ELEANOR SHARPSTON
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2007. december 11. [1]

1. A fellebbezők az ír halászflotta részét képező hajók tulajdonosai. Az Elsőfokú Bíróság előtt kezdeményezték a 2003/245/EK határozat [2] (a továbbiakban: megtámadott határozat) megsemmisítését, amellyel a Bizottság elutasította a hajóik „biztonsági tonnatartalmának” [3] növelésére irányuló kérelmüket.

2. A megtámadott ítéletben [4] az Elsőfokú Bíróság úgy ítélte meg, hogy a felpereseknek az eljáráshoz nem fűződik érdeküket, mivel a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában nem építtették meg a kérdéses hajókat, így ténylegesen nem voltak ezek tulajdonosai. Azt is megállapította az Elsőfokú Bíróság, hogy a kérdéses hajók „fiktív” jellege miatt a felpereseket a megtámadott határozat személyükben nem érinti. [5]

3. Az Elsőfokú Bíróság ezért a keresetüket – mint elfogadhatatlant – elutasította. A másik tizenkilenc felperes esetében a keresetet elfogadhatónak minősítette, és megsemmisítette a megtámadott határozatot.

4. A négy pervesztes felperes közül három [6] fellebbezett. Azt kérik a Bíróságtól, hogy semmisítse meg az Elsőfokú Bíróság ítéletét abban a részében, amellyel elutasította a keresetüket, és semmisítse meg a megtámadott határozatot.

1 – Eredeti nyelv: angol.

2 – A Bizottsághoz 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 iránt benyújtott kérelmekről szóló, 2003. április 4-i 2003/245/EK bizottsági határozat (HL L 90., 48. o.).

3 – A hajó tonnatartalmának a hajózási képesség javítása vagy a legénység számára biztonságosabb munkakörnyezet megteremtése érdekében történő növelése, a halszállításra rendelkezésre álló tonatartalom emelése nélkül.

4 – A T-218/03.–T-240/03. sz., Boyle és társai kontra Bizottság ügyben 2006. június 13-án hozott ítélet (EBHT 2006., II-1699. o.).

5 – A megtámadott ítélet 62. pontja.

6 – A negyedik, az O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03. sz. ügy) nem vesz részt a jelenlegi fellebbezési eljárásban.

Jogi háttér

5. A 97/413/EK irányelv[7] 4. cikkének (2) bekezdése a következőképpen szól:

„A tagállamoknak szóló többéves orientációs programok[8] 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."

6. A 98/125/EK bizottsági határozat[9] mellékletének 3.3. pontja értelmében:

„A tagállamok bármikor a Bizottság elé terjeszthetnek biztonságjavító programot. A 97/413 […] 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 […]."

Tényállás

7. 1999 és 2001 között a 97/413 határozat 4. cikkének (2) bekezdésével kapcsolatban levélváltás történt az ír Tájékoztatási, Tengerészeti és Természeti Erőforrások Minisztérium (a továbbiakban: minisztérium) és a Bizottság között.

8. Ebben az időszakban mindegyik felperes 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

7 – 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 tanácsi határozat (HL L 175., 27. o.).

8 – Rövidítve: TOP.

9 – 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 (HL 1998. L 39., 41. o., a továbbiakban: TOP IV).

(2) bekezdése alapján kérte a Bizottságtól az ír flotta többcélú részének [10] 1304 bruttó regisztertonnával, a nyílttengeri halászatot folytató részének [11] pedig 5335 bruttó regisztertonnával való növelését. (Más tagállamok is hasonló kérelmet terjesztettek elő a saját halászflottájuk hajói tekintetében.)

10. A minisztérium válaszában úgy nyilatkozott, hogy a levél 38 olyan hajótulajdonos kérelmére született, akik hajójukon módosítást eszközöltek vagy kicserélték, illetőleg ezt szándékoznak tenni. A levélhez mellékelték az érintett hajókra vonatkozó dokumentációt, melyek között a fellebbezőké is szerepeltek.

11. 2003. április 4-én a Bizottság elfogadta megtámadott határozatot, melynek rendelkező része a következőképpen szól:

10 – Ez a rész többcélú és part menti hajókat foglal magában, valamint közepes és nagy nyílttengeri hajókat, amelyek fehérhúsú hal, mélytengeri halak és kagylók halászatával foglalkoznak; lásd a Licensing Authority for Sea-fishing Boats of the Irish Department of Communications, Marine and Natural Resources (az ír Tájékoztatási, Tengerészeti és Természeti Erőforrások Minisztérium tengeri halászati hajózási engedélyezési hatóság) 2005. évi jelentését (a továbbiakban: a 2005. évi Éves Jelentés), 7. o., letölthető: http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 – Ez a rész a főként mélytengeri halak (elsősorban hering, makréla, közönséges tőkehal és sárga/vékonybajuszú tőkehal) halászatával foglalkozó hajókat foglalja magában: lásd a 2005. évi Éves Jelentést, 7. o.

„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.

7. 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 megtámadott határozat II. mellékletében szereplő, „elutasított kérelmek” című listán szerepeltek a felperesnek a régi hajók helyébe lépő új hajókra, nevezetesen az MFV Westward Isle-re (Flaherty), a MFV Menhaden-re (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 megtámadott határozat azon részének megsemmisítését, amelyben a Bizottság elutasítja a felperesek által a hajóik kapacitásának növelése iránt előterjesztett kérelmeket. A kérelmek mindegyike a meglévő hajókat leváltó új hajók építésére vonatkozott, amelyek nem vesztek el a tengeren. Arra hivatkoztak, hogy a Bizottság hatáskör hiányában, az indokolási kötelezettséget és az egyenlő bánásmód elvét megsértve járt el.

14. Az Elsőfokú Bíróság először a Bizottság által arra vonatkozóan felhozott elfogadhatatlansági kifogást vizsgálta meg, hogy a megtámadott határozat nem érinti közvetlenül és személyükben a felpereseket, ahogyan azt az EK 230. cikk negyedik bekezdése megkövetelné. Lényegében azon az alapon utasította el a kifogást, hogy egyrészt a határozatot több egyedi határozat összességének kell tekinteni, amelyek mindegyike kihatással van a mellékletben felsorolt hajók tulajdonosainak – köztük a felperesek – jogi helyzetére, akiket sajátos tulajdonságaik folytán minden más személytől megkülönböztet, és ezáltal a címzetthez hasonló módon egyénileg jellemzi őket; másrészt közvetlenül érinti a felperesek jogi helyzetét, mivel a végrehajtás feladatával megbízott személyek számára nem hagy mérlegelési jogot. [12]

15. Az Írország által a pervezető intézkedések keretében feltett kérdésekre adott válaszra tekintettel az Elsőfokú Bíróság azonban hivatalból vizsgálta azt a kérdést, hogy a Thomas Flaherty-nek (T-224/03. sz. ügy), az Ocean Trawlers Ltd-nek (T-226/03. sz. ügy), a Larry Murphy-nek (T-236/03. sz. ügy) és az O'Neill Fishing Co. Ltd-nek (T-239/03. sz. ügy) [13] fűződik-e a jelen ügyben érdeke az eljáráshoz. Arra a következtetésre jutott, hogy:

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

16. Az Elsőfokú Bíróság ezt követően megsemmisítette a megtámadott határozatot, amennyiben az a fennmaradó 19 hajóra alkalmazandó volt. Úgy ítélte meg, hogy a Bizottság túllépte hatáskörét, mivel a megtámadott határozatban az e területen alkalmazandó szabályozásban elő nem írt feltételeket fogadott el [14], különösen azáltal, hogy elutasított minden olyan kiegészítő biztonsági tonnatartalom iránti kérelmet, melyet nem a meglévő hajók módosításával, hanem a meglévő hajókat felváltó új hajók építésével értek el. [15]

17. A fellebbezők fenntartják, hogy a keresetük elfogadhatatlanságára vonatkozó megállapítás téves jogalkalmazáson alapul. Azt kérik a Bíróságtól, hogy helyezze hatályon

12 – A megtámadott ítélet 42–60. pontja.

13 – Nem vesz részt a jelenlegi fellebbezési eljárásban. Lásd a 6. lábjegyzetet.

14 – A megtámadott ítélet 134. pontja.

15 – A megtámadott ítélet 102–132. pontja. Tekintettel arra, hogy a tengeri hajózás története hosszú és szomorú példákból álló sorát ismeri azoknak a hajóknak, amelyeket „átépítettek" vagy „kijavítottak", majd ezt követően szerkezeti hibáik keletkeztek, és a rossz idő miatt elsüllyedtek; kétségkívül hálásak lehetünk a halászok nevében az Elsőfokú Bíróságnak, hogy azt a következtetést vonta le, amelyre jutott.

kívül a megtámadott ítéletet, amennyiben az elutasította a keresetüket, és a költségek viselésére kötelezte őket. Azt is kérik a Bíróságtól, hogy semmisítse meg a megtámadott határozatot, és kötelezze a Bizottságot a teljes eljárás költségeinek viselésére.

Elemzés

18. Az eljárásnak mind az írásbeli, mind a szóbeli szakasza során a felek hosszasan megvitattak számos olyan tényállási elemet, amelyek számomra nem tűnnek irányadónak a jelenlegi fellebbezés keretében, melynek célja annak meghatározása, hogy az Elsőfokú Bíróságnak az ítélet 62. pontjában szereplő megállapítása jogilag fenntartható-e.

19. Az Elsőfokú Bíróság két jogalap alapján utasította el a felperesek keresetét: i) a keresetindításhoz fűződő érdekének hiánya miatt, azon az alapon, hogy jóllehet a felperesek „annak idején hajókat akartak építtetni, és hogy azoknak a megtámadott határozat II. mellékletében felsorolt neveket kívánták adni, […] nem építtették meg a kérdéses hajókat, így a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában ténylegesen nem voltak a kérdéses hajók tulajdonosai;" másrészt a kérdéses hajók „fiktív" jellege miatt hiányzott a személyes érintettségük.

20. Fontos megjegyezni, hogy az ítélet fennmaradó részében (melynek egyik részét sem vitatta a Bizottság), az Elsőfokú Bíróság i) a jelen fellebbezők és a másik 19 felperes összehasonlítása nélkül elutasította a Bizottság kifogását, mely szerint a felperesek egyikét sem érintette közvetlenül és személyében a megtámadott határozat, és másrészt megállapította, hogy a Bizottság tévesen utasította el a keresetet azon az alapon, hogy a biztonsági tonnatartalom növekedése sokkal inkább az új hajók építésének, mint a meglévő hajók átalakításának köszönhető.

21. A fellebbezők előadják nevezetesen, hogy a vonatkozásukban megállapított elfogadhatatlanság nem egyeztethető össze e többi megállapítással. Lényegében a későbbiekben kifejtett indokok alapján egyetértek ezzel a véleménnyel, és e célból nem tartom szükségesnek – illetve a fellebbezés keretében megfelelőnek – a többi előterjesztett, ténybeli jellegű megállapítás vizsgálatát.

A keresetindításhoz fűződő érdek

22. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely természetes vagy jogi személy által benyújtott megsemmisítés iránti kereset csak akkor elfogadható, ha a felperesnek érdeke fűződik a megtámadott aktus

megsemmisítéséhez. Az érdeknek létre kellett jönnie, és jelenleg is fenn kell állnia, illetve azt a kereset benyújtásának időpontára vonatkozóan kell elbírálni. [16]

23. Az Elsőfokú Bíróság az ítéletének 62. pontjában úgy ítélte meg, hogy a felperesek keresetindításhoz való joga hiányának megítélésekor a döntő szempont az volt, hogy az illető a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában az előző hajó helyébe lépő új hajó tulajdonosa volt-e. Az ítéletben sehol sem található kifejezetten arra vonatkozó megállapítás, hogy a másik 19 felperes az előző hajók helyébe lépő hajók tulajdonosa volt-e ebben az időpontban, azonban feltételezhető, hogy az Elsőfokú Bíróság meggyőződött erről a kérdésről, máskülönben az elfogadhatóságra vonatkozó döntés teljesen önkényes lenne.

24. Az Elsőfokú Bíróság azon az alapon jutott erre a következtetésre, hogy azon felpereseknek, akik a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában már megépítették (vagy éppen építették) az előző hajójukat helyettesítő új hajójukat, érdekük fűződik a határozat megsemmisítéséhez, míg azoknak a felperesek, akik még nem tettek ez irányú lépéseket, nem fűződik ehhez érdekük.

25. Ez a megközelítésmód teljesen tévesnek tűnik számomra.

26. Az az eljárás, amelyre a jelenlegi ügy vonatkozik, egy engedélyezési eljárás. Meghatározott tonnatartalom engedélyezett az egyes tagállamok halászflottái számára, a tonnatartalom további növelését a Bizottság határozatával engedélyezheti, ha az előírt feltételek teljesülnek.

27. Igaz, hogy nem tűnik úgy, mintha az eljárás megtiltaná a tonnatartalom-növeléshez szükséges munka elvégzését az engedély megadása előtt. Azt sem zárja ki azonban, hogy a munka elvégzése előtt megvárják az engedélyt. Valójában az utóbbi eljárás tűnik a körültekintőbb, vagy – hogy úgy mondjam – a megfelelőbb megközelítésmódnak.

28. Ha, amint az Elsőfokú Bíróság megállapította, az előző hajó helyébe lépő hajó építése útján történő biztonsági tonnatartalom-növelés engedélyköteles volt, minden olyan személynek, aki engedélyt kér ilyen növelésre, érdeke fűződik az engedély megadását megtámadó határozat megsemmisítéséhez. Kétségkívül igaz, hogy azoknak az érdeke jóval sürgetőbb, akik a határozat meghozatalának időpontjában már kiadásokat fordítottak a kérdéses beruházás megvalósítására, azonban mindenkinek fennáll ezen érdeke. Azok számára, akiknek a kérelmét elutasították, a határozat megsemmisítése azt jelenti, hogy az engedély megszerzése újra lehetséges, és amennyiben azt megkapják, az azt jelenti, hogy bármilyen lépést megtehetnek a biztonsági tonnatartalom-növelés elnyerése vagy használata érdekében. A

16 – Lásd az ezzel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatból friss példaként a T-136/05. sz., Salvat Père & Fils és társai kontra Bizottság ügyben 2007. szeptember 20-án hozott ítélet (EBHT 2007., II-4063. o.) 34. pontját és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlatot.

megtámadott ítéletben semmi sem igazolja a felperesek közötti, azon alapon történő különbségtételt, hogy a megtámadott határozat elfogadása előtt mennyivel korábban kérték az engedélyt, és úgy tűnik számomra, hogy ilyen indok nem is létezik.

29. Nem fogadhatók tehát el a Bizottság arra vonatkozó érvei, hogy az ilyen érdek elévül az eljárás folyamán, és a fellebbező érdeke jövőbeli, hipotetikus eseményen alapul.

Személyes érintettség

30. A másik indok, ami alapján az Elsőfokú Bíróság a felperesek keresetét elfogadhatatlannak nyilvánította, a felperesek személyes érintettségnek az EK 230. cikk negyedik bekezdése szerinti hiánya volt. Elismerte azt, hogy a felpereseket közvetlenül érintette a megtámadott határozat, továbbá hogy az a tény, hogy valamely felperes a mellékletben megnevezett hajók tulajdonosa, elegendő a személyes érintettség megállapításához, és a felpereseket kizárólag azon az alapon különböztette meg, hogy a kérdéses hajók „fiktívek”.

31. Úgy tűnik számomra, hogy az Elsőfokú Bíróság kétféleképpen érthette ezt a kifejezést.

32. A fiktív 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 többlettonna-súllyal rendelkező másik hajókra, vagy ez mindössze egy homályos elképzelés volt, melynek semmilyen kézzelfogható jellegű eredménye sincsen.

33. A megtámadott ítéletben egyetlen megállapítás sem található, mely alátámasztaná ezt az álláspontot. E megállapítás nem vezethető le pusztán abból a tényből, hogy a felperesek a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában nem építették meg, vagy nem kezdték el építeni az előző hajóik helyébe lépő új hajókat.

34. A másik értelmezés szerint az Elsőfokú Bíróság mindössze azt értette a fiktív kifejezés alatt, hogy a hajók még nem léteznek.

35. Igaz ugyan, hogy – amint a Bizottság állítja – az a kérdés, hogy valamely hajó

megépült-e, vagy sem, ténykérdés, mely nem lehet fellebbezés tárgya, kivéve ha az Elsőfokú Bíróság elferdítette a bizonyítékokat. Azt a következtetést kell azonban ebből a tényből (különösen abból, hogy mivel a tervezett hajó még nem épült meg, a felperes személyében nem érintett) levonni, hogy jogkérdés, mely fellebbezés tárgyává tehető.

36. Ugyanezen indok miatt, mint amelyeket a fentiekben az eljáráshoz fűződő érdekkel kapcsolatban kifejtettem, [17] nem fogadom el, hogy a hajó helyébe lépő új hajónak a megtámadott határozat meghozatala időpontjában, az Elsőfokú Bíróság előtti eljárás kezdete időpontjában vagy a megtámadott ítélet meghozatala időpontjában való megléte, vagy az, hogy a felperes annak tulajdonosa volt-e, a megfelelő kritérium annak meghatározásakor, hogy a felpereseket személyükben érinti-e a megtámadott határozat.

37. A tárgyaláson a Bizottság megpróbálta a felpereseket valamely olyan személyhez hasonlítani, akik egyszer talán vesz egy Ferrarit. Fenntartotta, hogy a szándék nem teszi ezt a személyt egy Ferrari tényleges (adott időpontbeli) tulajdonosává, és nem egyéníti őt kellőképpen ahhoz, hogy minden, a Ferrarival kapcsolatos határozatot megtámadhasson. A Bizottságnak tökéletesen igaza van a Ferrari potenciális tulajdonosával kapcsolatban. Az összehasonlítás azonban, amelyet a felperesek helyzetével felállított, nem állja ki a vizsgálatot.

38. Amint az Elsőfokú Bíróság az ítéletének 42–60. pontjában megállapította, minden felperest személyében érintett a megtámadott határozat, mivel egyéni kérelmeket nyújtottak be a biztonsági többlettonna-tartalom engedélyezése iránt, ezeket a kérelmeket egyedileg nyújtották be és vizsgálták meg, valamint azért, mert a határozat II. mellékletében felsorolt hajótulajdonosokként egyénileg nevezték meg őket.

39. Ez a helyzet nem hasonlítható össze annak az egyénnek a helyzetével, aki azt reméli, hogy egy nap talán vesz egy Ferrarit, és meg kíván támadni egy olyan, a Ferrarikra vonatkozó általános intézkedést, amely akadályozhatná e célja elérésében.

40. A Bizottság továbbá azzal érvel, hogy amíg a hajó még csak a tervrajzokon létezik, a tulajdonosa nem tekinthető félnek. Így az a fél, aki egy adott pillanatban mindössze egy adott hajó tervrajzait birtokolja, nem lehet személyében érintett. Az átadott terveket

17 – Lásd a 22–28. pontot.

(másodlagosan vagy kiegészítő jelleggel) ezt követően mások is felhasználhatják.

41. Ez az érvelés véleményem szerint nem bír jelentőséggel.

42. Minden terv, akár új hajóra vagy már meglévő hajó átalakítására vonatkozik, lemásolható vagy számos egyéb módon is felhasználható, változtatásokkal vagy azok nélkül. Azonban, amint a tárgyaláson maga a Bizottság állította, valamint a jogi háttérből is egyértelműen kitűnik, a biztonsági tonnatartalom iránti kérelmeket egyedileg vizsgálták meg. Ha engedélyezték, akkor a biztonsági tonnatartalmat a kérelemnek megfelelően határozták meg. Ha a későbbiekben vagy kiegészítő jelleggel más összefüggések között használták fel ugyanazokat a terveket, a biztonsági tonnatartalom-növelés iránti engedély kizárólag az adott hajó tulajdonosát jogosítja fel.

43. Arra a következtetésre jutottam, hogy annak függvényében, hogy az Elsőfokú Bíróság mit értett a „fiktív" kifejezésen, vagy jogilag tévesen minősítette a tényeket, vagy jogilag helytelen kritériumokat alkalmazott a felperesek személyes érintettségének meghatározásakor.

A fellebbezésre vonatkozó végkövetkeztetés

44. A fenti indokok alapján arra a következtetésre jutottam, hogy az Elsőfokú Bíróság ítéletét hatályon kívül kell helyezni abban a részében, amelyben a felperesek keresetét elfogadhatatlannak nyilvánította.

Az Elsőfokú Bíróság határozatának megalapozottságáról

45. A Bíróság alapokmányának 61. cikke előírja, hogy amennyiben a Bíróság az Elsőfokú Bíróság határozatát hatályon kívül helyezi, az ügyet maga a Bíróság is eldöntheti érdemben, ha a per állása megengedi.

46. Miután a Bíróság megdöntötte az elfogadhatatlanságra vonatkozó következtetést, általában nincs lehetősége az első fokon elbírált ügy lényegét megvizsgálni. A legtöbb ügyben ez abból a helyzetből adódik, hogy az ügy érdemére vonatkozó érveket az Elsőfokú Bíróság nem vizsgálta meg, és a per állása nem teszi lehetővé azt a Bíróság számára, hogy maga hozzon döntést.

47. A jelenlegi ügyben azonban, amennyiben a fellebbezők fellebbezését elfogadja a Bíróság, semmi sem különbözteti meg őket a másik 19 felperestől. Mindegyik kereset

egyetlen sorba illeszkedett, mindegyik felperest ugyanazok az ügyvédek képviselték, és az Elsőfokú Bíróság valamennyi érvet együtt vizsgált meg, nem téve különbséget az egyes felperesek között. Valamennyi felperesre egyformán alkalmazandó indokok alapján vonta le következtetéseit.

48. A megtámadott ítéletben szereplő érdemi elemzés tehát változtatás nélkül alkalmazható a felperesekre, mely pontosan azt eredményezi, amit eredetileg el kívántak érni. Az ítéletet tehát csak annyiban kell hatályon kívül helyezni, amennyiben a fellebbezők keresetét elfogadhatatlannak nyilvánította.

49. Mivel azonban az Elsőfokú Bíróság a megtámadott határozat megsemmisítésének hatását azoknak a felpereseknek a hajóira korlátozta, akiknek a keresetét elfogadhatónak nyilvánította, a Bíróságnak meg kell semmisítenie a szóban forgó bizottsági határozatot is, amennyiben az a fellebbezők hajóira alkalmazandó. Ezáltal a fellebbezők ugyanolyan helyzetbe kerülnének, mint az Elsőfokú Bíróság előtt eredményes, és jelenleg a biztonsági tonnatartalom iránti kérelmükre vonatkozó új bizottsági határozatot váró felperesek.

A költségekről

50. Az eljárási szabályzat 69. cikkének 2. §-a alapján a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Amennyiben a Bizottság a javaslatomnak megfelelően pervesztes lesz, a fellebbezők kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

Végkövetkeztetések

51. Azt indítványozom tehát, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül az Elsőfokú Bíróságnak a T-224/03., T-226/03. és T-236/03. sz. ügyben hozott ítéletét abban a részében, amelyben a 2003/245/EK

bizottsági határozat megsemmisítésére irányuló keresetet elfogadhatatlannak nyilvánította, és a felpereseket a költségek viselésére kötelezte;

– semmisítse meg a Bizottsághoz 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 iránt benyújtott kérelmekről szóló, 2003. április 4-i 2003/245/EK bizottsági határozatot abban a részében, amelyben az a fellebbezők hajóira alkalmazandó;

– a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.