.

2 — Решение на Комисията от 4 април 2003 г. относно получените от Комисията искания за увеличаване на целите на МПО IV с оглед подобряване на безопасността, мореплаването, хигиената, качеството на продуктите и условията на труд за корабите с обща дължина, по-голяма от 12 метра (ОВ L 90, стр. 48).

3 — Увеличаване на тонажа на кораб с оглед на повишаване на неговата надеждност или гарантиране на по-безопасни условия на труд на неговия екипаж, без да се увеличава наличният тонаж за превозването на риба.

4 — По съединени дела Т-218/03—Т-240/03, Recueil, стр. II-1699, наричано по-нататък „обжалваното съдебно решение“.

5 — Точка 62 от обжалваното съдебно решение.

6 — Четвъртият жалбоподател, O’Neill Fishing Co. Ltd (дело Т-239/03), не е страна в настоящото производство по обжалване.

Правна уредба

5. Член 4, параграф 2 от Решение 97/413/ЕО [7] гласи следното:

„В предназначените за държавите-членки многогодишни програми за ориентиране[[8]] увеличаванията на капацитета, произтичащи единствено от подобрения в областта на безопасността, обосновават за всеки отделен случай същата степен на увеличаване на целите на сегментите на флота, когато не водят до увеличаване на риболовното усилие на съответните кораби.“ [неофициален превод]

6. Съгласно точка 3.3 от приложението към Решение 98/125/ЕО: [9]

„Държавите-членки могат във всеки момент да представят на Комисията програма за подобряване на безопасността. В съответствие с разпоредбите на членове 3 и 4 от Решение 97/413 […] Комисията решава дали предвиденото в такава програма увеличаване на капацитета обосновава увеличаване на целите на МПО IV.“ [неофициален превод]

Обстоятелства в основата на спора

7. В периода между 1999 г. и 2001 г. между ирландския департамент на съобщенията, флота и природните ресурси (наричан по-нататък „Департамента“) и Комисията е разменена кореспонденция във връзка с член 4, параграф 2 от Решение 97/413.

8. През този период всеки от жалбоподателите в настоящото производство иска от Департамента увеличаване на капацитета за подобрения в областта на безопасността в приложение на член 4, параграф 2 от Решение 97/413 и на точка 3.3 от приложението към Решение 98/125.

9. С писмо от 14 декември 2001 г. Департаментът отправя до Комисията искане за

7 — Решение на Съвета от 26 юни 1997 година относно целите и подробните правила за преструктуриране на сектора на рибарството в Общността за периода от 1 януари 1997 г. до 31 декември 2001 г. с оглед на постигане на устойчиво равновесие между ресурсите и тяхната експлоатация (ОВ L 175, стр. 27).

8 — Наричани по-нататък „МПО“.

9 — Решение на Комисията от 16 декември 1997 г. за одобряване на многогодишната програма за ориентиране на ирландския риболовен флот за периода от 1 януари 1997 г. до 31 декември 2001 г. (ОВ L 39, 1998 г., стр. 41, наричано по-нататък „МПО IV“)

увеличаване с 1 304 бруто тона на поливалентния сегмент [10] и с 5 335 бруто тона на пелагичния сегмент [11] на ирландския флот на основание член 4, параграф 2 от Решение 97/413. (Други държави-членки отправят подобни искания за корабите от техните риболовни флоти.)

10. В писмото Департаментът посочва, че то е следствие от исканията на 38 собственици на кораби, които са променили или заменили корабите си или имат намерение да го направят. Писмото е придружено с информация относно въпросните кораби, сред които фигурират и тези на жалбоподателите в настоящото производство.

11. На 4 април 2003 г. Комисията приема спорното решение. Неговата разпоредителна част гласи следното:

10 — Този сегмент включва многофункционални кораби и малки крайбрежни кораби, както и средни и големи риболовни кораби за улов на бяла риба, пелагични риби и двучерупчести мекотели. Вж. стр. 7 от годишния доклад за 2005 г. на Licensing Authority for Sea-fishing Boats (орган, натоварен с издаването на лицензи за морските риболовни кораби) към Ирландския департамент на съобщенията, флота и природните ресурси, който е на разположение онлайн на адрес: http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Този сегмент включва корабите, използвани основно за улов на пелагични риби (предимно херинга, скумрия, сафрид и северно путасу). Вж. годишния доклад на Licensing Authority for Sea-fishing Boats за 2005 г., стр. 7.

„Член 1

Допустимост на исканията

Исканията за увеличаване на целите на МПО IV в областта на тонажа са допустими при следните условия:

1. исканията са били изпратени от държавата-членка преди 31 декември 2001 г. за всеки отделен случай;

2. корабът трябва да бъде редовно регистриран в Регистъра на флота на Общността;

3. съответният кораб трябва да има обща дължина най-малко 15 метра;

4. увеличаването на тонажа трябва да бъде в резултат на извършено или предстоящо модернизиране на главната палуба на вече съществуващ регистриран риболовен кораб, който към момента на започване на модернизирането е най-малко на пет години. Ако даден кораб е изчезнал в морето,

увеличаването на тонажа трябва да бъде в резултат на по-големия обем на главната палуба на заместващия кораб в сравнение с кораба, изчезнал в морето;

5. увеличаването на тонажа се обосновава от подобряването на безопасността, мореплаването, хигиената, качеството на продуктите и условията на работа;

6. обемът под главната палуба на променения кораб или на заместващия кораб не трябва да бъде увеличаван.

Исканията за увеличаване на целите на МПО IV в областта на мощността са недопустими.

Член 2

Исканията, които са приети съгласно критериите, посочени в член 1, се описват в приложение I.

Исканията, които са отхвърлени съгласно критериите, посочени в член 1, се описват в приложение II.

Член 3

Адресати на настоящото решение са Кралство Белгия, Ирландия, Кралство Нидерландия, Кралство Швеция и Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия.“ [неофициален превод]

12. Списъкът на „отхвърлените искания“, съдържащ се в приложение II към спорното решение, включва исканията на жалбоподателите в настоящото производство относно новите кораби, които следва да заместят съответно MFV Westward Isle (Flaherty), MFV Menhaden (Murphy) и MFV Golden Rose (Ocean Trawlers Ltd), като нито един от тези кораби не е изчезнал в морето.

Производството пред Първоинстанционния съд и обжалваното съдебно решение

13. Двадесет и тримата жалбоподатели в първоинстанционното производство молят Първоинстанционния съд да отмени спорното решение в частта, с която се отхвърлят исканията им за увеличаване на капацитета на корабите им. Всички искания се отнасят до строежа на нови кораби, предназначени да заменят съществуващи кораби, които не са изчезнали в морето. Жалбоподателите се позовават на липса на компетентност на Комисията, неизпълнение на задължението за мотивиране и нарушаване на принципа на равно третиране.

14. Първоинстанционният съд разглежда, на първо място, възражението за недопустимост, повдигнато от Комисията, с което тя иска да се постанови, че жалбоподателите не са пряко и лично засегнати от спорното решение по смисъла на член 230 ЕО. Първоинстанционният съд отхвърля това възражение, като основните му съображения са, че от една страна, спорното решение трябва да бъде разглеждано като съвкупност от индивидуални решения, всяко от които засяга правното положение на собствениците на изброените в приложенията към решението кораби, включително това на жалбоподателите в първоинстанционното производство, които са разграничени от всички останали лица и са индивидуализирани по същия начин, както адресатите на решението, и че от друга страна, спорното решение засяга пряко правното положение на жалбоподателите в първоинстанционното производство, без да оставя на адресатите си никакво право на преценка по отношение на задължението им да го изпълнят [12].

15. С оглед на предоставените от Ирландия отговори на поставените в рамките на процесуалноорганизационни действия въпроси обаче Първоинстанционният съд повдига служебно въпроса дали Thomas Flaherty (дело T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (дело T-226/03), Larry Murphy (дело T-236/03) и O'Neill Fishing Co. Ltd (дело T-239/03) [13] имат правен интерес да обжалват. Той заключава в точка 62:

„От тези отговори е видно, че исканията, отправени от четиримата жалбоподатели, се основават на намерението им към онзи момент да построят корабите и да им дадат имената, посочени в приложение II към спорното решение. Оказва се обаче, че тези жалбоподатели не са започнали строежа на корабите, така че фактически към датата на спорното решение не са били собственици на въпросните кораби. От това следва, че тези жалбоподатели нямат правен интерес. Във всички случаи те не са лично засегнати от спорното решение, тъй като въпросните кораби са въображаеми."

16. Така Първоинстанционният съд отменя спорното решение по отношение на корабите на останалите деветнадесет жалбоподатели в първоинстанционното производство. Той счита, че Комисията е превишила правомощията си, като е приела в спорното решение критерии, които не са предвидени в приложимата към случая правна уредба [14], и по-специално като е отхвърлила всички искания за допълнителен свързан с безопасността тонаж, получен не чрез изменение на съществуващите кораби, а чрез строежа на нови кораби, предназначени да заменят съществуващите кораби [15].

17. Жалбоподателите в настоящото производство поддържат, че преценката на Първоинстанционния съд относно

12 — Точки 42—60 от обжалваното съдебно решение.

13 — Не е страна в настоящото производство по обжалване (вж. бележка под линия

14 — Точка 134 от обжалваното съдебно решение.

15 — Точки 102—132 от обжалваното съдебно решение. Тъй като в историята на корабоплаването има дълъг и тъжен списък на случаи, при които „изменени" и/или „подобрени" кораби впоследствие са претърпели повреди и са потънали при лошо време, можем да бъдем благодарни, в интерес на рибарите, че Първоинстанционният съд е стигнал до тези изводи.

допустимостта на жалбите им е опорочена от грешка при прилагане на правото. Те молят Съда да отмени обжалваното съдебно решение в частта, с която се отхвърлят жалбите им и се осъждат да понесат направените от тях съдебни разноски. Молят Съда също така да отмени спорното решение и да осъди Комисията да заплати съдебните разноски по двете производства.

Анализ

18. В хода на писмената и устната фаза на производството страните дълго обсъждат някои факти, които ми се струват неотносими в контекста на настоящата жалба, чиято цел е да се установи дали може да бъде потвърдено от правна страна приетото от Първоинстанционния съд в точка 62 от обжалваното съдебно решение.

19. Първоинстанционният съд отхвърля жалбите на жалбоподателите в настоящото производство като недопустими на две основания: i) липса на правен интерес от подаване на жалбите, тъй като макар жалбоподателите да са имали „намерението към онзи момент да построят корабите и да им дадат имената, посочени в приложение II към спорното решение“, те „не са започнали строежа на корабите, така че фактически към датата на спорното решение не са били собственици на въпросните кораби“ и ii) липса на лично засягане, тъй като въпросните кораби са „въображаеми“.

20. Важно е да се има предвид, че в останалата част от обжалваното съдебно решение (която не се оспорва от Комисията) Първоинстанционният съд i) без да прави разграничение между жалбоподателите в настоящото производство и останалите деветнадесет жалбоподатели в първоинстанционното производство, отхвърля възражението на Комисията, че никой от жалбоподателите не е пряко и лично засегнат от спорното решение, и ii) приема, че Комисията неправилно е отхвърлила исканията с мотива, че увеличаването на свързания с безопасността тонаж е вследствие на строежа на нови кораби, а не на изменение на съществуващи кораби.

21. Жалбоподателите в настоящото производство изтъкват по-специално, че изводът за недопустимост на техните жалби е несъвместим с останалите изводи, посочени по-горе. По изложените по-долу причини по същество съм съгласна с това становище и поради това не считам, че е необходимо или уместно в рамките на производство по обжалване да се разглеждат останалите доводи, които в по-голяма степен се отнасят до фактите.

Правен интерес

22. Съгласно постоянната съдебна практика жалбата за отмяна, подадена от физическо или юридическо лице, е допустима, доколкото жалбоподателят има интерес

от отмяната на обжалвания акт. Интересът трябва да е възникнал и все още съществуващ и се преценява към датата на подаване на жалбата [16].

23. В точка 62 от обжалваното съдебно решение Първоинстанционният съд приема, че правото на собственост върху заместващите кораби към датата на спорното решение е ключов фактор за установяване на липсата на правен интерес на жалбоподателите в настоящото производство. Никъде в това решение Първоинстанционният съд не установява изрично, че останалите деветнадесет жалбоподатели в първоинстанционното производство са били собственици на заместващите кораби към тази дата, но може да се предположи, че е приел, че това е така, тъй като в противен случай решението му относно недопустимостта би било напълно произволно.

24. Следователно Първоинстанционният съд изхожда от принципа, че жалбоподателите, които вече са построили (или може би вече са започнали да строят) заместващите кораби, на които са собственици към датата на спорното решение, имат интерес от отмяната на това решение, докато жалбоподателите, които не са предприели тези стъпки, нямат такъв интерес.

25. Този подход ми се струва напълно погрешен.

26. Разглежданата по настоящото дело процедура е за издаване на разрешение. За риболовния флот на всяка държава-членка е разрешен определен тонаж и точно определени увеличения на този тонаж могат да бъдат разрешени с решение от Комисията, ако са изпълнени съответните условия.

27. Вярно е наистина, че тази процедура изглежда не забранява необходимите за увеличаването на тонажа работи да се извършат преди издаване на разрешението. Тя обаче не изключва възможността да се изчака издаването на разрешението, преди да се извършат тези работи. Всъщност последният подход може да бъде счетен от мнозина за по-предпазлив, ако не и за по-правилен.

28. Ако, както приема Първоинстанционният съд, може да бъде издадено разрешение за увеличаване на свързания с безопасността тонаж чрез построяване на заместващ кораб, всяко лице, което е поискало разрешение за такова увеличаване, очевидно има интерес да иска отмяна на решението, с което се отказва издаването на това разрешение. Вярно е без съмнение, че този интерес е по-належащ за лицата, които към момента на решението вече са направили разходи за въпросния строеж, но такъв интерес все пак е налице за всички. За всички лица, чиито искания са отхвърлени, отмяната на решението предоставя нова възможност за издаване на разрешение и евентуалното издаване на такова разрешение означава, че вече могат да бъдат предприети всички действия, които остава да бъдат извършени, за да се реализира или използва увеличеният свързан с безопасността

16 — Вж. като неотдавнашен пример за тази съдебна практика Решение от 20 септември 2007 г. по дело Salvat Père & Fils и др./Комисия (T-136/05, Сборник, стр. II-4063, точка 34 и посочената съдебна практика).

тонаж. В обжалваното съдебно решение не се посочват никакви основания за разграничаване на жалбоподателите в първоинстанционното производство в зависимост от това до каква степен са извършили действия преди издаването на разрешение до датата на приемане на спорното решение и по мое мнение такива основания не съществуват.

29. Следователно доводите на Комисията, че този интерес може да изчезне в хода на процедурата и че интересът на жалбоподателите се основава на бъдещо, несигурно събитие, не може да бъде приет.

Лично засягане

30. Вторият критерий, въз основа на който Първоинстанционният съд приема, че жалбите на жалбоподателите в настоящото производство са недопустими, е липсата на лично засягане по смисъла на член 230 ЕО. Първоинстанционният съд приема, че всички жалбоподатели в първоинстанционното производство са пряко засегнати от спорното решение и че правото на собственост върху посочените в приложенията кораби е достатъчно, за да се установи, че съответните лица са лично засегнати, като отграничава жалбоподателите в настоящото производство единствено въз основа на факта, че техните кораби са „въображаеми."

31. Струва ми се, че има две възможни тълкувания на това какво е могъл да има предвид Първоинстанционният съд, като е използвал това понятие.

32. Обикновеното значение на понятието „въображаем" се отнася до нещо, което не е реално или чието съществуване е мнимо и което следователно съществува само във въображението. Отнесено към настоящото дело, то би означавало, че жалбоподателите в действителност не са искали да заменят първоначално притежаваните от тях кораби с кораби, които имат допълнителен свързан с безопасността тонаж, или че става въпрос само за неопределен проект или за неясна идея без никакви конкретни последици.

33. Обжалваното съдебно решение обаче не съдържа никакъв фактически извод в подкрепа на тази гледна точка. Такъв извод не може да бъде направен въз основа на простия факт, че към датата на спорното решение жалбоподателите все още не са построили или не са започнали да строят предвидените заместващи кораби.

34. Алтернативното тълкуване е, че посредством понятието „въображаем" Първоинстанционният съд е възнамерявал единствено да посочи, че корабите не съществуват.

35. Вярно е, както поддържа Комисията, че дали един кораб е бил построен или не

е фактически въпрос, който не може да бъде предмет на жалба, освен ако Първоинстанционният съд е изопачил доказателствата. Изводът, който следва да бъде направен въз основа на този факт (и по-специално дали фактът, че кораб, чийто строеж е запланувaн, все още не е построен, означава, че даден жалбоподател не е лично засегнат) обаче е правен въпрос, който подлежи на обжалване.

36. По същите причини mutatis mutandis като посочените по-горе по отношение на правния интерес [17] не считам, че съществуването или правото на собственост върху заместващите кораби към датата на спорното решение, към датата на подаване на жалбата пред Първоинстанционния съд или към датата на обжалваното съдебно решение е правилен критерий за определяне на това дали жалбоподателите в настоящото производство са лично засегнати от спорното решение.

37. В съдебното заседание Комисията се опита да сравни жалбоподателите в настоящото производство с човек, който един ден може да си купи Ferrari. Тя поддържа, че намерението не прави такъв човек действителен (настоящ) собственик на Ferrari и не го индивидуализира достатъчно, за да може да оспорва всяко решение относно колите Ferrari. Комисията е напълно права по отношение на хипотетичния собственик на Ferrari. Сравнението, което тя се опитва да направи с положението на жалбоподателите, обаче е несъстоятелно.

38. Както констатира Първоинстанционният съд в точки 42—60 от обжалваното съдебно решение, всички жалбоподатели в първоинстанционното производство са лично засегнати от спорното решение, тъй като са отправили индивидуални искания за издаване на разрешение за допълнителен свързан с безопасността тонаж, тъй като тези искания са били отправени и разгледани за всеки случай поотделно и тъй като жалбоподателите са индивидуално определени в качеството им собственици на корабите, посочени в приложение II към решението.

39. Това положение не може да се сравнява с положението на лице, което се надява един ден да си купи Ferrari и се опитва да оспори обща мярка относно колите Ferrari, която може да попречи на намеренията му.

40. Освен това Комисията твърди, че докато един кораб е все още на фаза проект, не може да се приеме, че конкретно лице е негов собственик. Така лице, което притежава единствено проект за определен кораб към определен момент, не може да бъде лично засегнато. Подадените проекти могат впоследствие

17 — Вж. точки 22—28 от настоящото заключение.

да бъдат използвани (вместо или освен от него) и от друго лице.

41. Струва ми се, че този довод е неотносим.

42. Всеки проект, независимо дали е за нови кораби или за изменение на съществуващи кораби, може да бъде копиран или използван отново по различни начини, със или без изменения. Както обаче посочва самата Комисия в съдебното заседание и както ясно личи от правния контекст, исканията за свързания с безопасността тонаж се разглеждат за всеки случай поотделно. Ако бъде разрешен, свързаният с безопасността тонаж се предоставя във връзка с конкретното искане. Независимо дали същите проекти ще бъдат използвани впоследствие или допълнително в различен контекст, разрешението за допълнителен свързан с безопасността тонаж се предоставя единствено на собственика на конкретно проектиран кораб.

43. Поради това стигам до извода, че в зависимост от това какво е имал предвид, като е използвал понятието „въображаем“, Първоинстанционният съд или се е основал на погрешна правна квалификация на фактите, или е приложил погрешен от правна гледна точка критерий, за да определи дали жалбоподателите в настоящото производство са лично засегнати.

Заключение относно жалбата

44. С оглед на гореизложеното считам, че решението на Първоинстанционния съд трябва да бъде отменено в частта, с която се обявяват за недопустими жалбите на жалбоподателите в настоящото производство.

По съществото на жалбите в първоинстанционното производство

45. Член 61 от Статута на Съда предвижда, че когато решението на Първоинстанционния съд бъде отменено, Съдът може сам да постанови окончателно решение по делото, когато фазата на производството позволява това.

46. По принцип не е уместно след като не е приел извода за недопустимост, Съдът да пристъпи към разглеждане по същество на спора по първоинстанционното производство. В повечето случаи по правило Първоинстанционният съд не разглежда доводите по същество и фазата на производството не позволява на Съда да постанови решение.

47. В настоящия случай обаче след като жалбите им бъдат приети за допустими, жалбоподателите в настоящото производство по нищо няма да се отличават от

останалите деветнадесет жалбоподатели в първоинстанционното производство. Всички жалби в първоинстанционното производство са част от обща поредица, всички жалбоподатели в първоинстанционното производство са представлявани от едни и същи адвокати и Първоинстанционният съд разглежда всички доводи заедно, без да прави разграничение между отделните жалбоподатели. Той постановява решението си въз основа на мотиви, които са еднакво приложими към всички жалбоподатели.

48. Следователно съдържащият се в обжалваното съдебно решение анализ по същество може да бъде приложен без изменение и към жалбоподателите в настоящото производство, като произведе именно последиците, към които те първоначално са се стремили. Поради това обжалваното съдебно решение трябва да бъде отменено в частта, с която се обявяват за недопустими жалбите на жалбоподателите в настоящото производство.

49. Тъй като обаче Първоинстанционният съд свежда отмяната на спорното решение до отмяна на неговите последици по отношение на корабите на тези от жалбоподателите в първоинстанционното производство, чиито жалби са признати за допустими, е необходимо също така Съдът да отмени спорното решение в частта, която се отнася до корабите на жалбоподателите в настоящото производство. Това би поставило тези жалбоподатели в същото положение като това на жалбоподателите, чиито жалби са уважени от Първоинстанционния съд и които понастоящем чакат ново решение на Комисията по техните молби за свързан с безопасността тонаж.

По съдебните разноски

50. По силата на член 69, параграф 2 от Процедурния правилник загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. След като жалбоподателите са направили искане за осъждането на Комисията и последната е загубила делото, тя следва да бъде осъдена да заплати съдебните разноски.

Заключение

51. Поради това считам, че Съдът следва:

— да отмени решението на Първоинстанционния съд по дела T-224/03, T-226/03 и T-236/03 в частта, с която се отхвърлят като недопустими

жалбите за отмяна на Решение 2003/245/ЕО на Комисията и жалбоподателите в настоящото производство се осъждат да понесат направените от тях съдебни разноски,

— да отмени Решение 2003/245/ЕО на Комисията от 4 април 2003 г. относно получените от Комисията искания за увеличаване на целите на МПО IV с оглед подобряване на безопасността, мореплаването, хигиената, качеството на продуктите и условията на труд за корабите с обща дължина, по-голяма от 12 метра, в частта, която се отнася до корабите на жалбоподателите в настоящото производство,

— да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.