# SCHLUSSANTRÄGE DER GENERALANWÄLTIN ELEANOR SHARPSTON vom 11. Dezember 2007 [1]

1. Die Rechtsmittelführer sind Eigentümer von Schiffen, die zur irischen Fischereiflotte gehörten. Sie hatten beim Gericht erster Instanz die Nichtigerklärung der Entscheidung 2003/245/EG [2] (im Folgenden: angefochtene Entscheidung) beantragt, mit der die Kommission ihre Anträge auf Steigerung der sogenannten Sicherheitstonnage [3] ihrer Schiffe abgelehnt hatte.

2. Mit dem angefochtenen Urteil [4] hat das Gericht festgestellt, dass die Rechtsmittelführer kein Rechtsschutzinteresse gehabt hätten, da zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung die fraglichen Schiffe nicht gebaut und sie daher auch nicht deren Eigentümer gewesen seien. Das Gericht hat ferner festgestellt, die Rechtsmittelführer seien von der angefochtenen Entscheidung nicht individuell betroffen gewesen, da die fraglichen Schiffe „fiktiv" gewesen seien. [5]

3. Das Gericht hat daher ihre Klagen als unzulässig abgewiesen. Bezüglich weiterer 19 Kläger hat das Gericht die Zulässigkeit der Klagen bejaht und die angefochtene Entscheidung für nichtig erklärt.

4. Drei der vier erfolglosen Kläger [6] haben Rechtsmittel eingelegt. Sie beantragen, das Urteil des Gerichts aufzuheben, soweit damit ihre Klagen abgewiesen worden seien, und die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären.

1 — Originalsprache: Englisch.

2 — Entscheidung 2003/245/EG der Kommission vom 4. April 2003 über die bei der Kommission eingegangenen Anträge auf Erhöhung der MAP-IV-Ziele zur Berücksichtigung von Verbesserungen der Sicherheit, der Navigation auf See, der Hygiene, der Produktqualität und der Arbeitsbedingungen auf Schiffen mit einer Länge über alles von mehr als 12 m (ABl. L 90, S. 48).

3 — Eine Steigerung der Tonnage eines Schiffes, um es seetüchtiger zu machen und die Sicherheit der Arbeitsbedingungen für die Besatzungsmitglieder zu verbessern, ohne die für die Aufnahme von Fischen verfügbare Tonnage zu erhöhen.

4 — Urteil des Gerichts vom 13. Juni 2006, Boyle u. a./Kommission (T-218/03 bis T-240/03, Slg. 2006, II-1699).

5 — Randnr. 62 des angefochtenen Urteils.

6 — Der vierte Kläger, O'Neill Fishing Co. Ltd (Rechtssache T-239/03), ist an dem vorliegenden Rechtsmittelverfahren nicht beteiligt.

**Rechtlicher Rahmen**

5. Art. 4 Abs. 2 der Entscheidung 97/413/EG des Rates [7] hat folgenden Wortlaut:

„Im Rahmen der mehrjährigen Ausrichtungsprogramme für die Mitgliedstaaten[ [8]] rechtfertigen Kapazitätserhöhungen, die ausschließlich auf Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zurückgehen, von Fall zu Fall eine entsprechende Erhöhung der Ziele für Flottensegmente, sofern der Fischereiaufwand der betreffenden Fischereifahrzeuge durch diese Maßnahmen nicht erhöht wird."

6. In Punkt 3.3 des Anhangs der Entscheidung 98/125/EG der Kommission [9] heißt es:

„Die Mitgliedstaaten können der Kommission jederzeit ein Programm zur Verbesserung der Sicherheit vorlegen. Die Kommission befindet in Übereinstimmung mit den Artikeln 3 und 4 der Entscheidung 97/413/EG darüber, ob etwaige Kapazitätserhöhungen im Rahmen eines solchen Programms eine entsprechende Anhebung der MAP-IV-Ziele rechtfertigen. …"

**Sachverhalt**

7. Zwischen 1999 und 2001 fand zwischen dem Irish Department of Communications, Marine and Natural Resources (im Folgenden: Ministerium) und der Kommission ein Schriftwechsel zu Art. 4 Abs. 2 der Entscheidung 97/413 statt.

8. In dieser Zeit beantragte jeder Rechtsmittelführer beim Ministerium eine Kapazitätserhöhung aufgrund von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit nach Art. 4 Abs. 2 der Entscheidung 97/413 und Abschnitt II Punkt 3.3 des Anhangs der Entscheidung 98/125.

9. Mit Schreiben vom 14. Dezember 2001 beantragte das Ministerium bei der

7 — Entscheidung 97/413/EG des Rates vom 26. Juni 1997 bezüglich der Ziele und Einzelheiten für die Umstrukturierung des Fischereisektors der Gemeinschaft während des Zeitraums vom 1. Januar 1997 bis zum 31. Dezember 2001 zur Herstellung eines dauerhaften Gleichgewichts zwischen den Beständen und ihrer Nutzung (ABl. L 175, S. 27).

8 — Abgekürzt MAP.

9 — Entscheidung 98/125/EG der Kommission vom 16. Dezember 1997 zur Genehmigung des mehrjährigen Ausrichtungsprogramms für die Fischereiflotte Irlands für die Zeit vom 1. Januar 1997 bis 31. Dezember 2001 (ABl. 1998, L 39, S. 41, im Folgenden: MAP IV).

Kommission nach Art. 4 Abs. 2 der Entscheidung 97/413 eine Erhöhung um eine Bruttoraumzahl (BRZ) von 1 304 für das Mehrzwecksegment [10] und um 5 335 BRZ für das pelagische Segment [11] der irischen Flotte. (Andere Mitgliedstaaten stellten ähnliche Anträge für die Schiffe ihrer Fischereiflotten.)

10. In dem Schreiben des Ministeriums wurde darauf hingewiesen, dass ihm Anträge von 38 Eigentümern von Schiffen zugrunde lägen, die ihr Schiff verändert oder ersetzt hätten oder die beabsichtigten, dies zu tun. Dem Schreiben lag eine Dokumentation zu den betroffenen Schiffen bei, zu denen auch die Schiffe der Rechtsmittelführer gehörten.

11. Am 4. April 2003 erließ die Kommission die angefochtene Entscheidung. Der verfügende Teil lautet:

10 — Dieses Segment besteht aus Mehrzweckschiffen und umfasst kleine Schiffe für Netz- und Reusenfang sowie mittlere und große Küstenschiffe, die Weißfisch, pelagische Fische und Muscheln befischen: vgl. Jahresbericht 2005 der Licensing Authority for Sea-fishing Boats des Irish Department of Communications, Marine and Natural Resources (im Folgenden: Jahresbericht 2005), S. 7, online abrufbar unter http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Dieses Segment besteht aus Schiffen, die vorwiegend pelagische Arten befischen (vor allem Hering, Makrele, Bastardmakrele und Blauer Wittling): vgl. Jahresbericht 2005, S. 7.

*„Artikel 1*

Zulässigkeit der Anträge

Die Anträge auf Erhöhung der MAP-IV-Tonnageziele werden unter folgenden Voraussetzungen als zulässig eingestuft:

1. Die Anträge wurden vom Mitgliedstaat vor dem 31. Dezember 2001 einzeln weitergeleitet.

2. Das betreffende Schiff ist ordnungsgemäß in der Flottenkartei der Gemeinschaft registriert.

3. Das betreffende Schiff hat eine Gesamtlänge über alles von 15 m oder mehr.

4. Die Steigerung der Tonnage ist das Ergebnis von Modernisierungsarbeiten über dem Hauptdeck, die auf einem registrierten Schiff, das bei Beginn der Arbeiten mindestens fünf Jahre alt ist, durchgeführt werden oder durchgeführt werden sollen. Bei Untergang eines Schiffes ist die Steigerung der Tonnage dadurch bedingt, dass das Ersatzschiff

größere Räume über dem Hauptdeck aufweist als das untergegangene Schiff.

*Artikel 3*

5. Grund für die Steigerung der Tonnage sind Verbesserungen der Sicherheit, der Navigation auf See, der Hygiene, der Produktqualität und der Arbeitsbedingungen

6. Die Größe der Räume unter dem Hauptdeck des umgebauten Schiffes oder des Ersatzschiffes ändert sich nicht.

Alle Anträge auf Erhöhung der MAP-IV-Maschinenleistungsziele sind unzulässig.

*Artikel 2*

Die Anträge, denen nach den Kriterien des Artikels 1 stattgegeben wird, sind in Anhang I aufgeführt.

Die Anträge, die nach den Kriterien des Artikels 1 abgelehnt werden, sind in Anhang II aufgeführt.

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien, Irland, das Königreich der Niederlande, das Königreich Schweden und das Vereinigte Königreich [...] Großbritannien und Nordirland gerichtet."

12. In der Liste der „abgelehnten Anträge" in Anhang II der angefochtenen Entscheidung sind auch die Anträge der Rechtsmittelführer für die neuen Schiffe aufgeführt, die die nicht untergegangenen Schiffe Westward Isle (Flaherty), Menhaden (Murphy) bzw. Golden Rose (Ocean Trawlers) ersetzen sollen.

**Verfahren vor dem Gericht und angefochtenes Urteil**

13. 23 Kläger beantragten beim Gericht die Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung, soweit damit ihre Anträge auf Kapazitätserhöhung ihrer Schiffe abgelehnt worden waren. Alle diese Anträge betrafen den Bau neuer Schiffe als Ersatz für vorhandene Schiffe, die nicht untergegangen waren. Die Kläger rügten fehlende Zuständigkeit der Kommission, Verletzung der Begründungspflicht sowie Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes.

14. Das Gericht prüfte zunächst die Einrede der Unzulässigkeit, die die Kommission erhoben hatte, weil die Kläger von der angefochtenen Entscheidung nicht unmittelbar und individuell betroffen im Sinne von Art. 230 EG gewesen seien. Es wies diese Einrede im Wesentlichen mit der Begründung zurück, (i) die angefochtene Entscheidung sei als ein Bündel individueller Entscheidungen anzusehen, von denen jede einzelne die Rechtsstellung der Eigentümer der in den Anhängen aufgeführten Schiffe einschließlich der Schiffe der Kläger berühre, die im Verhältnis zu allen anderen Personen in ähnlicher Weise individualisiert gewesen seien wie ein Adressat, und (ii) die angefochtene Entscheidung wirke sich unmittelbar auf die Rechtsstellung des Einzelnen aus und lasse ihren Adressaten, die mit ihrer Durchführung betraut seien, keinerlei Ermessensspielraum. [12]

15. In Anbetracht der Antworten Irlands auf die im Rahmen prozessleitender Maßnahmen gestellten Fragen prüfte das Gericht jedoch von Amts wegen, ob die Kläger Thomas Flaherty (Rechtssache T-224/03), die Ocean Trawlers Ltd (Rechtssache T-226/03), Larry Murphy (Rechtssache T-236/03) und die O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) [13] ein Rechtsschutzinteresse gehabt hätten. Das Gericht kam zu dem Ergebnis:

„62 Aus diesen Antworten ergibt sich, dass die Anträge dieser vier Kläger auf deren damaliger Absicht beruhten, Schiffe bauen zu lassen und ihnen die in Anhang II der angefochtenen Entscheidung aufgenommenen Namen zu geben. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass diese Kläger den Bau der Schiffe nicht veranlasst haben, so dass sie im Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung in Wirklichkeit nicht Eigentümer der fraglichen Schiffe waren. Folglich haben diese Kläger kein Rechtsschutzinteresse. Jedenfalls sind sie von der angefochtenen Entscheidung nicht individuell betroffen, da die fraglichen Schiffe fiktiv sind."

16. Das Gericht erklärte sodann die angefochtene Entscheidung für nichtig, soweit sie die Schiffe der übrigen 19 Kläger betraf. Es entschied, dass die Kommission ihre Befugnisse dadurch überschritten habe, dass sie in der angefochtenen Entscheidung Kriterien zugrunde gelegt habe, die in der einschlägigen Regelung nicht vorgesehen gewesen seien [14], insbesondere indem sie alle Anträge auf Steigerung der Sicherheitstonnage abgelehnt habe, die nicht durch den Umbau vorhandener Schiffe, sondern durch den Bau neuer Schiffe als Ersatz für vorhandene Schiffe erzielt werde. [15]

17. Die Rechtsmittelführer tragen vor, die Feststellungen zur Zulässigkeit ihrer Klagen seien rechtsfehlerhaft. Sie beantragen, das

12 — Randnrn. 42 bis 60 des angefochtenen Urteils.

13 — Am vorliegenden Rechtsmittelverfahren nicht beteiligt: vgl. Fn. 6.

14 — Randnr. 134 des angefochtenen Urteils.

15 — Randnrn. 102 bis 132 des angefochtenen Urteils. Da zur Geschichte der Seefahrt auch eine lange und traurige Liste von Zwischenfällen gehört, bei denen umgebaute bzw. „verbesserte" Schiffe später statische Schäden aufwiesen und bei schlechtem Wetter untergingen, muss man vielleicht um der Fischer willen dankbar sein, dass das Gericht so entschieden hat wie geschehen.

angefochtene Urteil aufzuheben, soweit darin ihre Klagen abgewiesen und sie zur Tragung ihrer eigenen Kosten verurteilt worden seien. Sie beantragen ferner, die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären und der Kommission die Kosten des gesamten Verfahrens aufzuerlegen.

**Würdigung**

18. Sowohl im schriftlichen Verfahren als auch in der mündlichen Verhandlung haben die Verfahrensbeteiligten mit einiger Ausführlichkeit eine Reihe von Sachverhaltsfragen erörtert, die mir für das vorliegende Rechtsmittelverfahren irrelevant zu sein scheinen, in dem festgestellt werden soll, ob die Ausführungen des Gerichts in Randnr. 62 seines Urteils einer rechtlichen Beurteilung standhalten.

19. Das Gericht hat die Klagen der Rechtsmittelführer aus zwei Gründen als unzulässig abgewiesen: (i) fehlendes Rechtsschutzinteresse, weil die Anträge der Kläger zwar „auf deren damaliger Absicht beruhten, Schiffe bauen zu lassen und ihnen die in Anhang II der angefochtenen Entscheidung aufgenommenen Namen zu geben[,] jedoch … diese Kläger den Bau der Schiffe nicht veranlasst haben, so dass sie im Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung in Wirklichkeit nicht Eigentümer der fraglichen Schiffe waren“, sowie (ii) fehlende individuelle Betroffenheit, da die fraglichen Schiffe „fiktiv“ gewesen seien.

20. Zu beachten ist, dass das Gericht im Übrigen mit seinem angefochtenen Urteil (das von der Kommission in keinem Punkt gerügt wird) (i) den Einwand der Kommission, dass keiner der Kläger von der angefochtenen Entscheidung unmittelbar und individuell betroffen sei, zurückgewiesen hat, ohne dabei zwischen den Rechtsmittelführern des vorliegenden Verfahrens und den übrigen 19 Klägern zu differenzieren, und (ii) festgestellt hat, dass die Kommission die Anträge zu Unrecht mit der Begründung abgelehnt habe, die Steigerung der Sicherheitstonnage resultiere aus dem Bau neuer anstatt aus dem Umbau vorhandener Schiffe.

21. Die Rechtsmittelführer machen u. a. geltend, die Feststellungen zur Unzulässigkeit seien insoweit mit den übrigen Feststellungen unvereinbar. Dem stimme ich aus den nachstehend aufgeführten Gründen im Wesentlichen zu und halte es zu diesem Zweck nicht für notwendig — und im Rahmen eines Rechtsmittelverfahrens auch nicht für angemessen —, den anderen, eher den Sachverhalt betreffenden Fragen nachzugehen.

*Rechtsschutzinteresse*

22. Nach ständiger Rechtsprechung ist die Nichtigkeitsklage einer natürlichen oder juristischen Person nur insoweit zulässig, als der Kläger ein Interesse an der

Nichtigerklärung der angefochtenen Handlung hat. Es muss sich dabei um ein bestehendes und gegenwärtiges Interesse handeln. Dabei ist auf den Tag der Klageerhebung abzustellen. [16]

23. In Randnr. 62 des angefochtenen Urteils betrachtet das Gericht das Eigentum an den Ersatzschiffen zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung als maßgebendes Kriterium für die Feststellung, dass den Rechtsmittelführern das Rechtschutzinteresse fehle. Das Gericht erklärt im angefochtenen Urteil an keiner Stelle ausdrücklich, dass die übrigen 19 Kläger zu dem betreffenden Zeitpunkt Eigentümer von Ersatzschiffen gewesen seien, jedoch kann angenommen werden, dass sich das Gericht in dieser Hinsicht überzeugt hat, denn andernfalls wäre seine Entscheidung zur Zulässigkeit vollkommen willkürlich.

24. Das Gericht ging somit davon aus, dass diejenigen Kläger, die Ersatzschiffe bereits gebaut hatten (oder gegebenenfalls gerade bauten) und zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung Eigentümer dieser Schiffe waren, ein Interesse an der Nichtigerklärung der Entscheidung hatten, während diejenigen Kläger, die solche Maßnahmen nicht eingeleitet hatten, kein entsprechendes Interesse hatten.

25. Dieser Ausgangspunkt scheint mir völlig verfehlt zu sein.

26. Das Verfahren, um das es im vorliegenden Fall geht, ist ein Genehmigungsverfahren. Für die Fischereiflotten der einzelnen Mitgliedstaaten sind bestimmte Tonnagen zugelassen, und durch Entscheidung der Kommission können konkrete Steigerungen dieser Tonnage genehmigt werden, wenn die einschlägigen Kriterien erfüllt sind.

27. Gewiss ist es bei diesem Verfahren nicht verboten, die zur Tonnagesteigerung erforderlichen Arbeiten bereits vor Erteilung der Genehmigung zu veranlassen. Durch das Verfahren wird allerdings auch nicht ausgeschlossen, die Erteilung der Genehmigung abzuwarten, ehe die Arbeiten veranlasst werden. Letzteres mag vielen sogar als die klügere, um nicht zu sagen die korrektere Vorgehensweise erscheinen.

28. Wenn, wie das Gericht festgestellt hat, eine Steigerung der Sicherheitstonnage im Wege des Baus von Ersatzschiffen genehmigungsfähig ist, dann hat jeder, der die Genehmigung für eine solche Steigerung beantragt hat, eindeutig ein Interesse daran, die Nichtigerklärung einer Entscheidung zu begehren, mit der die Genehmigung abgelehnt wird. Zweifellos stimmt es, dass das Interesse derjenigen, die zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung bereits Mittel für den fraglichen Bau aufgewandt hatten, dringender ist, aber für alle handelt es sich doch um ein gegenwärtiges Interesse. Die Nichtigerklärung der Entscheidung bedeutet für alle, deren Anträge abgelehnt worden sind, dass eine Genehmigung wieder im Bereich des Möglichen liegt und dass im Fall ihrer

16 — Als ein neueres Beispiel dieser Rechtsprechung vgl. das Urteil des Gerichts vom 20. September 2007, Salvat Père & Fils u. a./Kommission (T-136/05, Slg. 2007, II-4063, Randnr. 34 und die dort angeführten Urteile).

Erteilung alle Maßnahmen durchgeführt werden können, die zur Herstellung oder Nutzung einer größeren Sicherheitstonnage noch erforderlich sein mögen. Für eine Differenzierung zwischen den Klägern danach, inwieweit sie vor der angefochtenen Entscheidung bereits mit einer Genehmigung gerechnet haben, werden in dem angefochtenen Urteil keine Gründe genannt, und meines Erachtens gibt es hierfür auch keine Gründe.

29. Die Argumentation der Kommission, dass das Interesse im Laufe des Verfahrens entfallen könne und dass das Interesse der Rechtsmittelführer auf einem zukünftigen, hypothetischen Ereignis beruht habe, ist damit hinfällig.

*Individuelle Betroffenheit*

30. Der zweite Grund, aus dem das Gericht die Klagen der Rechtsmittelführer für unzulässig erklärt, ist fehlende individuelle Betroffenheit im Sinne von Art. 230 EG. Das Gericht räumt ein, dass alle Kläger von der angefochtenen Entscheidung unmittelbar betroffen seien und dass das Eigentum an den in den Anhängen aufgeführten Schiffen eine individuelle Betroffenheit begründe, so dass die Rechtsmittelführer ausschließlich deshalb anders gestellt werden, weil die fraglichen Schiffe „fiktiv" seien.

31. Meines Erachtens gibt es zwei Deutungsmöglichkeiten dafür, in welchem Sinn das Gericht diesen Begriff verwendet hat.

32. Als fiktiv wird für gewöhnlich etwas bezeichnet, was nicht echt ist oder dessen Existenz vorgetäuscht ist und was daher nur in der Phantasie existiert. Auf den vorliegenden Fall übertragen würde das implizieren, dass die Rechtsmittelführer ihre vorhandenen Schiffe nicht wirklich durch andere Schiffe mit größerer Sicherheitstonnage ersetzen wollten oder dass es sich nur um vage Ideen oder Pläne handelte, die in keiner erkennbaren Form verwirklicht wurden.

33. Das angefochtene Urteil enthält jedoch keine Tatsachenfeststellungen zur Begründung dieser Auffassung. Sie lässt sich nicht aus der bloßen Tatsache ableiten, dass die Rechtsmittelführer zum Zeitpunkt der angefochtenen Entscheidung die vorgesehenen Ersatzschiffe noch nicht gebaut oder mit dem Bau noch nicht begonnen hatten.

34. Die alternative Auslegung lautet, dass das Gericht mit dem Begriff „fiktiv" lediglich ausdrücken wollte, dass die Schiffe nicht existierten.

35. Wie die Kommission zutreffend ausführt, ist die Frage, ob ein bestimmtes

Schiff gebaut worden ist, eine Tatsachenfrage, die nicht Gegenstand eines Rechtsmittelverfahrens sein kann, es sei denn, es liegt eine Verfälschung von Beweisen durch das Gericht vor. Die daraus zu ziehende Schlussfolgerung (insbesondere, ob aus der Tatsache, dass ein geplantes Schiff noch nicht gebaut worden ist, zu folgern ist, dass ein Kläger nicht individuell betroffen ist) ist jedoch eine Rechtsfrage, deren Überprüfung mit einem Rechtsmittel zulässigerweise beantragt werden kann.

36. Aus sinngemäß den gleichen Gründen, die ich vorstehend zum Rechtsschutzinteresse dargelegt habe [17], folge ich nicht der Meinung, dass die Existenz der Ersatzschiffe oder das Eigentum daran zum Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung, zum Zeitpunkt der Klageerhebung beim Gericht oder zum Zeitpunkt des Erlasses des angefochtenen Urteils die richtigen Kriterien zur Entscheidung der Frage sind, ob die Rechtsmittelführer von der angefochtenen Entscheidung individuell betroffen sind.

37. In der mündlichen Verhandlung hat die Kommission die Rechtsmittelführer mit jemandem vergleichen wollen, der eines Tages vielleicht einmal einen Ferrari kaufen wird. Nach Auffassung der Kommission wird der Betreffende durch diese Absicht weder zu einem tatsächlichen (gegenwärtigen) Eigentümer eines Ferraris, noch wird er dadurch hinreichend individualisiert, um eine Ferrari-Fahrzeuge betreffende Entscheidung anfechten zu können. Hinsichtlich des hoffnungsvollen, dereinstigen Ferrari-Eigentümers hat die Kommission vollkommen recht. Der Vergleich, den sie damit zur Situation der Rechtsmittelführer ziehen will, hält einer Prüfung jedoch nicht stand.

38. Wie das Gericht in den Randnrn. 42 bis 60 des angefochtenen Urteils festgestellt hat, waren alle Kläger von der angefochtenen Entscheidung individuell betroffen, weil sie individuelle Anträge auf Genehmigung erhöhter Sicherheitstonnage gestellt hatten, weil diese einzeln weitergeleitet und von Fall zu Fall entschieden wurden und weil sie individuell als Eigentümer der in Anhang II der angefochtenen Entscheidung aufgeführten Schiffe bezeichnet waren.

39. Diese Situation lässt sich nicht mit der Lage von jemandem vergleichen, der hofft, eines Tages einen Ferrari zu kaufen, und der eine für Ferrari-Fahrzeuge geltende allgemeine Maßnahme anfechten will, die seine Ambitionen zunichtemachen könnte.

40. Darüber hinaus argumentiert die Kommission, dass sich das Eigentum an einem Schiff, solange dieses sich erst im Entwurfsstadium befinde, keiner bestimmten Person zuordnen lasse. Wer zu einem bestimmten Zeitpunkt lediglich im Besitz der Baupläne eines Schiffs sei, könne daher nicht individuell betroffen sein. Die eingereichten Pläne könnten (alternativ oder zusätzlich)

17 — Vgl. Nrn. 22 bis 28.

anschließend von anderen Personen benutzt werden.

41. Dieses Argument liegt meines Erachtens neben der Sache.

42. Alle Pläne, ob sie nun den Bau neuer Schiffe oder den Umbau vorhandener Schiffe betreffen, können mit oder ohne Änderungen in verschiedener Form kopiert oder wiederverwendet werden. Wie die Kommission in der mündlichen Verhandlung selbst vorgetragen hat und wie sich auch aus dem rechtlichen Zusammenhang ergibt, werden Anträge auf Sicherheitstonnage jedoch jeweils im Einzelfall geprüft. Wird ihnen stattgegeben, so gilt die Sicherheitstonnage für den konkreten Antrag. Gleichviel, ob die gleichen Pläne anschließend oder darüber hinaus in einem anderen Rahmen verwendet werden, gilt die Genehmigung für erhöhte Sicherheitstonnage ausschließlich für den Eigentümer eines bestimmten benannten Schiffes.

43. Ich komme zu dem Ergebnis, dass das Gericht je nachdem, in welchem Sinne es den Begriff „fiktiv" verwendet hat, entweder eine falsche rechtliche Würdigung der Tatsachen vorgenommen oder der Entscheidung, ob die Rechtsmittelführer individuell betroffen sind, rechtlich unzulässige Kriterien zugrunde gelegt hat.

*Ergebnis hinsichtlich des Rechtsmittels*

44. Aus den vorstehend genannten Gründen komme ich zu dem Ergebnis, dass das Urteil des Gerichts erster Instanz aufzuheben ist, soweit damit die Klagen der Rechtsmittelführer als unzulässig abgewiesen worden sind.

**Begründetheit der Klage in der ersten Instanz**

45. Gemäß Art. 61 seiner Satzung kann der Gerichtshof, wenn er die Entscheidung des Gerichts aufhebt, sodann den Rechtsstreit selbst endgültig entscheiden, wenn dieser zur Entscheidung reif ist.

46. In der Regel ist es nicht angebracht, dass der Gerichtshof nach Aufhebung einer Unzulässigkeitsentscheidung anschließend die Begründetheit der vorinstanzlichen Klage prüft. In den meisten Fällen wird das Gericht begriffsnotwendig das Vorbringen zur Begründetheit nicht geprüft haben, so dass der Rechtsstreit daher nicht vom Gerichtshof entschieden werden kann.

47. Im vorliegenden Fall bestehen jedoch nach Bejahung der Zulässigkeit der Klagen der Rechtsmittelführer keinerlei Unterschiede zu den Klagen der übrigen 19 Kläger

mehr. Alle Klagen gehörten zu ein und derselben Serie, alle Kläger wurden durch dieselben Prozessbevollmächtigten vertreten, und das Gericht hat alle Argumente zusammen geprüft, ohne zwischen den einzelnen Klägern zu unterscheiden. Es hat seine Entscheidung auf Gründe gestützt, die für alle diese Kläger gleichermaßen gelten.

48. Die Begründetheitsprüfung im angefochtenen Urteil lässt sich daher unverändert auf die Rechtsmittelführer übertragen und führt zu genau dem Ergebnis, dass die Rechtsmittelführer ursprünglich begehrten. Das Urteil sollte daher nur insoweit aufgehoben werden, als damit die Klagen der Rechtsmittelführer für unzulässig erklärt wurden.

49. Da das Gericht jedoch die Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung praktisch auf die Schiffe derjenigen Kläger beschränkt hat, deren Klagen es für zulässig erklärt hat, hat der Gerichtshof die Entscheidung 2003/245/EG der Kommission auch insoweit für nichtig zu erklären, als sie die Schiffe der Rechtsmittelführer betrifft. Auf diese Weise werden die Rechtsmittelführer denjenigen Klägern gleichgestellt, die beim Gericht Erfolg hatten und jetzt auf eine neue Entscheidung der Kommission über ihre Anträge zur Sicherheitstonnage warten.

**Kosten**

50. Nach Art. 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Die Rechtsmittelführer haben beantragt, die Kosten der Kommission aufzuerlegen, die meiner Ansicht nach mit ihrem Vorbringen im Rechtsmittelverfahren nicht durchdringen sollte. Der Kommission sind daher die Kosten aufzuerlegen.

## Ergebnis

51. Meines Erachtens sollte der Gerichtshof daher

— das Urteil des Gerichts erster Instanz in den Rechtssachen T-224/03, T-226/03 und T-236/03 aufheben, soweit damit die Klagen auf Nichtigerklärung der

Entscheidung 2003/245/EG der Kommission als unzulässig abgewiesen und die Rechtsmittelführer zur Tragung ihrer eigenen Kosten verurteilt worden sind;

— die Entscheidung 2003/245/EG der Kommission vom 4. April 2003 über die bei der Kommission eingegangenen Anträge auf Erhöhung der MAP-IV-Ziele zur Berücksichtigung von Verbesserungen der Sicherheit, der Navigation auf See, der Hygiene, der Produktqualität und der Arbeitsbedingungen auf Schiffen mit einer Länge über alles von mehr als 12 m für nichtig erklären, soweit sie die Schiffe der Rechtsmittelführer betrifft;

— der Kommission die Kosten auferlegen.