FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT ELEANOR SHARPSTON

fremsat den 11. december 2007 [1]

1. Appellanterne er ejere af fartøjer, der udgjorde en del af den irske fiskerflåde. De anlagde sag ved Retten i Første Instans med påstand om annullation af beslutning 2003/245/EF [2] (»den anfægtede beslutning«), hvorved Kommissionen afviste deres anmodninger om at øge deres fartøjers »sikkerhedstonnage« [3].

2. I den appellerede dom [4] fastslog Retten, at appellanterne ikke havde søgsmålsinteresse, da de på datoen for den anfægtede beslutning ikke havde bygget og derfor ikke var ejere af de pågældende fartøjer. Retten fastslog endvidere, at appellanterne ikke er individuelt berørt af den anfægtede beslutning, da de pågældende fartøjer »ikke eksisterer« [5].

3. Retten afviste derfor deres sager. Vedrørende 19 andre sagsøgere antog den sagerne til realitetsbehandling og annullerede den anfægtede beslutning.

4. Tre af de fire sagsøgere, hvis sag blev afvist [6], har appelleret sagen. De har nedlagt påstand om ophævelse af Retten i Første Instans' dom, for så vidt som Retten afviste deres sager, og om annullation af den anfægtede beslutning.

1 — Originalsprog: engelsk.

2 — Beslutning af 4.4.2003 om de anmodninger, Kommissionen har modtaget om forøgelse af FUP IV-målene af hensyn til forbedringer vedrørende sikkerhed, navigation til søs, hygiejne, produktkvalitet og arbejdsforhold for fartøjer med en længde overalt på mere end 12 m (EUT L 90, s. 48).

3 — En forøgelse af et fartøjs tonnage, der skal gøre det mere sødygtigt eller give mandskabet mere sikre arbejdsforhold, uden at fartøjets tonnage til transport af fisk øges.

4 — Dom af 13.6.2006, forenede sager T-218/03 — T-240/03, Boyle m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 1699.

5 — Den appellerede doms præmis 62.

6 — Den fjerde, O'Neill Fishing Co. Ltd (sag T-239/93), er ikke part i nærværende appelsag.

Retsforskrifter

5. Artikel 4, stk. 2, i Rådets beslutning 97/413/EF [7] har følgende ordlyd:

»I de flerårige udviklingsprogrammer for medlemsstaterne [8] kan kapacitetsforøgelser, der alene skyldes forbedringer af sikkerheden, i enkelte tilfælde føre til en tilsvarende forøgelse af målene for de enkelte fartøjskategorier, forudsat at de ikke forøger de pågældende fartøjers fiskeriindsats.«

6. Punkt 3.3 i bilaget til Kommissionens beslutning 98/125/EF [9] bestemmer:

»Medlemsstaterne kan til enhver tid forelægge Kommissionen et program for forbedringer af sikkerheden. I overensstemmelse med artikel 3 og 4 i beslutning 97/413 […] træffer Kommissionen beslutning om, hvorvidt en eventuel kapacitetsforøgelse i et sådant program berettiger en tilsvarende forøgelse af målene i FUP IV […].«

Sagens faktiske omstændigheder

7. Mellem 1999 og 2001 fandt en skriftveksling sted mellem Irlands Department of Communications, Marine and Natural Resources (herefter »departementet«) og Kommissionen vedrørende artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.

8. I denne periode ansøgte hver enkelt af appellanterne departementet i medfør af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 og punkt 3.3 i bilaget til beslutning 98/125 om at få tildelt en kapacitetsforøgelse begrundet i foretagne forbedringer af sikkerheden.

9. Ved skrivelse af 14. december 2001 anmodede departementet Kommissionen

7 — Rådets beslutning af 26.6.1997 om mål og detaljerede regler for en omstrukturering af Fællesskabets fiskerisektor i perioden fra den 1.1.1997 til den 31.12.2001 med henblik på at opnå en bæredygtig ligevægt mellem ressourcerne og udnyttelsen heraf (EFT L 175, s. 27).

8 — Forkortet FUP.

9 — Kommissionens beslutning af 16.12.1997 om godkendelse af det flerårige udviklingsprogram for Irlands fiskerflåde for perioden fra den 1.1.1997 til den 31.12.2001 (EFT L 39, s. 41; herefter »FUP IV«).

om en forøgelse af den irske flåde på 1 304 bruttotons (herefter »BT«) i kategorien kombinationsfartøjer [10] og på 5 335 BT i kategorien flydetrawlere og notfartøjer [11] (andre medlemsstater fremsatte tilsvarende anmodninger vedrørende fartøjer i deres fiskerflåder).

10. I departementets skrivelse var det anført, at henvendelsen skete på foranledning af anmodninger fra 38 fartøjsejere, som havde ombygget eller erstattet deres fartøj eller havde til hensigt at gøre dette. Skrivelsen var ledsaget af dokumentation vedrørende de omhandlede fartøjer, heriblandt appellanternes.

11. Den 4. april 2003 vedtog Kommissionen den anfægtede beslutning. Den dispositive del er affattet således:

»*Artikel 1*

Imødekommelse af anmodninger

Anmodningerne om forøgelse af FUP IV-tonnagemålene kan imødekommes på følgende betingelser:

1. Medlemsstaterne skal have fremsendt anmodningerne enkeltvis inden den 31. december 2001.

2. Fartøjet skal være behørigt registreret i Fællesskabets fartøjsbetegnelse.

3. Det pågældende fartøj skal have en længde overalt på 15 m eller derover.

4. Forøgelsen af tonnagen skal være et resultat af moderniseringsarbejder over hoveddækket, der er udført eller forudses udført på et eksisterende registreret fartøj, der er mindst fem år gammelt på starttidspunktet for arbejderne. Såfremt et fartøj er gået tabt på havet, skal forøgelsen af tonnagen være et resultat af

10 — Denne kategori omfatter multifunktionelle fartøjer, små kystfartøjer og mellemstore og store højsøfartøjer til fiskeri af helt, pelagiske arter og toskallede bløddyr, jf. årsberetning for 2005 fra Licensing Authority for Sea-fishing Boats of the Irish Department of Communications, Marine and Natural Resources (herefter »årsberetningen 2005«), s. 7, som findes online på adressen http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf

11 — Denne kategori omfatter fartøjer, som hovedsagelig anvendes til fiskeri af pelagiske arter (primært sild, makrel, hestemakrel og blå marlin): Jf. årsberetningen 2005, s. 7.

et større volumen over hoveddækket på erstatningsfartøjet i forhold til det fartøj, der er gået tabt.

5. Forøgelsen af tonnagen skal have til formål at forbedre sikkerhed, navigation til søs, hygiejne, produktkvalitet og arbejdsforhold.

6. Volumenet under hoveddækket på det ændrede fartøj eller erstatningsfartøjet må ikke forøges.

Anmodninger om forøgelse af FUP IV-effektmålene kan ikke imødekommes.

Artikel 2

De anmodninger, der imødekommes efter kriterierne i artikel 1, er anført i bilag I.

De anmodninger, der afvises efter kriterierne i artikel 1, er anført i bilag II.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Kongeriget Belgien, Irland, Kongeriget Nederlandene, Kongeriget Sverige og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland.«

12. Listen over »afviste anmodninger« i bilag II til den anfægtede beslutning omfattede appellanternes anmodninger vedrørende nye fartøjer til erstatning af henholdsvis MFV Westward Isle (Flaherty), MFV Menhaden (Murphy) og MFV Golden Rose (Ocean Trawlers). Ingen af disse var gået tabt på havet.

Retsforhandlinger ved Retten og den appellerede dom

13. I sagen for Retten havde 23 sagsøgere nedlagt påstand om annullation af den anfægtede beslutning, for så vidt som Kommissionen herved afviste deres anmodninger om en forøgelse af deres fartøjers kapacitet. Alle anmodningerne vedrørte bygningen af nye fartøjer til erstatning af eksisterende fartøjer, som ikke var gået tabt på havet. De påberåbte sig Kommissionens manglende beføjelser, tilsidesættelse af begrundelsespligten og tilsidesættelse af princippet om ligebehandling.

14. Retten behandlede først Kommissionens formalitetsindsigelse, hvorefter sagsøgerne ikke var direkte og individuelt berørt af den anfægtede beslutning, jf. artikel 230 EF. Retten forkastede denne indsigelse med den begrundelse, i det væsentlige, i) at beslutningen skulle opfattes som en række individuelle beslutninger, der hver især berørte de på bilagenes lister anførte fartøjsejeres retstilling, herunder sagsøgerne, som var adskilt fra alle andre og individualiseret på lignende måde som en adressat, og ii) at den havde en umiddelbar virkning på sagsøgernes retstilling og ikke overlod dem, der var ansvarlige for dens gennemførelse, nogen skønsbeføjelse [12].

15. I betragtning af Irlands svar på de spørgsmål, der blev stillet som led i foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse, rejste Retten imidlertid af egen drift spørgsmålet om, hvorvidt Thomas Flaherty (sag T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (sag T-226/03), Larry Murphy (sag T-236/03) og O'Neill Fishing Co. Ltd (sag T-239/03) [13] havde søgsmålsinteresse. Retten fastslog følgende:

»62. Det fremgår af Irlands svar, at de anmodninger, der var indgivet af disse fire sagsøgere, var begrundet i deres hensigt om på daværende tidspunkt at få bygget nogle fartøjer og at give dem de navne, der er gengivet i bilag II til den anfægtede beslutning. Det har imidlertid vist sig, at disse sagsøgere ikke har ladet disse fartøjer bygge, således at de på datoen for den anfægtede beslutning faktisk ikke var ejere af de omhandlede fartøjer. Det følger heraf, at de nævnte sagsøgere ikke har søgsmålsinteresse. Under alle omstændigheder er de ikke individuelt berørt af den anfægtede beslutning, idet de omhandlede fartøjer ikke eksisterer.«

16. Herefter annullerede Retten den anfægtede beslutning, for så vidt som den vedrørte de øvrige 19 sagsøgeres fartøjer. Retten fastslog, at Kommissionen havde overskredet sine beføjelser, idet den i den anfægtede beslutning havde fastsat kriterier, der ikke er hjemlet i den relevante fællesskabsordning [14], især ved at afvise alle anmodninger om ekstra sikkerhedstonnage, som ikke skulle opnås ved en ændring af eksisterende fartøjer, men ved at bygge nye fartøjer til erstatning af eksisterende fartøjer [15].

17. Appellanterne har gjort gældende, at Rettens afgørelse om søgsmålenes formalitet var en retlig fejl. De har nedlagt påstand

12 — Den appellerede doms præmis 42-60.

13 — Ikke parter i nærværende appelsag, jf. fodnote 6.

14 — Den appellerede doms præmis 134.

15 — Den appellerede doms præmis 102-132. Eftersom søfartshistorien indeholder en lang og trist liste på eksempler, hvor ændrede og/eller »forbedrede« fartøjer efterfølgende på grund af bygningsfejl er forlist i dårligt vejr, skal man måske af hensyn til fiskernes sikkerhed være taknemmelig over Rettens afgørelse.

om, at Domstolen ophæver den appellerede dom, for så vidt Retten herved afviser deres søgsmål og pålægger dem at bære deres egne omkostninger. De har også nedlagt påstand om annullation af den anfægtede beslutning og om, at Kommissionen tilpligtes at betale alle sagens omkostninger.

Retlig bedømmelse

18. Under både de skriftlige og de mundtlige forhandlinger har parterne indgående drøftet en række faktuelle overvejelser, som jeg ikke mener er relevante i forbindelse med denne appel, der har til formål at afgøre, om Rettens konstatering i dommens præmis 62 kan stadfæstes.

19. Retten afviste appellanternes sager af to grunde: i) at appellanterne ikke havde søgsmålsinteresse, fordi de, selv om de havde til »hensigt på daværende tidspunkt at få bygget nogle fartøjer og at give dem de navne, der er gengivet i bilag II til den anfægtede beslutning«, ikke havde »ladet disse fartøjer bygge, således at de på datoen for den anfægtede beslutning faktisk ikke var ejere af de omhandlede fartøjer«; og ii) at appellanterne ikke var individuelt berørt, da de omhandlede fartøjer ikke eksisterede.

20. Jeg skal gøre opmærksom på, at Retten i den øvrige del af dommen (som Kommissionen ikke har anfægtet i nogen henseender) i) forkastede Kommissionens påstand om, at ingen af sagsøgerne var direkte og individuelt berørt af den anfægtede beslutning — uden at sondre mellem appellanterne i nærværende sag og de 19 øvrige sagsøgere — og ii) fastslog, at Kommissionen med urette havde afvist anmodninger med den begrundelse, at den øgede sikkerhedstonnage var resultat af bygningen af nye fartøjer og ikke af en ændring af eksisterende fartøjer.

21. Appellanterne har bl.a. gjort gældende, at afvisningen af deres sager er uforenelig med Rettens øvrige udtalelser. Jeg er i bund og grund enig — af årsager, jeg skal gøre rede for i det nedenstående — og jeg mener ikke, det i denne henseende er nødvendigt — eller hensigtsmæssigt i forbindelse med en appelsag — at undersøge de øvrige betragtninger af mere faktuel karakter, der er blevet fremsat.

Søgsmålsinteresse

22. I henhold til fast retspraksis kan et annullationssøgsmål anlagt af en fysisk eller juridisk person kun admitteres, såfremt sagsøgeren har en retlig interesse i, at den

anfægtede retsakt annulleres. Det skal herved godtgøres, at den pågældende har en eksisterende og faktisk interesse. Interessen skal bedømmes på det tidspunkt, hvor søgsmålet er anlagt [16].

23. I dommens præmis 62 fastslog Retten, at ejerskabet over erstatningsfartøjerne på datoen for den anfægtede beslutning var den afgørende faktor ved afgørelsen af, om der var tale om manglende søgsmålsinteresse hos appellanterne. Intetsteds i dommen konstaterede Retten helt konkret, at de 19 øvrige appellanter ejede erstatningsfartøjer på denne dato, men den må formodes at have været overbevist, hvad dette angår, da dens afgørelse om afvisning af sagen ellers ville have været fuldstændig vilkårlig.

24. Retten lagde således til grund, at sagsøgere, der allerede havde bygget (eller måske allerede var ved at bygge) erstatningsfartøjer, som de ejede på datoen for den anfægtede beslutning, havde en interesse i annullation af beslutningen, hvorimod sagsøgere, der ikke havde taget disse skridt, ikke havde interesse heri.

25. Denne tilgang er efter min opfattelse helt forkert.

16 — Jf., som et nyere eksempel på denne retspraksis dom af 20.9.2007, sag T-136/05, Salvat Père & Fils m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 4063, præmis 34 og den deri nævnte retspraksis.

26. Den procedure, som denne sag omhandler, er en godkendelsesprocedure. Hver enkelt medlemsstat har fået godkendt en vis tonnage til sin fiskerflåde, og særlige forøgelser af denne tonnage kan godkendes ved Kommissionens beslutning, hvis de relevante kriterier er opfyldt.

27. Det er helt korrekt, at proceduren tilsyneladende ikke indebærer et forbud mod at udføre det arbejde, som kræves for at få en sådan tonnageforøgelse, før godkendelsen er givet. Den er imidlertid heller ikke til hinder for, at man udsætter udførelsen af arbejdet, indtil godkendelsen er givet. Mange vil måske mene, at den sidstnævnte fremgangsmåde er den fornuftigste, for ikke at sige den mest korrekte.

28. Hvis en forøgelse af sikkerhedstonnagen i form af bygning af et erstatningsfartøj ville kunne opnå godkendelse, således som Retten fastslog, har en person, som anmodede om godkendelse af en sådan forøgelse, en klar interesse i at kræve annullation af en beslutning, hvorved godkendelsen blev afslået. Der er ingen tvivl om, at interessen er mest presserende for de personer, som på datoen for beslutningen allerede havde påtaget sig udgifter til skibsbygning, men den er aktuel for alle. Hvis beslutningen annulleres, indebærer det for alle dem, hvis anmodning blev afvist, at der igen er mulighed for godkendelse, og hvis en sådan godkendelse bliver givet, indebærer det, at de nu kan træffe de

nødvendige foranstaltninger for at opnå eller bruge den øgede sikkerhedstonnage. I den appellerede dom er det ikke begrundet, hvorfor der sondres mellem sagsøgerne ud fra, hvorvidt de allerede havde forventet godkendelse før datoen for den anfægtede beslutning, og jeg mener heller ikke, denne sondring kan begrundes.

29. Kommissionens argumenter om, at interessen ophører under retssagen, og at appellanternes interesse bygger på en fremtidig, hypotetisk begivenhed, kan derfor ikke tiltrædes.

Individuel berøring

30. Det andet kriterium, som Retten anvendte, da den fastslog, at appellanternes søgsmål ikke kunne antages til realitetsbehandling, var, at appellanterne ikke var individuelt berørt i den betydning, hvori udtrykket er anvendt i artikel 230 EF. Retten erkendte, at alle sagsøgerne var direkte berørt af den anfægtede beslutning, og at ejerskabet af de fartøjer, som var angivet ved navn i bilagene, var tilstrækkeligt til at fastslå, at de var individuelt berørt, mens den udelukkende kendetegnede appellanterne ved det forhold, at de pågældende fartøjer ikke eksisterede.

31. Det forekommer mig, at Retten kan have ment to ting med denne formulering.

32. Den normale betydning af det engelske ord »fictitious«, som Retten anvendte, drejer sig om noget, der ikke er ægte eller er opdigtet og derfor kun eksisterer i fantasien. Anvendt i denne sag antyder det, at appellanterne i virkeligheden ikke ønskede at erstatte deres oprindelige fartøjer med andre fartøjer med ekstra sikkerhedstonnage, eller at det kun var en løs idé eller plan, som tilsyneladende ikke blev gennemført.

33. I den appellerede dom er der imidlertid ingen faktisk konstatering, som understøtter denne opfattelse. Denne kan ikke udledes af det forhold alene, at appellanterne på datoen for den anfægtede beslutning endnu ikke havde bygget eller påbegyndt bygningen af de planlagte erstatningsfartøjer.

34. Den anden fortolkningsmulighed er, at Retten med ordet »fictitious« blot ønskede at angive, at fartøjerne ikke eksisterede.

35. Det er korrekt, som Kommissionen har anført, at spørgsmålet, om et bestemt fartøj

er blevet bygget eller ikke, drejer sig om kendsgerninger, som ikke kan appelleres, medmindre Retten har fordrejet bevisforholdene. Den konklusion, der skal drages af denne kendsgerning (navnlig med hensyn til, om det forhold, at et planlagt fartøj endnu ikke er blevet bygget, indebærer, at en sagsøger ikke er individuelt berørt) er imidlertid et retsspørgsmål, som udmærket kan appelleres.

36. Af de samme årsager mutatis mutandis, som jeg har gjort rede for ovenfor vedrørende interesse [17], er jeg ikke enig i, at eksistensen eller ejerskab af erstatningsfartøjerne på datoen for den anfægtede beslutning, på datoen for anlæggelsen af sagen ved Retten eller på datoen for den appellerede dom er det korrekte kriterium for at afgøre, om appellanterne er individuelt berørt af den anfægtede beslutning.

37. I retsmødet forsøgte Kommissionen at sammenligne appellanterne med en person, som måske vil købe en Ferrari en dag. Ifølge Kommissionen gør hensigten ikke denne person til den faktiske (nuværende) ejer af en Ferrari, ligesom den heller ikke individualiserer ham tilstrækkeligt til, at han kan anfægte en beslutning vedrørende Ferrarier. Kommissionen har helt ret med hensyn til den håbefulde, kommende Ferrari-ejer. Imidlertid holder den sammenligning, den forsøger at drage med appellanternes situation, ikke for en nærmere undersøgelse.

38. Som Retten fastslog i dommens præmis 42-60, var alle sagsøgerne individuelt berørt af den anfægtede beslutning, fordi de havde fremsendt individuelle anmodninger om godkendelse af ekstra sikkerhedstonnage, fordi disse anmodninger blev fremsendt og behandlet enkeltvis, og fordi de blev individuelt angivet som ejerne af de i beslutningens bilag II opførte fartøjer.

39. Denne situation kan ikke sammenlignes med en person, der håber en dag at købe en Ferrari og anfægter en generel foranstaltning vedrørende Ferrarier, som kan ødelægge hans planer.

40. Kommissionen har desuden anført, at ejerskabet af et fartøj, som stadig er på tegnebrættet, ikke kan tilskrives en bestemt part. Derfor kan den part, som på et bestemt tidspunkt blot ejer planen til et bestemt fartøj, ikke være individuelt berørt. Planerne

17 — Punkt 22-28.

kan herefter (alternativt eller ydermere) anvendes af andre.

41. Jeg finder dette argument irrelevant.

42. Alle planer, hvad enten de drejer sig om nye fartøjer eller ændringer af eksisterende fartøjer, kan kopieres og genanvendes på forskellige måder, med eller uden ændringer. Som Kommissionen selv anførte i retsmødet, og som det fremgår af retsforskrifterne, behandles anmodninger om sikkerhedstonnage enkeltvis. Hvis der gives godkendelse, tilskrives sikkerhedstonnagen den konkrete ansøgning. Hvad enten de samme planer anvendes senere eller igen i en anden sammenhæng, tilskrives godkendelsen af ekstra sikkerhedstonnagen kun ejeren af et særligt angivet fartøj.

43. Jeg skal derfor konkludere, at Retten, afhængigt af hvad den mente med ordet »fictitious«, enten foretog en fejlagtig retlig kvalificering af de faktiske omstændigheder eller anvendte et kriterium til at afgøre, om appellanterne var individuelt berørt, som udgjorde en retlig fejl.

Konklusion vedrørende appellen

44. På baggrund af det anførte konkluderer jeg, at Rettens dom skal ophæves, for så vidt som Retten herved afviste appellanternes søgsmål.

Realiteten i sagen for første instans

45. I henhold til artikel 61 i Domstolens statut kan Domstolen, når den har ophævet en dom afsagt af Retten, selv træffe endelig afgørelse, hvis sagen er moden til påkendelse.

46. Det vil normalt ikke være hensigtsmæssigt, at Domstolen efter at have ophævet en dom om afvisning af en sag herefter realitetsbehandler sagen som første instans. I de fleste tilfælde har Retten efter sagens natur ikke behandlet argumenterne vedrørende realiteten, og sagen vil derfor ikke være moden til, at Domstolen kan træffe afgørelse.

47. I denne sag er der imidlertid ikke noget, der adskiller appellanterne fra de øvrige 19 sagsøgere, når først deres sager er antaget til realitetsbehandling. Alle sagerne indgik

i den samme række, alle sagsøgerne var repræsenteret ved de samme advokater, og Retten behandlede alle argumenterne samlet uden at sondre mellem de enkelte sagsøgere. Den traf sin afgørelse på et grundlag, der var gældende for alle sagsøgerne.

48. Den materielle bedømmelse i den appellerede dom kan derfor anvendes uændret på appellanterne og fører til netop det resultat, som de oprindeligt havde nedlagt påstand om. Derfor bør dommen kun ophæves, for så vidt som den afviste appellanternes sager.

49. Da Retten imidlertid begrænsede annullationen af den anfægtede beslutning til annullation af dens virkning på fartøjer tilhørende de sagsøgere, hvis sag var blevet antaget til realitetsbehandling, må Domstolen også annullere Kommissionens beslutning 2003/245/EF, for så vidt som den vedrører appellanternes fartøjer. Herved ligestilles appellanterne med de sagsøgere, der fik medhold ved Retten og nu afventer en ny beslutning fra Kommissionen om deres anmodning om sikkerhedstonnage.

Sagens omkostninger

50. I henhold til procesreglementets artikel 69, stk. 2, tilpligtes det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Appellanterne har nedlagt påstand herom, og Kommissionen bør efter min mening ikke gives medhold i sine argumenter i appelsagen. Kommissionen bør derfor tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Forslag til afgørelse

51. Jeg foreslår derfor Domstolen at træffe følgende afgørelse:

— Dommen afsagt af Retten i Første Instans i de forenede sager T-224/03, T-226/03 og T-236/03 ophæves, for så vidt som Retten herved afviste sagerne med påstand

om annullation af Kommissionens beslutning 2003/245/EF og tilpligtede appellanterne at bære deres egne omkostninger.

— Kommissionens beslutning 2003/245/EF af 4. april 2003 om de anmodninger, Kommissionen har modtaget om forøgelse af FUP IV-målene af hensyn til forbedringer vedrørende sikkerhed, navigation til søs, hygiejne, produktkvalitet og arbejdsforhold for fartøjer med en længde overalt på mere end 12 m, annulleres, for så vidt som den finder anvendelse på appellanternes fartøjer.

— Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.