A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2008. április 17.*

A C-373/06. P., C-379/06. P. és C-382/06. P. sz. egyesített ügyekben,

a Bíróság alapokmányának 56. cikke alapján 2006. szeptember 5-én benyújtott fellebbezése tárgyában,

Thomas Flaherty (C-373/06. P. sz. ügy), (lakóhelye: Mainster [Írország]),

Larry Murphy (C-379/06. P. sz. ügy), (lakóhelye: Brandyhill [Írország]),

az **Ocean Trawlers Ltd** (C-382/06. P. sz. ügy), (lakóhelye: Killybegs [Írország])

(képviselik őket: D. Barry solicitor és A. Collins SC [C-373/06. P., C-379/06. P. és C-382/06. P. sz. ügy], valamint utóbbiak és P. Gallagher SC, [C-379/06. P. sz.ügy])

fellebbezőknek,

* Az eljárás nyelve: angol.

a másik fél az eljárásban:

Írország

beavatkozó az elsőfokú eljárásban,

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselik: B. Doherty és M. van Heezik, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes az elsőfokú eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: P. Jann tanácselnök, A. Tizzano, A. Borg Barthet (előadó), M. Ilešič és E. Levits bírák,

főtanácsnok: E. Sharpston,
hivatalvezető: L. Hewlett főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2007. szeptember 20-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2007. december 11-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Fellebbezésükben T. Flaherty és L. Murphy, valamint az Ocean Trawlers Ltd az Európai Közösségek Elsőfokú Bírósága T-218/03–T-240/03. sz., Boyle és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2006. június 13-án hozott ítéletének (EBHT 2006., II-1699. o., a továbbiakban: megtámadott ítélet) hatályon kívül helyezését kéri, amelyben az Elsőfokú Bíróság egyrészt – mint elfogadhatatlant – elutasította a IV. többéves orientációs programban megfogalmazott célkitűzéseknek a tizenkét méternél hosszabb hajók vonatkozásában a biztonság, a navigáció, a higiénia, a termékminőség és a munkakörülmények javítását célzó növelése érdekében benyújtott kérelmekről szóló, 2003. április 4-i 2003/245/EK bizottsági határozat (HL L 90., 48. o., a továbbiakban: vitatott határozat) megsemmisítésére irányuló keresetüket, másrészt kimondta, hogy maguk viselik saját költségeiket.

2 A Bíróság elnöke 2007. március 5-i határozatával a C-373/06. P., a C-379/06. P. és a C-382/06. P. sz. ügyet a szóbeli szakasz lefolytatása és az ítélet meghozatala céljából egyesítette.

Jogi háttér

3 1997. június 26-án az Európai Unió Tanácsa elfogadta a Közösség halászati ágazatának az erőforrások és kiaknázásuk közötti fenntartható egyensúly elérése céljából az 1997. január 1-je és 2001. december 31-e közötti szerkezetátalakítására vonatkozó célkitűzésekről és részletes szabályokról szóló, 1997. június 26-i 97/413/EK határozatot (HL L 175., 27. o.).

4 Az említett határozat 4. cikkének (2) bekezdése értelmében:

„A tagállamoknak szóló többéves orientációs programok keretében a kapacitásnak kizárólag a biztonság javítása érdekében történő növelése egyes esetekben indokolttá teheti a flottarészekre vonatkozó célkitűzések ugyanilyen mértékű növelését, amennyiben ez nem jár az érintett hajók halászati teljesítményének növekedésével."

5 Az Írország halászflottájának az 1997. január 1-je és 2001. december 31-e közötti időszakra vonatkozó többéves orientációs programjának a jóváhagyásáról szóló, 1997. december 16-i 98/125/EK bizottsági határozat mellékletének 3.3. pontja szerint (HL 1998. L 39., 41. o., a továbbiakban: TOP IV):

„A tagállamok bármikor a Bizottság elé terjeszthetnek biztonságjavító programot. A 97/413/EK határozat 3. és 4. cikkének rendelkezései értelmében a Bizottság határoz arról, hogy az ilyen programban előirányzott kapacitásnövelés indokolja-e a TOP IV célkitűzéseinek megfelelő növelést."

A jogvita előzményei

6 A megtámadott ítélet alapjául szolgáló jogvita előzményei – melyet az ítélet is felelevenített – a következőkben foglalhatók össze:

7 1999 és 2001 között a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésével kapcsolatban levélváltás történt az ír tengerészeti és természeti erőforrásokért felelős minisztérium (a továbbiakban: minisztérium), valamint a Bizottság között.

8 Ebben az időszakban, különösen 2001 novembere és decembere között, az elsőfokú eljárás mind a 23 felperese kérte, hogy a minisztérium járuljon hozzá a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése és a 98/125 határozat mellékletének 3.3. pontja alapján hajójuk kapacitásának a biztonság javítását célzó növeléséhez.

9 2001. december 14-i levelében a minisztérium a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése alapján kérte a Bizottságtól az ír flotta többcélú részének 1304 bruttó regisztertonnával, a nyílttengeri halászatot folytató részének pedig 5335 bruttó regisztertonnával való növelését. Ez a levél kiegészítette a minisztérium korábbi – két hajót érintő – levelét, amelyet „próbaügyként" terjesztett a Bizottság elé.

10 2001. december 14-i levelében a minisztérium úgy nyilatkozott, hogy a levél 38 olyan hajótulajdonos kérelmére született, akik hajójukon módosítást eszközöltek, vagy hajójukat kicserélték, illetőleg ezt szándékoznak tenni. A levélhez mellékelték a kérdéses 38 hajóra vonatkozó részletes dokumentációt. Az említett levélhez mellékelt táblázatból kitűnik, hogy az elsőfokú eljárás felperesei közül 18-an szerepeltek az említett 38 tulajdonos között.

11 A vitatott határozat rendelkező része a következőképpen szól:

„*1. cikk*

A kérelmek támogathatósága

A TOP IV-ben a tonnatartalomra vonatkozólag megfogalmazott célkitűzések növelésére irányuló kérelem az alábbi feltételek fennállása esetén támogatható:

1) A kérelmeket a tagállam az egyes eseteket külön kezelve 2001. december 31-e előtt elküldte.

2) A hajó előírásszerűen szerepel a közösségi flottanyilvántartásban.

3) A hajó hossza legalább tizenöt méter.

4) A tonnatartalom-növekedés már meglévő, nyilvántartásba vett – a munkálatok elkezdésekor legalább ötéves – hajón elvégzett vagy elvégzendő korszerűsítési célú főfedélzeti munkálatokból adódik. A hajó tengeren való elvesztése esetén a tonnatartalom-növekedés az elsüllyedt hajó helyébe lépő hajó főfedélzetének az előzőhöz mérten nagyobb űrtartalmából adódik.

5) A tonnatartalom-növekedést a biztonság, a navigáció, a higiénia, a termékminőség és a munkakörülmények javítása indokolja.

6) Az átalakított vagy az előző hajó helyébe lépett hajó főfedélzete alatti űrtartalom nem növelhető.

A TOP IV-ben a hajó motorteljesítményére vonatkozólag megfogalmazott célkitűzéseket nem lehet növelni.

2. cikk

Az 1. cikkben foglalt feltételek alapján elfogadott kérelmek az I. mellékletben foglalt jegyzékben vannak feltüntetve.

Az 1. cikkben foglalt feltételek alapján elutasított kérelmek a II. mellékletben foglalt jegyzékben vannak feltüntetve.

3. cikk

Jelen határozat címzettjei a Belga Királyság, Írország, a Holland Királyság, a Svéd Királyság, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága."

12 A vitatott határozat II. mellékletében szereplő, „elutasított kérelmek" című listán szerepeltek a jelen eljárás fellebbezőinek a régi hajók helyébe lépő új hajókra, nevezetesen az MFV Westward Isle-re (Flaherty), a MFV Menhadenre (Murphy) és a MFV Golden Rose-ra (Ocean Trawlers Ltd) vonatkozó kérelmei, melyek közül egy sem veszett el a tengeren.

Az Elsőfokú Bíróság előtti eljárás és a megtámadott ítélet

13 Az Elsőfokú Bíróságtól 23 felperes kérte a vitatott határozat azon részének megsemmisítését, amelyben a Bizottság elutasítja a felperesek hajói kapacitásának növelése iránti kérelmeket. A kérelmek mindegyike új, a tengeren el nem veszett hajók leváltására hivatott hajók építésére vonatkozott. Arra hivatkoztak, hogy a Bizottság hatáskör hiányában, az indokolási kötelezettséget és az egyenlő bánásmód elvét megsértve járt el.

14 A megtámadott ítéletben az Elsőfokú Bíróság mindenekelőtt a Bizottság által felhozott elfogadhatatlansági kifogást vizsgálta meg, amely annak megállapítására irányult, hogy a vitatott határozat közvetlenül és személyükben nem érintette úgy a fellebbezőket, ahogyan azt az EK 230. cikk negyedik bekezdése megkövetelné. Az Elsőfokú Bíróság elutasította e kifogást, lényegében azzal az indokkal, hogy egyrészt e határozatot egy sor egyedi határozat összességének kell tekinteni, amelyek mindegyike kihatással van a határozat mellékletében felsorolt hajók tulajdonosainak – köztük a fellebbezők – jogi helyzetére, akiket így a határozat minden más személytől megkülönböztetett, és ezáltal a címzetthez hasonló módon egyénített; másrészt az említett határozat közvetlen hatást gyakorolt a fellebbezők jogi helyzetére, semmilyen mérlegelési lehetőséget sem hagyva a végrehajtásával megbízott címzettek számára.

15 Mindamellett az Elsőfokú Bíróság az elsőfokú eljárás felperesei közül négy felperes keresetét – mint alaptalant – elutasította; közülük hárman a jelen eljárás fellebbezői. E tekintetben az Elsőfokú Bíróság a megtámadott ítélet 61. és 62. pontjában a következőket állapította meg:

„61 Mindazonáltal Írországnak a pervezető intézkedések keretében feltett kérdésekre adott válaszai alapján az Elsőfokú Bíróság hivatalból felvetette azt a kérdést, hogy a felperesek közül négynek fűződik-e a jelen ügyben érdeke az eljáráshoz (lásd a fenti 17. pontot). Thomas Flahertyről (T-224/03. sz. ügy), az Ocean Trawlers Ltd-ről (T-226/03. sz. ügy), Larry Murphyről (T-236/03. sz. ügy) és az O'Neill Fishing Co. Ltd-ről (T-239/03. sz. ügy) van szó.

62 E válaszokból kitűnik, hogy e négy felperes kérelmét arra alapozta, hogy annak idején hajókat akartak építtetni, és hogy azoknak a vitatott határozat II. mellékletében felsorolt neveket kívánták adni. Kiderült azonban, hogy ezek a felperesek nem építtették meg a kérdéses hajókat, így a vitatott határozat meghozatalának időpontjában ténylegesen nem voltak a kérdéses hajók tulajdonosai. Ebből az következik, hogy az említett felpereseknek az eljáráshoz nem fűződik érdekük. Mindazonáltal a kérdéses hajók fiktív jellege miatt a felpereseket a vitatott határozat személyükben nem érinti."

16 Másodsorban az Elsőfokú Bíróság az elsőfokú eljárás 19 másik felperesének hajóira vonatkozóan vizsgálta meg a vitatott határozat hatályát:

„105 Meg kell állapítani, hogy a 97/413 […] határozat 4. cikkének (2) bekezdése (lásd a fenti 1. pontot) semmilyen korlátozást nem tartalmaz a biztonság javítása céljából elvégzendő kapacitásnövelést kérelmező hajó korára vonatkozóan. E rendelkezés megfogalmazása első ránézésre lehetővé teszi a biztonság

javításából adódó kapacitásnövelést, amennyiben a kapacitásnövelés nem jár a halászati teljesítmény növekedésével. Ha a Tanács az új hajókat ki akarta volna zárni ennek lehetőségéből, ezt minden valószínűség szerint félreérthetetlenül kimondta volna […].

[…]

108 A Bizottság álláspontjával ellentétben a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésében foglalt javítás fogalmát nem úgy kell érteni, mintha az egy bizonyos hajó biztonságának javítására vonatkoznék, hanem úgy, hogy az a nemzeti flottára vonatkozik. E tekintetben ki kell emelni, hogy a 98/125 határozat mellékletének 3.3. pontja általában a nemzeti flotta „biztonságának javítási programjára" utal.

109 Figyelembe kell venni továbbá a 97/413 határozat céljait is. E határozat célja ugyanis a közösségi vizekben található halállomány védelme. Mindazonáltal a Tanács figyelembe vette „a közösségi halászflottában a legmagasabb biztonsági előírások alkalmazásának szükségességét" (tizenkettedik preambulumbekezdés). A Tanács ezért iktatta be a vitatott határozatba a 3. cikket (amely a 12 méter teljes hosszúságúnál rövidebb, nem húzóhálós halászhajókra vonatkozik) és a 4. cikk (2) bekezdését.

110 A Bizottság álláspontjával ellentétben a 97/413 határozat előbb említett céljainak eléréséhez nem szükséges az új hajóknak a vitatott határozat 4. cikke (2) bekezdésében foglalt szabályozásból való kizárása. Az Elsőfokú Bíróság e tekintetben nyomatékkal rámutat arra, hogy ez utóbbi rendelkezés megfelel az említett célnak, mivel megtiltja a halászati teljesítmény

bármiféle növelését. A Bizottság, amely biztonsági szempontokkal nem indokolható jelentős méretnövekedésekre hivatkozik, vizsgálhatta volna egyedileg a hajókat annak megállapítása végett, hogy növekedett-e a halászati teljesítmény. Maga a Bizottság mutat rá ugyanis arra, hogy a méretnövekedés tilalma a 97/413 határozat általános céljának, vagyis a Közösségben kifogott halmennyiség csökkentésének elérésére irányul.

[…]

134 Az előzőekre tekintettel ki kell mondani, hogy a Bizottság túllépte hatáskörét, mivel a vitatott határozatban az e területen alkalmazandó szabályozásban elő nem írt feltételeket fogadott el. Ezért az első jogalapnak helyt kell adni, és a vitatott határozatot meg kell semmisíteni anélkül, hogy a többi jogalapot vizsgálni kellene."

A fellebbezés

17 A fellebbezők fenntartják, hogy a keresetük elfogadhatatlanságára vonatkozó megállapítás téves jogalkalmazáson alapul. Azt kérik a Bíróságtól, hogy helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet, amennyiben az elutasította a keresetüket, és a saját költségeik viselésére kötelezte őket. Azt is kérik a Bíróságtól, hogy semmisítse meg a vitatott határozatot, és kötelezze a Bizottságot a teljes eljárás költségeinek viselésére.

18 A Bizottság kéri, hogy a Bíróság a fellebbezést – mint alaptalant – utasítsa el, és a fellebbezőket kötelezze a költségek viselésére.

A felek érvei

19 A Bíróság előtti eljárásban a fellebbezők azt állítják, hogy az Elsőfokú Bíróság tévesen jutott arra a következtetésre, hogy a fellebbezők nem bizonyították az eljáráshoz fűződő érdeküket, és őket a vitatott határozat nem érintette személyükben, mivel azok a hajók, melyek kapacitásának növelésére a kérelmük vonatkozott, fiktívek voltak.

20 A fellebbezők elsősorban azzal érvelnek, hogy keresetük elfogadhatóságát a kérelem benyújtásának időpontjában az eljáráshoz fűződő érdekükre tekintettel kell vizsgálni, nem pedig jövőbeni és feltételes események alapján. Ennélfogva az Elsőfokú Bíróság jogilag téves mércét alkalmazott, amikor az eljáráshoz fűződő érdek fennállását a vitatott határozat meghozatalának időpontjára nézve vizsgálta.

21 Másodsorban a fellebbezők szerint az Elsőfokú Bírósághoz eljuttatott iratokból világosan kiderül, hogy mind keresetük Elsőfokú Bírósághoz történő benyújtásakor, mind a vitatott határozat elfogadásakor – felételezve, hogy ezt az időpontot kell irányadónak tekinteni – már ténylegesen tulajdonosai voltak azon hajóknak, melyekre nézve a kapacitásnövelésre vonatkozó kérelmeket a Bizottság megkapta és elutasította. Ebből következik, hogy az Elsőfokú Bíróság tárgyi tévedést követett el az első fokon elé tárt iratok értékelése során, amely az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a megtámadott ítélet hatályon kívül helyezését vonja maga után.

22 Harmadsorban a fellebbezők azzal érvelnek, hogy a megtámadott ítéletben az Elsőfokú Bíróság megállapította, hogy a kapacitásnövelés iránti összes kérelem új hajókra vonatkozott, melyek többségének megépítése tervbe volt véve. Ez egyértelműen kiderült az általunk a Bizottsághoz benyújtott kérelemből. Másrészt az Elsőfokú Bíróság azt nem vizsgálta meg, hogy minden egyes hajót, amelyre a kérelem vonatkozott, megépítették-e a vitatott határozat meghozatalának időpontjára vagy

a megsemmisítés iránti kereset benyújtásának időpontjára, mivel e kérdés nem volt releváns. Másrészt a fellebbezők azt állítják, hogy mivel az Elsőfokú Bíróság megállapította, hogy a Bizottságnak kötelessége volt megvizsgálni az új hajók építésére vonatkozó kérelmeket, az Elsőfokú Bíróságnak a hatályos jogszabályok értelmében határoznia kellett volna e kérelmekről. Következésképpen az a megállapítás, hogy a fellebbezők nem voltak személyükben érintettek, mert a kérdéses hajók fiktívek voltak, jogilag nem megalapozott, és ellentmond magának a megtámadott ítélet indokolásának.

23 A Bizottság azzal érvel, hogy a kereset elfogadhatóságát nem jövőbeni, feltételezett esemény alapján kell megítélni. Azonban az Elsőfokú Bíróság nem ilyen eseményre hivatkozott. Éppen ellenkezőleg, azt a nem vitatott tényt vette figyelembe, hogy a 2003/245 irányelv II. mellékletében felsorolt hajókat a fellebbezők sosem építették meg. A Bizottság szerint semmilyen tény alapján nem állapítható meg e hajók tulajdonosainak személyazonossága.

A Bíróság álláspontja

24 Azt a kérdést, hogy az Elsőfokú Bíróság a fellebbezők által elé terjesztett kereset elfogadhatatlanságának megállapításakor tévesen alkalmazta-e a jogot, az Elsőfokú Bíróság azon megállapításai alapján kell megvizsgálni, melyeket a fellebbezők eljáráshoz fűződő érdekének, valamint a személyükben való érintettség kérdésének értékelése során tett.

Az eljáráshoz fűződő érdekről

25 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az eljáráshoz fűződő érdeknek – a kereset tárgyára tekintettel – a kereset benyújtásakor kell fennállnia, ellenkező esetben

a kereset elfogadhatatlannak minősül. A jogvita tárgyának – az eljáráshoz fűződő érdekhez hasonlóan – a bírósági határozat kihirdetéséig ki kell tartania, ellenkező esetben a kereset okafogyottá válik; ez tehát feltételezi, hogy a kereset eredményén keresztül alkalmas arra, hogy az azt kezdeményező fél számára előnnyel járjon (lásd e tekintetben az 53/85. sz., AKZO Chemie és AKZO Chemie UK kontra Bizottság ügyben 1986. június 24-én hozott ítélet [EBHT 1986., 1965. o.] 21. pontját, valamint értelemszerűen a C-19/93. P. sz., Rendo és társai kontra Bizottság ügyben 1995. október 19-én hozott ítélet [EBHT 1995., I-3319. o.] 13. pontját, a C-174/99. P. sz., Parlament kontra Richard ügyben 2000. július 13-án hozott ítélet [EBHT 2000., I-6189. o.] 33. pontját, valamint a C-362/05. P. sz., Wunenburger kontra Bizottság ügyben 2007. június 7-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-4333. o.] 42. pontját).

26 A megtámadott ítélet 61. és 62. pontjának ugyanezen ítélet 17. pontjával való együttes olvasatából kitűnik, hogy az Elsőfokú Bíróság a II. mellékletben felsorolt hajókra nézve a vitatott határozat meghozatalakor fennálló tulajdonosi minőséget a fellebbezők eljáráshoz fűződő érdeke megállapításakor döntő körülményként vette figyelembe.

27 Az Elsőfokú Bíróság így abból indult ki, hogy az elsőfokú eljárás felperesei közül 19-et a vitatott határozat meghozatalakor már az említett hajók tulajdonosának lehetett tekintetni, mivel a szóban forgó hajókat már megépítették, vagy azok építését elkezdték, ennélfogva érdekükben állt a vitatott határozat megsemmisítésének elérése, míg a négy másik felperes esetében ez a feltétel nem állt fenn. Ez utóbbiakat illetően az Elsőfokú Bíróság megállapította, hogy a vitatott határozat meghozatala időpontjában még nem kezdték meg az említett határozat II. mellékletében felsorolt hajók építését, így nem lehettek azok tulajdonosai. Az Elsőfokú Bíróság ebből arra a következtetésre jutott, hogy nem fűződik érdekük az eljáráshoz.

28 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a jelenlegi jogvitában egy engedélyezési eljárásról van szó. Meghatározott tonnatartalom engedélyezett az egyes tagállamok halászflottái számára, a tonnatartalom további növelését a Bizottság határozatával engedélyezheti, ha az előírt feltételek teljesülnek. E feltételek magukban foglalják többek között, hogy a tonnatartalom-növelésnek a biztonság javítását célzó modernizáció eredményének kell lennie.

29 Emlékeztetni kell arra is, hogy az Elsőfokú Bíróság előtt azt sem hozták fel, hogy ezen eljárás megköveteli, hogy a szükséges munkálatokat a szóban forgó engedély megadása előtt elvégezzék, vagy legalábbis elkezdjék. Amint az a megtámadott ítélet 61. pontjának a 17. ponttal való együttes olvasatából kitűnik, e kérdést az Elsőfokú Bíróság hivatalból saját maga hozta fel.

30 Az említett kérdés vizsgálata során az Elsőfokú Bíróság semmilyen olyan hatályos közösségi jogi szabályozásra nem utalt, amelyből ilyen követelmény következnék.

31 Másrészt az Elsőfokú Bíróság a megtámadott ítélet 100–134. pontjában megállapította – és ezt a jelen fellebbezési eljárás során sem vitatta senki – hogy a biztonság javítása céljából elvégzendő kapacitásnövelés cserehajó esetében is megvalósítható.

32 Ilyen körülmények között az Elsőfokú Bíróság figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy minden olyan személynek, aki az alkalmazandó szabályok betartása mellett kérte az előző hajó helyébe lépő hajó biztonság javítása céljából elvégzendő kapacitásnövelésének engedélyezését, nyilvánvalóan érdeke fűződik az engedély megadását megtagadó határozat megsemmisítéséhez. Kétségkívül igaz, hogy azoknak az érdeke jóval sürgetőbb, akik a határozat meghozatalának időpontjában már eszközöltek kiadásokat a kérdéses beruházás megvalósítása érdekében, azonban azok esetében is fennáll ez az érdek, akik még nem kezdték meg az építést.

33 A kért engedély megadását megtagadó bizottsági határozat megsemmisítése minden elutasított személyre nézve azzal a következménnyel jár, hogy az engedély megadása újra lehetségessé válik e kérelmek vizsgálatára vonatkozó új eljárás keretében, amelyet a Bizottság köteles lefolytatni. Ebben az esetben az engedély megadása magában foglalja, hogy az összes, a kért kapacitásnövelés megvalósításához vagy használatához szükséges művelet elvégezhető az esetlegesen alkalmazandó határidőn belül és feltételek mellett.

34 Ennélfogva az Elsőfokú Bíróság tévesen alkalmazta a jogot, amikor a megtámadott ítélet 62. pontjában kimondta, hogy a fellebbezőknek nem fűződött érdeke az eljáráshoz, mivel a vitatott határozat meghozatalának időpontjában nem kezdték meg a határozat II. mellékletében felsorolt hajók építését, így ezen időpontban nem voltak azok tulajdonosai.

35 Következésképpen meg kell állapítani, hogy az elsőfokú eljárás összes felperesének érdeke fűződött a vitatott határozattal szembeni fellépéshez.

Arról a kérdésről, hogy a felperesek személyükben érintettek voltak-e

36 Mindenekelőtt emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata értelmében azon alanyok, akik nem címzettjei egy határozatnak, csak akkor állíthatják, hogy személyükben érintettek, ha ez a határozat sajátos jellemzőik vagy egy őket minden más személytől megkülönböztető ténybeli helyzet folytán vonatkozik rájuk, és ezáltal a címzetthez hasonló módon egyéníti őket (a 25/62. sz., Plaumann kontra Bizottság ügyben 1963. július 15-én hozott ítélet [EBHT 1963., 197., 223. o.], a C-11/82. sz., Piraiki-Patraiki és társai kontra Bizottság ügyben 1985. január 17-én hozott ítélet [EBHT 1985., 207. o.] 11. pontja, valamint a C-260/05. P. sz., Sniace kontra Bizottság ügyben 2007. november 22-én hozott ítélet [EBHT 2007., I-10005. o.] 53. pontja).

37 Ahhoz, hogy az elsőfokú eljárás négy felperese – akik a jelen eljárás fellebbezői – keresetének elfogadhatatlanságát megállapítsa, az Elsőfokú Bíróság azt is kimondta, hogy ők az EK 230. cikk negyedik bekezdése értelmében nem voltak személyükben érintettek. Igaz ugyan, hogy az Elsőfokú Bíróság elfogadta, hogy a vitatott határozat az elsőfokú eljárás összes felperesét közvetlenül érintette, és az a tény, hogy tulajdonosai voltak a határozat mellékleteiben felsorolt hajóknak, elegendő volt annak

megállapításához, hogy őket a határozat személyükben érinti, azonban az Elsőfokú Bíróság kizárólag arra hivatkozva, hogy hajóik „fiktívek” voltak, megkülönböztette a fellebbezőket.

38 Amint arra a főtanácsnok indítványának 31. és 32. pontjában rámutatott, a „fiktív” szónak két lehetséges értelme van. E kifejezés szokásos értelme olyan dologra utal, amely nem valódi vagy színlelt, és ezért csak a képzeletben létezik. A jelenlegi esetre alkalmazva ez azt jelentené, hogy a felperesek valójában nem akarták lecserélni az eredeti hajóikat biztonsági többlet tonnasúllyal rendelkező másik hajókra, vagy ez mindössze egy homályos elképzelés volt, melynek semmilyen kézzelfogható jellegű eredménye sincsen.

39 A megtámadott ítélet 62. pontjából kitűnik, hogy a fellebbezők vonatkozásában az Elsőfokú Bíróság a fellebbezők hajóinak „fiktív” jellegére abból a tényből következtetett, hogy azokat a felperesek a vitatott határozat meghozatalának időpontjáig nem építették meg.

40 Igaz ugyan, hogy – amint a Bizottság állítja – az a kérdés, hogy egy hajó megépült-e, vagy sem, ténykérdés, mely nem lehet fellebbezés tárgya, kivéve ha az Elsőfokú Bíróság elferdítette a bizonyítékokat. Azonban az a kérdés, hogy ha a tervezett hajó még nem épült meg, azt jelenti-e, hogy a felperes személyében nem érintett, olyan jogkérdés, mely fellebbezés tárgyává tehető.

41 Ugyanazon indokok alapján, mint amelyek a jelen ítélet 25–32. pontjában az eljáráshoz fűződő érdekre vonatkozóan szerepelnek, meg kell állapítani, hogy az Elsőfokú Bíróság tévesen alkalmazta a jogot, amikor a megtámadott ítélet 62. pontjában kimondta, hogy a fellebbezők nem voltak személyükben érintettek, mivel a vitatott

határozat meghozatalának időpontjában nem kezdték meg a határozat II. mellékletében felsorolt hajók építését, így ezen időpontban nem voltak azok tulajdonosai. Ugyanis, mivel a fellebbezők egyéni kérelmeket nyújtottak be az említett II. mellékletben felsorolt hajókra nézve a biztonsági többlet tonnatartalom engedélyezése iránt, elegendő megállapítani, hogy ez olyan körülménynek minősül, amely alkalmas arra, hogy a jelen ítélet 36. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően minden más személytől megkülönböztesse, és az említett határozat címzettjéhez hasonló módon egyénítse őket.

42 Következésképpen a megtámadott ítéletet hatályon kívül kell helyezni, abban a részében, amely a jelen eljárás három fellebbezője által elé terjesztett keresetet elfogadhatatlannak minősítette.

43 A Bíróság alapokmánya 61. cikkének első bekezdése értelmében, ha a fellebbezés megalapozott, és a Bíróság az Elsőfokú Bíróság határozatát hatályon kívül helyezi, az ügyet érdemben maga is eldöntheti, amennyiben a per állása megengedi, vagy határozathozatalra visszautalhatja az Elsőfokú Bírósághoz.

44 Mivel a jelen esetben a per állása megengedi, véglegesen dönteni kell a vitatott határozat megsemmisítése iránti kereseti kérelemről.

45 Az Elsőfokú Bírósághoz benyújtott iratokból kitűnik, hogy keresetük elfogadhatóságának megállapítása esetén semmi sem különbözteti meg a fellebbezőket attól a másik 19 felperestől, akiknek keresetét az Elsőfokú Bíróság elfogadhatónak találta. A keresetek tárgya ugyanis megegyezett, a felpereseket ugyanazok az ügyvédek képviselték, és ugyanazokra a jogalapokra hivatkoztak.

46 A felperesek által az Elsőfokú Bíróság előtt felhozott első, a Bizottság hatáskörének hiányára vonatkozó jogalapra vonatkozóan, mely szerint a Bizottság a vitatott határozat 1. cikkének (2) bekezdésében az alkalmazandó közösségi szabályozásban nem szereplő feltételt alkalmazott – ugyanazon okból, mint amely a megtámadott ítélet 100–134. pontjában és különösen annak 105. és 108–110. pontjában szerepel –, meg kell állapítani, hogy a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdése semmilyen korlátozást nem tartalmaz a biztonság javítása céljából elvégzendő kapacitásnövelést kérelmező hajó korára vonatkozóan, és azt, hogy a javítás fogalmát nem úgy kell érteni, mintha az egy bizonyos hajó biztonságának javítására vonatkoznék, hanem úgy, hogy az a nemzeti flottára vonatkozik. A határozatban megfogalmazott cél eléréséhez, azaz a közösségi vizekben található halállomány védelméhez nem szükséges tehát az új hajóknak az említett rendelkezésben foglalt szabályozásból való kizárása.

47 Mindezek alapján meg kell állapítani, hogy a Bizottság túllépte hatáskörét, mivel a vitatott határozatban az e területen alkalmazandó szabályozásban elő nem írt feltételeket fogadott el. Ezért az első jogalapnak helyt kell adni, és anélkül, hogy a fellebbezők által felhozott többi jogalapot vizsgálni kellene, a vitatott határozatot meg kell semmisíteni a jelen eljárás fellebbezői hajóinak vonatkozásában.

A költségekről

48 Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján, amelyet ugyanezen szabályzat 118. cikke alapján a fellebbezési eljárásban is alkalmazni kell, a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Az Európai Közösségek Bizottságát, mivel pervesztes lett, a felperesek kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére mind az elsőfokú eljárás, mind a jelen fellebbezési eljárás tekintetében.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

1) A Bíróság az Európai Közösségek Elsőfokú Bíróságának a T-218/03–T-240/03. sz., Boyle és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2006. június 13-án hozott ítéletét hatályon kívül helyezi azon részében melyben egyrészt – mint elfogadhatatlant – elutasította T. Flaherty és L. Murphy, valamint az Ocean Trawlers Ltd a IV. többéves orientációs programban megfogalmazott célkitűzéseknek a tizenkét méternél hosszabb hajók vonatkozásában a biztonság, a navigáció, a higiénia, a termékminőség és a munkakörülmények javítását célzó növelése érdekében benyújtott kérelmekről szóló, 2003. április 4-i 2003/245/EK bizottsági határozat megsemmisítésére irányuló keresetüket, másrészt saját költségeik viselésére kötelezte őket.

2) A Bíróság a 2003/245 határozatnak a T. Flaherty és L. Murphy, valamint az Ocean Trawlers Ltd hajóira vonatkozó részét megsemmisíti.

3) A Bíróság az Európai Közösségek Bizottságát kötelezi a T. Flahertynél és L. Murphynél, valamint az Ocean Trawlers Ltd-nél az elsőfokú eljárás és a jelen fellebbezés során felmerült költségek viselésére.

Aláírások