

URTEIL DES GERICHTS (Erste Kammer)

13. Juni 2006*

In den verbundenen Rechtssachen T-218/03 bis T-240/03

Cathal Boyle, wohnhaft in Killybegs (Irland), und 22 weitere Kläger, deren Namen im Anhang aufgeführt sind, Prozessbevollmächtigte: P. Gallagher, SC, A. Collins, SC, und D. Barry, Solicitor,

Kläger,

unterstützt durch

Irland, vertreten durch D. O'Hagan und C. O'Toole als Bevollmächtigte im Beistand von D. Conlan Smyth, Barrister, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Streithelfer,

* Verfahrenssprache: Englisch.

gegen

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch G. Braun und B. Doherty als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung der 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), soweit mit ihr die Anträge auf eine Kapazitätserhöhung der Schiffe der Kläger abgelehnt werden,

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Erste Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten J. D. Cooke sowie des Richters R. García-Valdecasas und der Richterin I. Labucka,

Kanzler: J. Plingers, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 23. November 2005

folgendes

Urteil

Rechtlicher Rahmen

- 1 Artikel 4 Absatz 2 der 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) bestimmt:

„Im Rahmen der mehrjährigen Ausrichtungsprogramme für die Mitgliedstaaten 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.“

- 2 Im Anhang der 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) heißt es in Abschnitt II Punkt 3.3:

„Die Mitgliedstaaten können der Kommission jederzeit ein Programm zur Verbesserung der Sicherheit vorlegen. Die Kommission befindet in Überein-

stimmung 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.

...“

- 3 Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 2792/1999 des Rates vom 17. Dezember 1999 zur Festlegung der Modalitäten und Bedingungen für die gemeinschaftlichen Strukturmaßnahmen im Fischereisektor (ABl. L 337, S. 10) lautet:

„(1) Die Erneuerung der Flotte und die Modernisierung von Fischereifahrzeugen werden nach den Bestimmungen dieses Titels vorgenommen.

Jeder Mitgliedstaat legt der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 23 Absatz 2 eine ständige Kontrollregelung für die Erneuerung und Modernisierung seiner Flotte zur Genehmigung vor. Im Rahmen dieser Regelung weisen die Mitgliedstaaten nach, dass Zu- und Abgänge bei der Flotte so verwaltet werden, dass die Kapazität die im mehrjährigen Ausrichtungsprogramm insgesamt und für die betreffenden Flottensegmente festgelegten Jahresziele nicht überschreitet bzw. dass die Fangkapazität gegebenenfalls schrittweise bis auf diese Ziele abgebaut wird.

Im Rahmen dieser Regelung wird insbesondere berücksichtigt, dass eine Ersetzung der mit öffentlichen Zuschüssen abgebauten Kapazitäten nicht möglich ist, soweit es sich nicht um die Kapazitäten von Schiffen — unter Ausschluss von Trawlern — mit einer Gesamtlänge von weniger als 12 Metern handelt.

(2) Die Mitgliedstaaten können eine eindeutig bestimmte und in Zahlen festgelegte Erhöhung der Kapazitätsziele für Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, der Navigation auf See, der Hygiene, der Produktqualität und der Arbeitsbedingungen beantragen, sofern diese Maßnahmen nicht zu einer Erhöhung des Grades der Befischung der betreffenden Bestände führen.

Diese Anträge werden von der Kommission geprüft und nach dem Verfahren des Artikels 23 Absatz 2 genehmigt. Jede Erhöhung der Kapazität ist von den Mitgliedstaaten im Rahmen der ständigen Kontrollregelung gemäß Absatz 1 zu verwalten.“

- 4 Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 wurde mit Wirkung vom 1. Januar 2002 durch die Entscheidung 2002/70/EG des Rates vom 28. Januar 2002 zur Änderung der Entscheidung 97/413 (ABl. L 31, S. 77) gestrichen.

- 5 Artikel 11 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates vom 20. Dezember 2002 über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereiresourcen im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik (ABl. L 358, S. 59) bestimmt:

„Bei Fischereifahrzeugen ab einem Alter von fünf Jahren darf die Modernisierung auf dem Hauptdeck zwecks Verbesserung der Sicherheit an Bord, der Arbeitsbedingungen, der Hygiene und der Produktqualität zu einer Erhöhung der Tonnage führen, sofern sie keine Zunahme des Fangpotenzials des betreffenden Fischereifahrzeugs zur Folge hat. ...“

Sachverhalt

- 6 Die Kläger sind Eigentümer von Schiffen, die zur irischen Fischereiflotte gehören.

- 7 Zwischen 1999 und 2001 fand zwischen dem Marineministerium (im Folgenden: Ministerium) und der Kommission ein Schriftwechsel zu Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 statt.

- 8 In dieser Zeit, insbesondere im November und Dezember 2001, beantragte jeder Kläger beim Ministerium eine Kapazitätserhöhung aufgrund von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit nach Artikel 4 Absatz 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 Kommission nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 eine Erhöhung um eine Bruttoreaumzahl (BRZ) von 1 304 für das Mehrzwecksegment und um 5 335 BRZ für das pelagische Segment der irischen Flotte. Das Schreiben ergänzte einen früheren Antrag des Ministeriums für zwei Schiffe, der der Kommission als „Mustersache“ übersandt worden war.

- 10 In dem Schreiben 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 detaillierte Dokumentation zu den betroffenen 38 Schiffen bei. Aus einer beigefügten Tabelle ergibt sich, dass 18 Kläger unter diesen 38 Eigentümern waren.

- 11 Mit Schreiben vom 19. und 21. Dezember 2001 legte das Ministerium der Kommission Informationen über die Schiffe vor, die im Eigentum der übrigen Kläger stehen.
- 12 Am 4. April 2003 erließ die Kommission die Entscheidung 2003/245/EG 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, im Folgenden: angefochtene Entscheidung).
- 13 Der verfügende Teil der angefochtenen Entscheidung lautet:

„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.

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.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien, Irland, das Königreich der Niederlande, das Königreich Schweden und das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland gerichtet.“

- 14 Die Schiffe der Kläger sind alle in der Liste der „abgelehnten Anträge“ in Anhang II der angefochtenen Entscheidung aufgeführt.

Verfahren und Anträge der Verfahrensbeteiligten

- 15 Die Kläger haben mit Klageschriften, die am 13. Juni 2003 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen und unter den Aktenzeichen T-218/03 bis T-240/03 in das Register der Kanzlei des Gerichts eingetragen worden sind, die vorliegenden Klagen erhoben. Auf Vorschlag des Gerichts haben sie sich mit der Behandlung der Klagen als eine einzige Rechtssache einverstanden erklärt.
- 16 Mit Beschluss vom 20. Januar 2004 hat der Präsident der Fünften Kammer des Gerichts Irland als Streithelfer zur Unterstützung der Anträge der Kläger zugelassen. Der Streithilfeschriftsatz Irlands ist am 10. März 2004 eingereicht worden. Die Kommission hat am 16. Juni 2004 eine Stellungnahme zu diesem Schriftsatz eingereicht.

- 17 Mit Entscheidung vom 8. Dezember 2004 hat das Gericht (Erste Kammer) die Kläger im Rahmen prozessleitender Maßnahmen aufgefordert, jedes Dokument vorzulegen, das ihr Eigentum an den betreffenden Schiffen belegen kann. Die Kläger sind diesem Ersuchen nachgekommen.
- 18 Das Gericht hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen, und die Verfahrensbeteiligten im Rahmen prozessleitender Maßnahmen aufgefordert, bestimmte Schriftstücke vorzulegen und schriftliche Fragen zu beantworten. Die Verfahrensbeteiligten sind diesen Ersuchen nachgekommen.
- 19 Die Verfahrensbeteiligten haben in der Sitzung vom 23. November 2005 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.
- 20 Nach Anhörung der Verfahrensbeteiligten in der mündlichen Verhandlung hat das Gericht beschlossen, die vorliegenden Rechtssachen gemäß Artikel 50 seiner Verfahrensordnung zu gemeinsamer Entscheidung zu verbinden.
- 21 Die Kläger und Irland beantragen,
- die angefochtene Entscheidung für nichtig zu erklären, soweit mit ihr die Anträge auf Kapazitätserhöhung für die Schiffe der Kläger abgelehnt werden;
 - der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

22 Die Kommission beantragt,

- die Klagen als unzulässig abzuweisen;
- hilfsweise, die Klagen als unbegründet abzuweisen;
- den Klägern die Kosten aufzuerlegen.

Zur Zulässigkeit

23 Die Kommission erhebt gegen die Klagen die Einrede der Unzulässigkeit, weil die Kläger von der angefochtenen Entscheidung nicht unmittelbar und individuell betroffen seien im Sinne von Artikel 230 Absatz 4 EG.

24 Außerdem macht die Kommission geltend, dass bestimmte Kläger nicht dargetan hätten, dass sie Eigentümer der betreffenden Schiffe seien. In der mündlichen Verhandlung hat die Kommission diesen Einwand jedoch fallen gelassen.

Vorbringen der Verfahrensbeteiligten

25 Die Kommission trägt zunächst vor, dass die angefochtene Entscheidung an die betroffenen Mitgliedstaaten gerichtet sei. Die Kläger seien keine Adressaten der Entscheidung und würden in ihr nicht namentlich erwähnt, und zwischen den Klägern und der Kommission habe es keinen direkten Dialog gegeben.

- 26 Die angefochtene Entscheidung sei auf einen Antrag Irlands auf Erhöhung der Kapazität seiner gesamten Flotte ergangen. Auch wenn die irischen Behörden ihren Antrag auf Tatsachen gestützt hätten, die bestimmte Schiffe betreffen, könne nicht angenommen werden, dass die Entscheidung in Wirklichkeit an die Kläger gerichtet gewesen sei.
- 27 Die Kläger seien von der angefochtenen Entscheidung nicht individuell betroffen. Sie würden von ihr nur deshalb berührt, weil sie Schiffe in Irland besäßen. Die angefochtene Entscheidung beeinträchtige nicht ihre Eigentumsrechte an diesen Schiffen, und sie könnten mit ihren gegenwärtigen Schiffen weiter Fischfang betreiben (Urteil des Gerichtshofes vom 17. Januar 1985 in der Rechtssache 11/82, Piraiki-Patraiki u. a./Kommission, Slg. 1985, 207, Randnr. 13). Selbst wenn die Gruppe der Eigentümer von Fischereifahrzeugen in Irland vollständig abgeschlossen wäre, wären die Kläger von der Entscheidung nicht mehr betroffen als jeder andere Eigentümer von Fischereifahrzeugen in Irland.
- 28 In Bezug auf die Tatsache, dass die angefochtene Entscheidung in ihrem Anhang II die Schiffe der Kläger erwähnt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass diese Erwähnung nur im Rahmen der Schilderung des tatsächlichen Hintergrundes der Entscheidung erfolge (Urteil des Gerichts vom 10. Juli 1996 in der Rechtssache T-482/93, Weber/Kommission, Slg. 1996, II-609).
- 29 Die Kommission weist die von den Klägern zum Urteil Piraiki-Patraiki u. a./Kommission (zitiert in Randnr. 27 des vorliegenden Urteils) gezogene Parallele zurück, die ihrer Ansicht nach auf der rechtlich und tatsächlich falschen Behauptung beruht, dass die Kläger „der Kommission individuelle Anträge auf zusätzliche Kapazitäten übermittelt haben“.
- 30 Aus der Rechtsprechung ergebe sich, dass eine Maßnahme ihre allgemeine Geltung und damit ihren Normcharakter nicht dadurch verliere, dass sich die Personen, auf die sie zu einem bestimmten Zeitpunkt Anwendung finde, der Zahl oder sogar der Identität nach mehr oder weniger genau bestimmen ließen, solange feststehe, dass sie auf diese aufgrund einer objektiven rechtlichen oder tatsächlichen Situation

anwendbar sei, die in der fraglichen Handlung im Zusammenhang mit ihrem Zweck umschrieben sei. Es reiche nicht aus, darzutun, dass die fragliche Maßnahme nur auf einen „geschlossenen Kreis“ von Wirtschaftsteilnehmern anwendbar sei (Urteil des Gerichts vom 7. November 1996 in der Rechtssache T-298/94, Roquette Frères/Rat, Slg. 1996, II-1531, Randnrn. 41 und 42). Jedenfalls stehe im vorliegenden Fall die Gruppe der Personen, die mit bestimmten Schiffen in Zusammenhang stünden, nicht endgültig fest, da der Eigentümer eines Schiffes wechseln könne.

- 31 Nach Ansicht der Kommission sind die Kläger auch nicht unmittelbar betroffen im Sinne der Rechtsprechung (Urteil des Gerichts vom 12. Juli 2001 in den Rechtssachen T-198/95, T-171/96, T-230/97, T-174/98 und T-225/99, Comafrica und Dole Fresh Fruit Europe/Kommission, Slg. 2001, II-1975, Randnr. 96). Die einzige Rechtswirkung der angefochtenen Entscheidung bestehe darin, der irischen Flotte eine Kapazitätserhöhung um 203 BRZ zu gewähren (vgl. Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413). Obwohl die Kläger insoweit die Beweislast hätten, legten sie in keiner Weise dar, wie die angefochtene Entscheidung ihnen gegenüber Wirkungen entfalte. Sie machten auch nicht geltend, dass die Entscheidung ihre Rechtsstellung geändert habe.
- 32 Die Debatte über die unmittelbare Betroffenheit lasse sich im vorliegenden Fall zu der einfachen Frage zusammenfassen, was die Kommission den Klägern getan habe. Außerdem müssten automatische Auswirkungen der angefochtenen Entscheidung — wenn die Entscheidung solche tatsächlich haben sollte — bereits bemerkt worden sein.
- 33 Die irischen Behörden hätten zu entscheiden, wie die Kapazitätserhöhung verwendet werde und wie mit den Kapazitätsanträgen zu verfahren sei, die über den von der Kommission genehmigten Umfang hinausgingen (vgl. Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung Nr. 2792/1999). Jede Entscheidung in Bezug auf konkrete Schiffe erfordere somit die Anwendung weiterer Vorschriften durch die irischen Behörden und sei daher nicht rein automatisch.

- 34 Die Kommission tritt dem Argument der Kläger entgegen, dass sie eine Entscheidung in Bezug auf einzelne Schiffe erlassen habe. Sie bestreitet die Relevanz des von ihnen angeführten Beispiels der Zuweisung einer Kapazitätserhöhung, die für ein in Anhang I aufgeführtes Schiff bestimmt sei, an ein anderes Schiff. Zunächst hätten die an die Kommission gerichteten Anträge und die an einen Mitgliedstaat gerichteten Anträge nicht denselben Inhalt. Sodann könne zwar der Eigentümer eines in Anhang I erwähnten Schiffes vortragen, dass er ein berechtigtes Vertrauen darin habe, dass den Anträgen, die er auf nationaler Ebene in Bezug auf die Lizenz seines Schiffes gestellt habe, stattgegeben werde, doch gebe es dazu im Fall einer negativen Entscheidung keine Entsprechung. Zum einen könne, auch wenn die Kommission den Antrag auf Erhöhung der Kapazitätsziele für eine Flotte in ihrer Gesamtheit ablehne, immer noch die Größe einzelner Schiffe erhöht werden, da ein Mitgliedstaat Anträgen auf Kapazitätserhöhung innerhalb der im Rahmen des MAP IV festgelegten Höchstgrenze stattgeben könne. Insbesondere in Irland seien Kapazitätsreserven vorhanden. Zum anderen gebe es in Irland einen Markt für Kapazitäten, so dass ein Eigentümer stets zusätzliche Kapazitäten für ein neues Schiff erwerben könne. Entgegen dem Vorbringen der Kläger sei die Existenz eines solchen Marktes relevant, da dies zeige, dass eine negative Entscheidung der Kommission nicht notwendig zu einer negativen Entscheidung über die an die irischen Behörden gerichteten Anträge der einzelnen Wirtschaftsteilnehmer führe.
- 35 Die Kommission führt weiter aus, dass viele Kläger vor dem Tag des Erlasses der angefochtenen Entscheidung hätten fischen können. Mit anderen Worten seien mehrere Kläger lange vor der angefochtenen Entscheidung in den Genuss des wirtschaftlichen Vorteils gelangt, den die zusätzliche Kapazität eröffne. Außerdem hätten mehrere Kläger nach Erlass dieser Entscheidung weiter fischen können. Der irische Fischereiminister habe im Oktober 2003 festgestellt, dass fünf Schiffe der Kläger über Lizenzen verfügt hätten. Andere Schiffe der Kläger hätten 2004 eine Lizenz erhalten.
- 36 Auf das Argument der Kläger, dass die Kommission Irland auch einfach eine Kapazitätserhöhung um 203 BRZ hätte gewähren können, ohne einzelne Schiffe zu nennen, führt die Kommission aus, dass dies an den Rechtswirkungen der Entscheidung nichts ändern würde, die durch den rechtlichen Rahmen festgelegt seien, in dem die Entscheidung ergehe, und nicht durch die Form der angefochtenen Entscheidung (Urteil des Gerichtshofes vom 17. Juni 1980 in den Rechtssachen 789/79 und 790/79, Calpak und Società emiliana lavorazione frutta/Kommission, Slg. 1980, 1949, Randnr. 7).

- 37 Zum Vorbringen Irlands, dass die Kläger aufgrund der für die irische Flotte geltenden Zu- und Abgangspolitik enorme Kosten zu tragen hätten (vgl. Randnr. 41 des vorliegenden Urteils), stellt die Kommission fest, dass dieses Argument von den Klägern nicht vorgetragen worden sei und daher verspätet sei. Außerdem entziehe es der von den Klägern vertretenen Auffassung den Boden, indem es deutlich mache, dass sich jede für die Kläger negative Folge aus dem nationalen Recht und nicht aus der angefochtenen Entscheidung ergebe. Die irischen Rechtsvorschriften könnten Gemeinschaftsvorschriften widerspiegeln, sie seien aber keine Durchführungsvorschriften zu der angefochtenen Entscheidung.
- 38 Dass Irland im November 2003 eine neue Politik für die Gewährung von Lizenzen an Fischereifahrzeuge eingeführt habe (Policy Directive 2/2003), bestätige dies. Diese Politik sei keine automatische Folge der angefochtenen Entscheidung und zeige, dass die irischen Behörden bei der Anwendung der nationalen Regelung im Lizenzbereich über einen gewissen Spielraum verfügten.
- 39 Die Kläger machen geltend, dass sie von der angefochtenen Entscheidung individuell und unmittelbar betroffen seien.
- 40 Sie tragen insbesondere in Bezug auf die unmittelbare Betroffenheit vor, dass Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung Nr. 2792/1999 (vgl. Randnr. 33 des vorliegenden Urteils) im Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung nicht in Kraft gewesen sei. Jedenfalls sei die Bestimmung dieses Artikels, wonach Kapazitätserhöhungen von den Mitgliedstaaten verwaltet würden, nur als eine den Mitgliedstaaten auferlegte Pflicht zu verstehen, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um jede ergangene positive Entscheidung durchzuführen.
- 41 Irland trägt vor, dass die Rechtswirkung der angefochtenen Entscheidung darin bestehe, dass die Anträge der Kläger auf eine Kapazitätserhöhung hinsichtlich der Sicherheitstonnage auf der Grundlage der Kriterien des Artikels 1 dieser

Entscheidung ausdrücklich abgelehnt würden. Daraus folge, dass die Kläger enorme Kosten zu tragen hätten, denn sie seien gezwungen, sich Ersatzkapazitäten für die beantragte Sicherheitstonnage zu verschaffen.

Würdigung durch das Gericht

- 42 Nach Artikel 230 Absatz 4 EG kann jede natürliche oder juristische Person gegen die an sie ergangenen Entscheidungen sowie gegen diejenigen Entscheidungen Klage erheben, die, obwohl sie als Verordnung oder als eine an eine andere Person gerichtete Entscheidung ergangen sind, sie unmittelbar und individuell betreffen.
- 43 Da die angefochtene Entscheidung an Irland und die anderen betroffenen Mitgliedstaaten gerichtet war, ist zu prüfen, ob die Kläger von ihr unmittelbar und individuell betroffen sind.
- 44 Bezüglich der Frage, ob die Kläger von der angefochtenen Entscheidung individuell betroffen sind, ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung derjenige, der nicht Adressat einer Entscheidung ist, nur dann geltend machen kann, von der Entscheidung individuell betroffen zu sein, wenn sie ihn wegen bestimmter persönlicher Eigenschaften oder besonderer, ihn aus dem Kreis aller übrigen Personen heraushebender Umstände berührt und ihn daher in ähnlicher Weise wie den Adressaten individualisiert (Urteile des Gerichtshofes vom 15. Juli 1963 in der Rechtssache 25/62, Plaumann/Kommission, Slg. 1963, 213, 238, und oben in Randnr. 27 zitiertes Urteil Piraiki-Patraiki u. a./Kommission, Randnr. 11; Urteil des Gerichts vom 27. April 1995 in der Rechtssache T-435/93, ASPEC u. a./Kommission, Slg. 1995, II-1281, Randnr. 62).

- 45 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in der angefochtenen Entscheidung über Anträge der Mitgliedstaaten auf eine allgemeine Erhöhung ihrer MAP-IV-Ziele entschieden hat. Der bei der Kommission in Bezug auf die irische Nationalflotte eingereichte Erhöhungsantrag bestand jedoch aus allen individuellen Anträgen der Schiffseigentümer, unter denen sich auch die Anträge der Kläger befanden.
- 46 Weiter ist festzustellen, dass die Kommission nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 verpflichtet war, diese individuellen Anträge „von Fall zu Fall“ zu prüfen (vgl. auch zweite Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). In ihren Schriftsätzen hat die Kommission vorgetragen, dass sie die Situation jedes im Antrag Irlands erwähnten Schiffes „von Fall zu Fall“ untersucht habe, und in der mündlichen Verhandlung hat sie bestätigt, dass der Ausdruck „von Fall zu Fall“ „Schiff für Schiff“ bedeute. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission den „allgemeinen Antrag“ der Niederlande mit der Begründung abgelehnt hat, dass darin „keine einzelnen Schiffe“ aufgeführt seien (Anhang II).
- 47 Außerdem führt die Kommission in Anhang I („angenommene Anträge“) und in Anhang II („abgelehnte Anträge“) der angefochtenen Entscheidung die betroffenen Schiffe auf. So sind die Namen der Schiffe der Kläger alle in Anhang II enthalten.
- 48 Auch wenn die angefochtene Entscheidung an die betroffenen Mitgliedstaaten gerichtet war, so ist festzustellen, dass sie eine Reihe namentlich bezeichneter Schiffe betrifft. Die angefochtene Entscheidung ist daher als ein Bündel individueller Entscheidungen anzusehen, von denen jede einzelne die Rechtsstellung der Eigentümer dieser Schiffe einschließlich der Schiffe der Kläger berührt (vgl. entsprechend Urteil des Gerichtshofes vom 13. Mai 1971 in den Rechtssachen 41/70 bis 44/70, International Fruit Company u. a./Kommission, Slg. 1971, 411, Randnrn. 17 bis 22).
- 49 Das Gericht ist der Auffassung, dass Zahl und Identität der betreffenden Schiffseigentümer schon vor dem Erlass der angefochtenen Entscheidung feststanden und nachprüfbar waren und dass die Kommission wissen konnte, dass ihre Entscheidung ausschließlich die Interessen und die Stellung dieser Eigentümer

berührte. Die angefochtene Entscheidung betrifft einen geschlossenen Kreis von Personen, die im Zeitpunkt ihres Erlasses feststanden und deren Rechte die Kommission regeln wollte. Bei dieser Sachlage waren daher die Kläger im Verhältnis zu allen anderen Personen in ähnlicher Weise individualisiert wie ein Adressat (Urteil des Gerichtshofes vom 1. Juli 1965 in den Rechtssachen 106/63 und 107/63, Toepfer und Getreide-Import-Gesellschaft/Kommission der EWG, Slg. 1965, 548, 556).

- 50 Was die Frage angeht, ob die Kläger von der angefochtenen Entscheidung unmittelbar betroffen sind, ist auf die beiden kumulativen Kriterien für die unmittelbare Betroffenheit im Sinne von Artikel 230 Absatz 4 EG hinzuweisen, die in ständiger Rechtsprechung entwickelt worden sind.
- 51 Erstens muss sich die fragliche Maßnahme unmittelbar auf die Rechtsstellung des Einzelnen auswirken. Zweitens darf die Maßnahme ihren Adressaten, die mit ihrer Durchführung betraut sind, keinerlei Ermessensspielraum lassen, sondern ihre Durchführung muss rein automatisch erfolgen und sich allein aus der Gemeinschaftsregelung ergeben, ohne dass weitere Durchführungsvorschriften angewandt werden (Urteil des Gerichtshofes vom 5. Mai 1998 in der Rechtssache C-386/96 P, Dreyfus/Kommission, Slg. 1998, I-2309, Randnr. 43, und Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 2000 in der Rechtssache T-69/99, DSTV/Kommission, Slg. 2000, II-4039, Randnr. 24). Die sich aus dem zweiten Kriterium ergebende Voraussetzung ist auch dann erfüllt, wenn nur eine rein theoretische Möglichkeit besteht, dass der betreffende Mitgliedstaat dem Gemeinschaftsrechtsakt nicht nachkommt, weil sein Wille, diesem Rechtsakt nachzukommen, keinem Zweifel unterliegt (Urteil Dreyfus/Kommission, Randnr. 44; vgl. in diesem Sinne auch oben in Randnr. 27 zitiertes Urteil Piraiki-Patraiki u. a./Kommission, Randnrn. 8 bis 10).
- 52 Im vorliegenden Fall steht fest, dass die Kommission als einzige Behörde befugt war, eine Entscheidung nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 zu treffen. Keine andere Verwaltungseinheit einschließlich der irischen Behörden konnte auf der Grundlage dieser Bestimmung Kapazitätserhöhungen aufgrund von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit gewähren.

- 53 Außerdem hat die Kommission, wie in Randnummer 46 des vorliegenden Urteils ausgeführt, tatsächlich „von Fall zu Fall“ über die Zulässigkeit der Anträge auf Erhöhung der Kapazität der betreffenden Schiffe entschieden. Jeder von den Schiffseigentümern gestellte Antrag wird nämlich in den Anhängen der angefochtenen Entscheidung in der Weise ausdrücklich beschieden, dass zugunsten der in Anhang I aufgeführten Schiffe spezifische Tonnagesteigerungen vorgesehen sind und den in Anhang II aufgenommenen Schiffen keine solche Steigerung gewährt wird. Die angefochtene Entscheidung stellt damit eine ausdrückliche Stellungnahme zu der Frage dar, ob die in den Anhängen namentlich bezeichneten Schiffe von der Anwendung des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 profitieren können.
- 54 In der angefochtenen Entscheidung befindet die Kommission als hierfür allein zuständige Behörde endgültig über die Zulässigkeit einer Kapazitätserhöhung bei ganz konkreten Schiffen nach den Bedingungen für die Anwendung der in Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 vorgesehenen Ausnahme. Indem die angefochtene Entscheidung somit feststellt, dass die Schiffe der Kläger insoweit nicht in Betracht kommen, hat sie unmittelbar und endgültig zur Folge, dass für sie die Möglichkeit ausgeschlossen wird, in den Genuss einer gemeinschaftsrechtlichen Maßnahme zu gelangen. Eine derartige Entscheidung betrifft daher die Kläger unmittelbar.
- 55 Hinzu kommt, dass die Mitgliedstaaten gemäß ihrer Verpflichtung zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts gehalten waren, die in Anhang I aufgeführten Erhöhungen den entsprechenden Schiffen zu gewähren. Insbesondere konnten sie nicht eine von der Kommission für ein in Anhang I genanntes Schiff gewährte zusätzliche Kapazität einem in Anhang II genannten Schiff zuteilen. Die Schiffe in Anhang II, darunter die der Kläger, haben daher keinen Anspruch auf eine Kapazitätserhöhung aufgrund von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit. Da nur die Kommission eine solche Kapazitätserhöhung gewähren konnte, wurde das endgültige Schicksal der Schiffe insoweit von ihr bestimmt.
- 56 Diese Wirkung der angefochtenen Entscheidung ergibt sich nur aus der Gemeinschaftsregelung, wobei die Kommission als einzige Behörde befugt ist, Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 anzuwenden. Die nationalen Behörden verfügen in Bezug auf ihre Verpflichtung, diese Entscheidung durchzuführen, über kein

Ermessen. Sie haben bei der Zuteilung der zusätzlichen Kapazität im Sicherheitsbereich weder eine Wahl noch einen Spielraum und müssen diese Entscheidung ohne Anwendung weiterer Durchführungsvorschriften rein automatisch durchführen.

- 57 Das Vorbringen der Verfahrensbeteiligten zur Frage, ob die angefochtene Entscheidung praktische Auswirkungen auf die fraglichen Schiffe hat, ist insoweit irrelevant. Das Gericht geht davon aus, dass die Kläger unmittelbar betroffen sind, da die angefochtene Entscheidung es ausgeschlossen hat, dass diese Schiffe für eine Kapazitätserhöhung nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 in Betracht kommen, und zwar unabhängig von der praktischen Situation der Schiffe und insbesondere auch von der Frage, ob sie vor und nach der angefochtenen Entscheidung Fischfang betrieben haben.
- 58 Die Beurteilungen in den Randnummern 52 bis 56 des vorliegenden Urteils werden durch das Argument der Kommission, dass Irland theoretisch beschließen könne, die zusätzliche Kapazität den Schiffen der Kläger zuzuteilen, nicht in Frage gestellt. Eine derartige nationale Entscheidung würde nichts an der automatischen Anwendbarkeit der angefochtenen Entscheidung ändern. Dadurch würde die gemeinschaftsrechtliche Durchführung der angefochtenen Entscheidung rechtlich nicht berührt. Eine solche nationale Entscheidung würde die Lage der Kläger erneut ändern, indem sie insbesondere die für die Kläger bestehende Notwendigkeit des Erwerbs von Ersatzkapazitäten beseitigen würde. Diese zweite Änderung der Rechtsstellung der Kläger ergäbe sich allein aus der neuen nationalen Entscheidung und nicht aus der Durchführung der angefochtenen Entscheidung.
- 59 Das Argument der Kommission, dass die Kläger die nachteiligen Folgen dadurch hätten verhindern können, dass sie auf dem Markt zusätzliche Kapazitäten erwerben, beseitigt keineswegs die unmittelbare Wirkung der angefochtenen Entscheidung, sondern zeigt gerade, dass die Entscheidung für die Kläger die Notwendigkeit mit sich brachte, Maßnahmen zu treffen, um die durch diese Entscheidung geschaffene Lage zu bewältigen.
- 60 Demzufolge ist die Unzulässigkeitseinrede der Kommission zurückzuweisen.

- 61 In Anbetracht der Antworten Irlands auf die im Rahmen prozessleitender Maßnahmen gestellten Fragen hat das Gericht jedoch von Amts wegen geprüft, ob vier Kläger im vorliegenden Fall ein Rechtsschutzinteresse haben (vgl. Randnr. 17 des vorliegenden Urteils). Es handelt sich um Thomas Faherty (T-224/03), die Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) und die O’Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).
- 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.

Zur Begründetheit

- 63 Die Kläger stützen ihre Klage auf drei Klagegründe. Mit dem ersten Klagegrund wird fehlende Zuständigkeit der Kommission geltend gemacht, mit dem zweiten ein Begründungsmangel und mit dem dritten ein Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung. Zunächst ist der erste Klagegrund zu prüfen.

Vorbringen der Parteien

- 64 Die Kläger tragen einleitend vor, dass ihre Anträge Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit gemäß der Richtlinie 93/103/EG des Rates vom 23. November 1993 über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit an Bord von Fischereifahrzeugen (ABl. L 307, S. 1) und des Übereinkommens von

Torremolinos betreffen. Die meisten Kläger hätten einfach ihre vorhandenen Schiffe durch neue Schiffe ersetzt. In den Rechtssachen T-220/03 (Cavankee Fishing/Kommission) und T-227/03 (Brendan Gill/Kommission) hätten die Kläger zuerst ihre Schiffe verändert und dafür eine Erhöhung der Tonnage beantragt. Sodann hätten sie ihre Schiffe ersetzt und ebenfalls eine Erhöhung der Tonnage für die neuen Schiffe beantragt.

65 Soweit die Kommission eine Zuständigkeit nach den Artikeln 3 und 4 der Entscheidung 97/413 und Abschnitt II Punkt 3.3 des Anhangs der Entscheidung 98/125 ausübe, sei diese durch die Bestimmungen der Entscheidung 97/413 begrenzt. Aus dieser Entscheidung ergebe sich, dass die einzigen Fragen, die die Kommission bei ihrer Entscheidung über die einzelnen Anträge prüfen könne, die seien, ob die vorgeschlagene Kapazitätserhöhung ausschließlich auf Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zurückgehe und ob der Fischereiaufwand der betreffenden Fischereifahrzeuge durch diese Maßnahmen erhöht werde. Daraus folge, dass Artikel 4 der Entscheidung 97/413 die Kommission nicht ermächtige, bestimmte in Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung genannte Kriterien anzuwenden.

66 Die Kläger beanstanden nicht die in Artikel 1 Nummern 1 und 3 der angefochtenen Entscheidung enthaltenen Kriterien.

67 Sie meinen aber, dass das Kriterium des Artikels 1 Nummer 2 der angefochtenen Entscheidung, wonach das Schiff in der Flottenkartei der Gemeinschaft ordnungsgemäß registriert sein muss (im Folgenden: zweites Kriterium), weder in der Entscheidung 97/413 noch in der Entscheidung 98/125 genannt sei. Da es auf eine Beschränkung der Möglichkeit abziele, für Ersatzschiffe Kapazitätserhöhungen aufgrund von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu beantragen, sei das

zweite Kriterium völlig ungerechtfertigt, da die Entscheidung 97/413 und die Entscheidung 98/125 es nicht ausschließen, Anträgen für Ersatzschiffe stattzugeben.

- 68 Was das Kriterium des Artikels 1 Nummer 4 der angefochtenen Entscheidung angehe, wonach die Steigerung der Tonnage das Ergebnis von Modernisierungsarbeiten über dem Hauptdeck ist, die auf einem Schiff, das bei Beginn der Arbeiten mindestens fünf Jahre alt ist, durchgeführt werden oder durchgeführt werden sollen (im Folgenden: viertes Kriterium), so sei es im Hinblick auf die Entscheidung 97/413 oder die Entscheidung 98/125 ebenfalls nicht gerechtfertigt.
- 69 Erstens seien die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit nach diesen Vorschriften nicht auf registrierte Schiffe beschränkt. Das Alter eines Schiffes sei ein Begriff, der in der vom Rat gegebenen Definition des „Fischereiaufwands“ nicht vorkomme. Die Kommission sei daher nicht befugt, das Alter der Schiffe zu berücksichtigen, wenn sie im Rahmen der ihr mit der Entscheidung 97/413 übertragenen Befugnisse Entscheidungen treffe.
- 70 Zweitens verlange die Entscheidung 97/413 nicht, dass die Schiffe bei Beginn der Arbeiten mindestens fünf Jahre alt seien. Dieses Erfordernis lehne sich offenbar an Artikel 11 Absatz 5 der Verordnung Nr. 2371/2002 an, der offenkundig nicht die Verwaltung des MAP IV regeln könne.
- 71 Drittens beschränkten sich die Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit nicht auf Modernisierungsarbeiten über dem Hauptdeck. Die Kommission sei nicht befugt, irgendeine Kategorie von Arbeiten auszuschließen. Insbesondere könnten Kapazitätserhöhungen im Zusammenhang mit Arbeiten unter dem Hauptdeck ausschließlich aus Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit resultieren, wenn sie z. B. den Freibord vergrößerten und die Schwimmfähigkeit des Schiffes erhöhten.

- 72 Außerdem habe die Kommission allgemein argumentiert, ohne auf die besonderen Umstände jedes Antrags, der ihr vorgelegt worden sei, einzugehen. Arbeiten unter dem Hauptdeck könnten sehr wohl eine Kapazitätserhöhung darstellen, die ausschließlich durch Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit bedingt sei. Die Kommission habe dadurch, dass sie nicht über jeden Antrag einzeln befunden habe, offenkundig gegen ihre Verpflichtung verstoßen, die Anträge von Fall zu Fall zu prüfen.
- 73 Viertens spiele die Ausnahme in Bezug auf untergegangene Schiffe nur aufgrund der von der Kommission *ultra vires* getroffenen Entscheidung eine Rolle, Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 auf registrierte Schiffe zu beschränken, die bei Beginn der Arbeiten mindestens fünf Jahre alt seien. Außerdem stehe diese Ausnahme im Widerspruch zur Argumentation der Kommission, wonach die neuen Schiffe, die untergegangene Schiffe ersetzen, den Fischereiaufwand erhöhten.
- 74 Das Kriterium in Artikel 1 Nummer 6 der angefochtenen Entscheidung, wonach sich die Größe der Räume unter dem Hauptdeck des umgebauten Schiffes oder des Ersatzschiffes nicht ändere (im Folgenden: sechstes Kriterium), stehe in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Frage, ob eine vorgeschlagene Kapazitätserhöhung nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 den Erfordernissen dieser Bestimmung genüge.
- 75 Irland schließt sich der Argumentation der Kläger an. Seiner Ansicht nach entbehren die in Artikel 1 Nummern 2 bis 5 der angefochtenen Entscheidung genannten Kriterien (vgl. Randnr. 13 des vorliegenden Urteils) einer Rechtsgrundlage und sind im Hinblick auf die Entscheidung 97/413 *ultra vires* eingeführt worden.

- 76 Das Argument der Kommission, dass Irland eine viel größere Erhöhung der Flottentonnage beantragt habe als die anderen Mitgliedstaaten, halten die Kläger für völlig irrelevant.
- 77 Die Kommission macht zunächst geltend, dass in allen Rechtssachen die neuen Schiffe größer seien als die Schiffe, die sie ersetzen sollten. In manchen Fällen sei vorgeschlagen worden, eine Reihe alter Schiffe außer Dienst zu stellen, um neue Schiffe in Dienst zu stellen. Diese Kapazität werde zum Teil auf verschiedene Schiffe verteilt, so dass ein direkter Vergleich der Schiffe nicht immer leicht sei. Könne eine Vergrößerung der Schiffe in einem Prozentsatz ausgedrückt werden, so sei sie erheblich, d. h., sie liege selten unter 30 % und zumeist zwischen 70 % und 90 %. Hinzu komme, dass die von Irland beantragte Kapazitätserhöhung zu einer Zunahme der Tonnage der irischen Flotte um ungefähr 11 % geführt hätte.
- 78 Der Rat habe die Möglichkeit offen gelassen, die Kapazität der Flotte eines Mitgliedstaats aus Gründen der Sicherheit zu erhöhen. In Anbetracht des Zieles der Entscheidung 97/413, die Fischereiflotten einzufrieren oder zu verringern, stelle diese Möglichkeit jedoch eine Ausnahme von dem allgemeinen Grundsatz dar und müsse eng ausgelegt werden.
- 79 Sodann ergäben sich die beanstandeten Kriterien ausdrücklich oder implizit aus den einschlägigen Vorschriften. Die Kommission habe dadurch, dass sie diese Kriterien in die angefochtene Entscheidung aufgenommen habe, ihre Befugnisse nicht überschritten.
- 80 Im Agrarbereich einschließlich des Bereichs der Fischerei verfügten die Gemeinschaftsorgane über ein weites Ermessen (Urteile des Gerichtshofes vom 5. Oktober 1994 in den Rechtssachen C-133/93, C-300/93 und C-362/93, Crispoltoni u. a.,

Slg. 1994, I-4863, Randnr. 42, und vom 12. Juli 2001 in der Rechtssache C-189/01, Jippes u. a., Slg. 2001, I-5689, Randnr. 80).

- 81 Was das zweite Kriterium angehe, so legten die Kläger nicht klar dar, inwiefern es zu beanstanden sei. Auch wenn dieses Kriterium in der Entscheidung 97/413 und der Entscheidung 98/125 nicht ausdrücklich erwähnt sei, so sei es doch darin implizit enthalten. Der Antrag Irlands sei auf eine Erhöhung der Kapazität seiner Fischereiflotte gerichtet. Aus Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 2090/98 der Kommission vom 30. September 1998 über die Fischereifahrzeugkartei der Gemeinschaft (ABl. L 266, S. 27) ergebe sich, dass diese Kartei lediglich ein Verzeichnis der Fischereifahrzeuge darstelle, die in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3760/92 des Rates vom 20. Dezember 1992 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Regelung für die Fischerei und die Aquakultur (ABl. L 389, S. 1) definiert seien.
- 82 Es wäre seltsam, wenn die Kapazität der irischen Fischereiflotte unter Berücksichtigung von Schiffen erhöht werden könnte, die keine Fischereifahrzeuge seien oder nicht in Irland registriert seien. Aus diesem Grund sehe Artikel 6 der Entscheidung 98/125 vor, dass Irland alle Änderungen in Bezug auf die Lage seiner Fangflotte sowie die Entwicklung des Fischereiaufwands nach den Verfahren der Verordnung, die damals die Kartei festgelegt habe, melden müsse.
- 83 Die Rüge der Kläger hinsichtlich des zweiten Kriteriums beziehe sich auf das Erfordernis, dass die Schiffe nicht neu sein dürften; dieses Kriterium sei aus den im Folgenden dargelegten Gründen (Randnrn. 87 bis 94) gerechtfertigt.
- 84 Zum vierten Kriterium (vgl. Randnr. 13 des vorliegenden Urteils) vertritt die Kommission die Auffassung, dass sie mit dessen Festlegung ihre Befugnisse nicht überschritten habe.

- 85 Was erstens den Ausschluss der neuen Schiffe angehe, so sehe Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 vor, dass Kapazitätserhöhungen, die auf Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zurückgingen, nur zulässig seien, wenn der Fischereiaufwand der betreffenden Fischereifahrzeuge durch diese Maßnahmen nicht erhöht werde. Diese Beschränkung, die von den Klägern in der Erwiderung systematisch nicht beachtet werde, stehe mit dem allgemeinen Ziel der Entscheidung 97/413 im Einklang, die Menge der von der Flotte jedes Mitgliedstaats gefangenen Fische zu verringern.
- 86 Es sei allgemein anerkannt, dass neue Schiffe effizienter seien als die Schiffe, die sie ersetzen, so dass die tatsächliche Kapazität eines neuen Schiffes auch bei unveränderter Tonnage oder Maschinenleistung größer sei. Durch die Indienstellung eines neuen Schiffes werde damit zwangsläufig der „Fischereiaufwand der betreffenden Fischereifahrzeuge erhöht“, weshalb die Ausnahme des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 insoweit nicht eingreife.
- 87 Die Kläger weiteten die Bedeutung des Begriffes „Verbesserung“ im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 aus, damit die vollständige Ersetzung eines Schiffes erfasst werde. Die Kapazität eines neuen Schiffes sei aber nicht nur wegen der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit größer als die des ersetzten Schiffes, sondern auch wegen seiner technischen Überlegenheit im Allgemeinen. Es könne daher unmöglich angenommen werden, dass die Kapazitätserhöhung der Schiffe der Kläger „ausschließlich“ auf Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beruhe, wie diese Bestimmung es verlange.
- 88 Nach Ansicht der Kommission ist ein neues Schiff einem alten bei gleicher Tonnage und Maschinenleistung in folgender Hinsicht überlegen:

— Einsatz elektronischer Geräte zum Aufspüren von Fisch und zur genauen Messung von Tiefe und Geschwindigkeit des Schleppnetzes;

- effizientere Treibstoffnutzung;

- höherer Wirkungsgrad der Schiffsschraube und Verbesserung der hydrodynamischen Leistung des Netzes, wodurch das Schiff mit derselben Maschinenleistung ein größeres Netz schleppen könne;

- Einsatz leistungsfähigerer Gerätschaften an Deck, was ein häufigeres Einholen des Netzes erlaube (auf größeren Schiffen würden die an Deck befindlichen Gerätschaften mit Hilfsmotoren betrieben, die nicht in die Berechnung der Maschinenleistung des Schiffes einfließen);

- Verwendung mechanischer Systeme für das Ausbringen langer Leinen, was gleichzeitig das Ausbringen und Einholen von mehr Haken ermögliche.

⁸⁹ Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 ziele nicht darauf ab, ein Verfahren für Zugänge neuer Fischereifahrzeuge einzuführen. Für diese gelte die Regelung über Zu- und Abgänge, auf die in Artikel 6 der Verordnung Nr. 2792/1999 und Artikel 6 der Entscheidung 97/413 verwiesen werde. Die von den Klägern vertretene Auslegung würde bedeuten, dass jedes Schiff, wie neu es auch sei, jederzeit durch ein anderes ersetzt werden könnte (z. B. die im Jahr 2000 gebaute Mark Amay, um die es in der Rechtssache T-222/03 gehe, die nach nur zwei Jahren durch ein Schiff ersetzt worden sei, das fast um 50 % größer sei). Dies würde aber zu einem exponentiellen Wachstum der Flotte führen und sogar die Sicherheit auf See gefährden. Die Konstrukteure und die Eigentümer von Schiffen seien versucht, Schiffe mit möglichst großer Tonnage und Maschinenleistung zu bauen, wobei sie an Sicherheitseinrichtungen sparten.

- 90 Außerdem bestehe der Zweck des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 darin, eine Kapazitätserhöhung zu ermöglichen, die auf „Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit“ zurückgehe. Das Alter eines Schiffes sei von der Kommission nicht abstrakt berücksichtigt worden, sondern als Parameter für die Entscheidung der Frage, ob bei diesem Schiff Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit hätten vorgenommen werden müssen. Ein neues Schiff erfülle die jüngsten Sicherheitsnormen. Daher seien bei den Sicherheitseinrichtungen neuer Schiffe keine bedeutenden Verbesserungen erforderlich.
- 91 Der von den Klägern angeführte Schriftwechsel zwischen Irland und der Kommission stelle lediglich ein Auskunftersuchen dar. In dieser Korrespondenz zähle die Kommission nicht alle anwendbaren Kriterien auf, und sie habe auch keinen Grund gehabt, dies zu tun.
- 92 Was zweitens das Kriterium der fünf Jahre betreffe, so müsse eine Altersgrenze festgelegt werden, um die Begriffe „neues Schiff“ und „vorhandenes Schiff“ objektiv zu definieren. Die Kommission habe einen Zeitraum von fünf Jahren deshalb gewählt, weil ein Fischereifahrzeug eine durchschnittliche Lebensdauer von 20 bis 25 Jahren habe und in den ersten fünf Jahren normalerweise nicht modernisiert zu werden brauche. Sie gehe nicht davon aus, dass Artikel 11 Absatz 5 der Verordnung Nr. 2371/2002 die Rechtsgrundlage für den Zeitraum von fünf Jahren sei. Die letztgenannte Bestimmung spiegele jedoch die Philosophie der Kommission in dieser Frage wider. Die Fünfjahresgrenze sei implizit in den Rechtsvorschriften enthalten.
- 93 Drittens weist die Kommission zu dem Kriterium, dass die Arbeiten über dem Hauptdeck erfolgen müssen, darauf hin, dass nach dem Grundsatz des Archimedes das Gewicht, das von dem Schiff getragen werde, der Wassermenge entspreche, die von dem ins Wasser eingetauchten Teil des Schiffsrumpfs verdrängt werde. Jede Vergrößerung des Rumpfes erhöhe zwangsläufig die verdrängte Wassermenge und damit das Gewicht, das das Schiff tragen könne. Die Vergrößerung des Rumpfes könne daher einer Vergrößerung des Schiffes und somit des Fischereiaufwands entsprechen. Die Kommission erläutere, dass sie infolgedessen der Ansicht gewesen sei, dass eine Erhöhung des Volumens unterhalb des Hauptdecks automatisch zu einer Erhöhung des Fischereiaufwands führe und damit Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 zuwiderlaufe.

- 94 Dagegen erhöhten Verbesserungen auf dem Hauptdeck gewöhnlich nicht die Kapazität des Schiffes und stünden in engerem Zusammenhang mit der Sicherheit. Es sei nicht möglich, das Gewicht eines Schiffes über dem Hauptdeck deutlich zu erhöhen, denn dies habe nachteilige Auswirkungen auf seine Stabilität. Die Fischladeräume könnten nicht über dem Hauptdeck liegen; dieser Raum diene im Allgemeinen der Arbeit und der Unterbringung.
- 95 Das Vorbringen der Kläger, dass Sicherheitsvorrichtungen über dem Hauptdeck stets bewirkten, dass das Schiff instabil werde, sei zu allgemein. Die Auswirkungen solcher Vorrichtungen auf die Stabilität hingen von dem Schiff ab. In bestimmten Fällen sei es möglich, ein wenig Gewicht über dem Hauptdeck hinzuzufügen.
- 96 Die Kommission führt in ihrer Gegenerwiderung weiter aus, dass sie entgegen dem Vorbringen der Kläger eine Prüfung von Fall zu Fall vorgenommen habe. In diesem Zusammenhang weist sie darauf hin, dass sie in den Unterlagen zu dem Schiff, das die Aine ersetzen solle (Rechtssache T-223/03), einen Fehler entdeckt habe. Außerdem habe ihre Klagebeantwortung, die 23 Rechtssachen betreffe, allgemein gehalten sein müssen.
- 97 Viertens legt die Kommission dar, dass ein Schiff, das noch keine fünf Jahre alt sei, zwar nicht modernisiert oder ersetzt werden müsse, wohl aber untergehen könne. Sein Eigentümer sei dann gezwungen, es zu ersetzen, um weiter Fischfang betreiben zu können. In diesem Fall sei das Ersatzschiff nicht zwangsläufig identisch mit dem vorherigen Schiff, und die Sicherheitseinrichtungen könnten bei dieser Gelegenheit verbessert werden. Entgegen dem Vorbringen der Kläger stehe dies nicht im Widerspruch zu dem Argument der Kommission, dass neue Schiffe effizienter seien. Da das untergegangene alte Schiff für einen Vergleich nicht mehr zur Verfügung

stehe, sei es nicht möglich, den Zuwachs an Effizienz zu berechnen. Es gebe daher keine Grundlage, die betreffenden Reeder zu verpflichten, Schiffe geringerer Kapazität zu erwerben. Im Übrigen dürfe ein Schiff, das ein untergegangenes Schiff ersetze, keine größere Transportkapazität haben.

- 98 Bezüglich des in Artikel 1 Nummer 5 der angefochtenen Entscheidung genannten Kriteriums (im Folgenden: fünftes Kriterium) versteht die Kommission nicht, welche Schlussfolgerung die Kläger aus der Behauptung zögen, dass dieses Kriterium über den Begriff der „Sicherheit“ hinausgehe. Wenn sie diesen Begriff zu weit ausgelegt hätte, wäre dies für die Kläger von Vorteil, da eine größere Palette von Arbeiten erfasst sein könnte. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass der Wortlaut des fünften Kriteriums im Hinblick auf Artikel 6 der Verordnung Nr. 2792/1999 gerechtfertigt sei. Jedenfalls ergebe sich aus der vorstehenden Analyse, dass alle Vorschläge in Bezug auf die Schiffe der Kläger auf der Grundlage des vierten Kriteriums abgelehnt worden seien, so dass die Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung, soweit sie sich auf das fünfte Kriterium stütze, zu keiner Änderung der Situation der Kläger führen würde.
- 99 Das sechste Kriterium ist nach Ansicht der Kommission aus den vorstehend genannten Gründen (Randnr. 93 des vorliegenden Urteils) gerechtfertigt.

Würdigung durch das Gericht

- 100 Die Kommission führt in Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung sechs Kriterien für die Zulässigkeit der Anträge auf Kapazitätserhöhung auf (vgl. Randnr. 13 des vorliegenden Urteils). Die Kläger machen geltend, dass die Kommission für die

Festlegung des zweiten, des vierten, des fünften und des sechsten Kriteriums nicht zuständig gewesen sei. Insbesondere habe die Kommission ihre Befugnisse dadurch überschritten, dass sie den Begriff der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Veränderungen an registrierten Schiffen beschränkt habe, die bei Beginn der Arbeiten mindestens fünf Jahre alt seien (zweites und viertes Kriterium).

- 101 Der Gerichtshof hat entschieden, dass die Kommission befugt ist, alle für die Durchführung der Grundverordnung erforderlichen oder zweckmäßigen Maßnahmen zu ergreifen, soweit diese nicht gegen die Grundverordnung oder die Anwendungsregeln des Rates verstoßen (Urteile des Gerichtshofes vom 15. Mai 1984 in der Rechtssache 121/83, Zuckerfabrik Franken, Slg. 1984, 2039, Randnr. 13, vom 17. Oktober 1995 in der Rechtssache C-478/93, Niederlande/Kommission, Slg. 1995, I-3081, Randnr. 31, und vom 30. September 2003 in der Rechtssache C-239/01, Deutschland/Kommission, Slg. 2003, I-10333, Randnr. 55).
- 102 Im vorliegenden Fall ergibt sich aus Artikel 9 der Entscheidung 97/413 (und der darin genannten Regelung), dass die Kommission ermächtigt war, die Ziele und Einzelheiten dieser Entscheidung im so genannten „Verwaltungsausschussverfahren“ durchzuführen (vgl. auch neunte Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung). Nach der Rechtsprechung kann die Kommission im Rahmen eines solchen Verfahrens eine besonders umfangreiche Durchführungsbefugnis besitzen (vgl. in diesem Sinne Urteil des Gerichtshofes vom 30. Oktober 1975 in der Rechtssache 23/75, Rey Soda, Slg. 1975, 1279, Randnrn. 13 und 14).
- 103 Die Kommission trägt jedoch nicht vor, dass sie ermächtigt gewesen sei, in die angefochtene Entscheidung völlig neue Kriterien aufzunehmen. Indem sie einräumt, dass das zweite und das vierte Kriterium dazu geführt hätten, dass bei neuen Schiffen eine Kapazitätserhöhung nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413

nicht zulässig sei, behauptet sie indessen, dass sich diese Kriterien ausdrücklich oder implizit aus dieser Bestimmung ergäben (vgl. Randnr. 79 des vorliegenden Urteils).

104 Da alle Klagen Anträge in Bezug auf völlig neue Schiffe betreffen, ist zu prüfen, ob mit dem Ausschluss neuer Schiffe das in Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 vorgesehene Hauptkriterium angewandt wird oder ob der Ausschluss gegen diese Bestimmung verstößt.

105 Es ist festzustellen, dass Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 (vgl. Randnr. 1 des vorliegenden Urteils) keine Begrenzung in Bezug auf das Alter der Schiffe vorschreibt, denen eine Kapazitätserhöhung im Sicherheitsbereich gewährt werden kann. Der Wortlaut dieser Bestimmung erlaubt auf den ersten Blick jede Kapazitätserhöhung, die auf Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zurückgeht, sofern der Fischereiaufwand durch diese Maßnahmen nicht erhöht wird. Hätte der Rat neue Schiffe ausschließen wollen, so hätte er dies wahrscheinlich klargestellt (vgl. hierzu Randnr. 117 des vorliegenden Urteils).

106 Außerdem ist festzustellen, dass die anderen Bestimmungen, die sich auf die in Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 vorgesehene Ausnahme beziehen, nämlich Abschnitt II Punkt 3.3 des Anhangs der Entscheidung 98/125 (vgl. Randnr. 2 des vorliegenden Urteils) und Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung Nr. 2792/1999 (vgl. Randnr. 3 des vorliegenden Urteils), keinen Anhaltspunkt dafür bieten, dass diese Ausnahme ausschließlich über fünf Jahre alte Schiffe betrifft (vgl. auch zwölfte Begründungserwägung der Entscheidung 97/413).

107 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass Artikel 6 der Verordnung Nr. 2792/1999 die Überschrift „Erneuerung der Flotte und Modernisierung von Fischereifahrzeugen“ trägt. Die Kommission hat in der mündlichen Verhandlung eingeräumt, dass mit Artikel 6 Absatz 2 dieser Verordnung Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413

aufgegriffen worden ist. Nach Auffassung des Gerichts spricht insbesondere die vorgenannte Überschrift dafür, dass die Verordnung es klargestellt hätte, wenn Artikel 6 Absatz 2 nur für alte Schiffe gelten würde.

- 108 Entgegen dem Vorbringen der Kommission ist der Begriff der Maßnahmen zur Verbesserung im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 nicht so zu verstehen, dass er sich auf Verbesserungen bei einem speziellen Schiff bezieht, sondern so, dass er die nationale Flotte betrifft. Insoweit ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass sich Abschnitt II Punkt 3.3 des Anhangs der Entscheidung 98/125 auf ein „Programm zur Verbesserung der Sicherheit“ der nationalen Flotte im Allgemeinen bezieht.
- 109 Außerdem sind die Ziele der Entscheidung 97/413 zu berücksichtigen. Diese bezweckt nämlich die Erhaltung der Fischbestände in den Gemeinschaftsgewässern. Der Rat hat jedoch dem Umstand Rechnung getragen, dass „für die Fischereiflotte der Gemeinschaft höchste Sicherheitsstandards zu gewährleisten sind“ (zwölfte Begründungserwägung). Daher hat er Artikel 3 (für Fischereifahrzeuge von weniger als 12 m Länge über alles mit Ausnahme von Trawlern) und Artikel 4 Absatz 2 in diese Entscheidung aufgenommen.
- 110 Entgegen dem Vorbringen der Kommission ist es zur Erreichung dieses mit der Entscheidung 97/413 verfolgten Zweckes nicht erforderlich, dass neue Schiffe von der Regelung nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung ausgeschlossen sind. Das Gericht weist insoweit darauf hin, dass diese Bestimmung mit dem genannten Zweck in Einklang steht, da sie jede Erhöhung des Fischereiaufwands verbietet. Die Kommission, die ganz erhebliche, nicht auf Sicherheitsgründen beruhende Vergrößerungen anführt, hätte die Schiffe von Fall zu Fall prüfen können, um festzustellen, ob eine Erhöhung des Fischereiaufwands vorlag. Sie gibt nämlich selbst an, dass das Verbot einer Erhöhung des Fischereiaufwands der Erfüllung des allgemeinen Zweckes der Entscheidung 97/413 diene, der darin besteht, die Menge der in der Gemeinschaft gefangenen Fische zu reduzieren (vgl. Randnr. 85 des vorliegenden Urteils).

- 111 Die Kommission trägt vor, dass Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 kein Verfahren für Zugänge neuer Fischereifahrzeuge habe einführen sollen. Dieses Verfahren richte sich nach der Regelung über Zu- und Abgänge in Artikel 6 der Verordnung Nr. 2792/1999 und Artikel 6 der Entscheidung 97/413.
- 112 Dieses Vorbringen der Kommission wird von den Klägern nicht bestritten. Die Kläger räumen nämlich ein, dass alle neuen Schiffe das Zugangsverfahren nach diesen beiden Bestimmungen einhalten müssten. Jedoch ist ein Schiff, das nach der Regelung über Zu- und Abgänge in Artikel 6 der Verordnung Nr. 2792/1999 und Artikel 6 der Entscheidung 97/413 in die Flotte aufgenommen worden ist, durch nichts daran gehindert, in den Genuss der Ausnahme des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 zu gelangen. Denn nach Artikel 6 Absatz 2 letzter Satz der Verordnung Nr. 2792/1999 ist jede auf Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zurückgehende Kapazitätserhöhung von den Mitgliedstaaten im Rahmen der ständigen Kontrollregelung für die Erneuerung und Modernisierung ihrer Flotte gemäß Artikel 6 Absatz 1 dieser Verordnung zu verwalten.
- 113 Hinzu kommt, dass die Regelung über Zu- und Abgänge, auf die in Artikel 6 der Entscheidung 97/413 verwiesen wird, nicht auf neue Schiffe beschränkt ist. Für die Indienststellung eines gebrauchten Schiffes (das zuvor z. B. einer anderen nationalen Flotte angehörte) ist es nach dieser Regelung erforderlich, Kapazitäten einzuziehen. Die Kommission bestreitet aber nicht, dass gebrauchte Schiffe in den Genuss einer Kapazitätserhöhung nach Artikel 4 Absatz 2 dieser Entscheidung gelangen können.
- 114 Außerdem ist festzustellen, dass die Kommission Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 selbst dahin ausgelegt hat, dass er Anträge auf Kapazitätserhöhung zulässt, die mit der Indienststellung neuer Schiffe in Zusammenhang stehen.

115 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Materialien der Entscheidung 2002/70, mit der Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 mit Wirkung vom 1. Januar 2002 aufgehoben wurde, zeigen, dass die Kommission der Ansicht war, dass die letztgenannte Bestimmung auch für neue Schiffe galt. Die Entscheidung 2002/70 hat den Anwendungszeitraum der Entscheidung 97/413 bis zum 31. Dezember 2002 verlängert. In der Begründung des Vorschlags für eine Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung 97/413 (KOM[2001] 322 endg.) heißt es:

„[J]ede Verlängerung der [Entscheidung 97/413 sollte] mit Maßnahmen einhergehen, [die] Wirksamkeit [der MAP-IV-Ziele] zu steigern. Im beiliegenden Vorschlag wird daher auf die bisherige Möglichkeit nach Artikel 3 und 4 der [E]ntscheidung 97/413/EG, die MAP-Ziele im Zuge der Verbesserung der Sicherheit zu erhöhen, verzichtet. Alle neu gebauten Schiffe sollten einen bestimmten Mindestsicherheitsstandard aufweisen und die Kapazitäten zum Bau dieser neuen Schiffe im Rahmen der gegebenen Kapazitätsziele gefunden werden.“

116 Aus dieser Passage ergibt sich eindeutig, dass die Kommission selbst der Ansicht war, dass Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 Anträge auf Kapazitätserhöhung, die mit der Indienstellung neuer Schiffe in Zusammenhang standen, zugelassen hat, und dass sie daher diese Bestimmung aufheben wollte, soweit sie ihrer Ansicht nach eine übermäßige Erhöhung der MAP-IV-Ziele erlaubte.

117 Hinzuzufügen ist, dass der Rat ein Jahr nach dem Erlass der Entscheidung 2002/70 die Verordnung Nr. 2371/2002 erlassen hat, deren Artikel 11 Absatz 5 anders als Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 ausdrücklich vorsieht, dass Kapazitätserhöhungen insbesondere im Sicherheitsbereich nur bei Fischereifahrzeugen, die älter sind als fünf Jahre, möglich sind (vgl. Randnr. 5 des vorliegenden Urteils). Der

Wortlaut dieser Bestimmung ist im Unterschied zu dem des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 präzise und eng gefasst.

118 Die Kommission räumt zwar ein, dass Artikel 11 Absatz 5 der am 1. Januar 2003 in Kraft getretenen Verordnung Nr. 2371/2002 im vorliegenden Fall nicht anwendbar gewesen sei und dass sie die angefochtene Entscheidung auf der Grundlage der im Zeitpunkt des Eingangs der Anträge geltenden Bestimmungen, d. h. des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413, habe erlassen müssen; sie trägt jedoch vor, dass die Verordnung Nr. 2371/2002 „ihre Philosophie widerspiegelte“. Dazu ist festzustellen, dass die Ähnlichkeiten zwischen Artikel 11 Absatz 5 der Verordnung Nr. 2371/2002 und den in der angefochtenen Entscheidung genannten Kriterien offenkundig sind. Diese Kriterien sind aber in der Entscheidung 97/413 nicht genannt und bewirken eine Änderung ihrer Tragweite. Auch wenn die Kommission Einwände gegen Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 hatte (vgl. Randnr. 115 des vorliegenden Urteils), so war sie doch nicht berechtigt, deren Tragweite zu ändern (vgl. Randnr. 101 des vorliegenden Urteils).

119 Überdies ist festzustellen, dass, worauf die Kläger und Irland zu Recht hinweisen, die Korrespondenz zwischen Irland und der Kommission wegen der Anträge auf Kapazitätserhöhung zeigt, dass die Kommission davon ausgegangen ist, dass neue Schiffe unter Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 fallen konnten.

120 Mit Schreiben vom 28. Oktober 1999 hat Irland erstmals bei der Kommission eine Kapazitätserhöhung nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 beantragt. Dieser Antrag beruhte auf Anträgen von sieben Eigentümern neuer Schiffe, die im Bau waren. In ihrer Antwort vom 10. Dezember 1999 erhob die Kommission keine Einwendungen in Bezug auf die Tatsache, dass der Antrag neue Schiffe betraf. Sie wies lediglich darauf hin, dass „[d]as Volumen der sich auf die Sicherheit

beziehenden Räume in den außer Dienst gestellten Schiffen ... auch bekannt sein [muss], um die zusätzlichen Volumen zu berechnen, die in den neuen Schiffen der Sicherheit dienen“.

- 121 In diesem Schriftwechsel hat die Kommission darauf bestanden, dass ein Vergleich zwischen den neuen und den alten Schiffen, die ersetzt werden sollten, vorgenommen wird. So hat sie in einem Schreiben vom 23. Januar 2001 ausgeführt, dass ihr zwar bewusst sei, dass die Volumen, die als der Sicherheit dienend angesehen werden könnten, in den neuen Schiffen größer seien als in denen, die sie ersetzen, dass es aber, wenn sie nicht quantifiziert werden könnten, nicht möglich sei, die MAP-Ziele zu erhöhen, um dies zu berücksichtigen. Trotz des Schriftwechsels zwischen Irland und der Kommission, einschließlich der Schreiben zu den betreffenden Anträgen, die ausdrücklich neue Schiffe betrafen, von Ende 2001, hat die Kommission erstmals in der angefochtenen Entscheidung angegeben, dass neue Schiffe von der Regelung nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 ausgeschlossen seien.
- 122 Zudem ist festzustellen, dass der Standpunkt, den die Kommission im vorliegenden Fall vertritt, widersprüchlich ist. Einerseits trägt sie vor, dass Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 nicht für neue Schiffe gelte. Andererseits hat sie auf der Grundlage dieser Bestimmung Kapazitätserhöhungen für neue Schiffe erlaubt, wenn diese untergegangene Schiffe ersetzt haben (viertes Kriterium). Hat aber Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 neue Schiffe ausgeschlossen, so konnte diese Bestimmung keine Kapazitätserhöhungen für neue Schiffe, die untergegangene Schiffe ersetzen, rechtfertigen.
- 123 Dem Vorbringen der Kommission, dass die Eigentümer untergegangener Schiffe verpflichtet seien, sie zu ersetzen, kann nicht gefolgt werden. Auch wenn dies der Fall wäre, so hätte die Kommission damit neuen Schiffen erlaubt, in den Genuss des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 zu gelangen, obwohl sie erklärt, dass diese Bestimmung neue Schiffe ausgeschlossen habe. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Kommission den Eigentümer eines alten Schiffes, selbst wenn er

dieses möglicherweise auch ersetzen musste, weil es unbrauchbar und unzuverlässig geworden war, von der Anwendung des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 ausgeschlossen hat.

- ¹²⁴ Was das Argument der Kommission betrifft, dass es nicht möglich sei, den Zuwachs an Effizienz der neuen Schiffe, die untergegangene Schiffe ersetzen, zu berechnen, so ist daran zu erinnern, dass die Kommission vorgetragen hat, dass neue Schiffe automatisch den Fischereiaufwand erhöhten (vgl. Randnr. 126 des vorliegenden Urteils). Die Kommission kann aber nicht gleichzeitig behaupten, dass neue Schiffe effizienter seien als die Schiffe, die sie ersetzen, und die Ersetzung der untergegangenen Schiffe mit neuen Schiffen damit rechtfertigen, dass sie den Zuwachs an Effizienz der neuen Schiffe nicht berechnen könne.
- ¹²⁵ Außerdem räumt die Kommission im Rahmen des Klagegrundes einer Verletzung des Grundsatzes der Gleichbehandlung ein, dass „ein Eigentümer, der ein neues Schiff erwerben möchte, das alte verkaufen und gegebenenfalls einen Teil seiner Ausrüstung auf das neue Schiff übertragen [kann]“. Daraus folgt, dass die Bestandteile, die ein neues Schiff effizienter machen, nicht automatisch auf einem solchen Schiff vorhanden sind.
- ¹²⁶ Die Kommission trägt vor, es sei allgemein anerkannt, dass neue Schiffe effizienter seien als die, die sie ersetzen, so dass die „tatsächliche Kapazität“ eines neuen Schiffes auch bei unveränderter Tonnage oder Maschinenleistung größer sei. Die Indienststellung eines neuen Schiffes führe damit zwangsläufig zu einer „Erhöhung des Fischereiaufwands der betreffenden Schiffe“ und falle demnach nicht unter die Ausnahme des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413.
- ¹²⁷ Es ist festzustellen, dass die Kommission nicht rechtlich hinreichend dargetan hat, dass die Indienststellung eines neuen Schiffes zwangsläufig zu einer Erhöhung des Fischereiaufwands führt.

- 128 Fest steht nämlich, dass, was den vorliegenden Fall betrifft, der Fischereiaufwand eines Schiffes als Produkt aus Tätigkeit mal seiner Kapazität in BRZ definiert ist (vgl. Artikel 1 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 und Artikel 3 Absatz 1 Ziffer iii der Entscheidung 98/125). Außerdem ergibt sich aus Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413, dass Kapazitätserhöhungen nicht erlaubt sind, wenn sie zu einer Erhöhung des Fischereiaufwands führen. Kann aber angenommen werden, dass neue Schiffe allgemein effizienter sind als alte, so ist daraus jedoch nicht zu folgern, dass alle neuen Schiffe unter dem Gesichtspunkt des Fischereiaufwands zwangsläufig und systematisch effizienter sind als die Schiffe, die sie ersetzen. Die von der Kommission angeführten technologischen Verbesserungen (vgl. Randnr. 88 des vorliegenden Urteils) betreffen nicht notwendigerweise alle Schiffe. Im selben Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Eigentümer eines relativ jungen Schiffes, das bereits mit Apparaten moderner Technologie ausgestattet ist, sein Schiff durch ein neues Schiff ersetzen kann, das sicherer und stabiler ist, wenn er gleichzeitig darauf achtet, dass der Fischereiaufwand nicht erhöht wird.
- 129 Die Kommission war durch nichts daran gehindert, von Fall zu Fall festzustellen, ob die neuen Schiffe im Vergleich zu den alten tatsächlich eine Erhöhung des Fischereiaufwands mit sich brachten.
- 130 Was das Argument der Kommission angeht, dass ein neues Schiff bereits den neuesten Sicherheitsnormen entsprechen dürfte und keine bedeutenden Verbesserungen erfordere, so handelt es sich in Wirklichkeit um einen politischen Standpunkt der Kommission, der nunmehr in der einschlägigen Regelung verankert ist (vgl. Randnrn. 117 und 118 des vorliegenden Urteils). Dieser Standpunkt der Kommission kann jedoch nicht angeführt werden, um den Wortlaut des Artikels 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 im Nachhinein zu ändern. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Gesetzgeber zur Zeit des Erlasses dieser Entscheidung angenommen hat, dass die Ersetzung alter Fischereifahrzeuge durch ein neues Schiff unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit wünschenswert sein konnte.

- 131 Die Kommission trägt außerdem vor, dass bei einem neuen Schiff die Kapazität nicht nur aufgrund der Verbesserungen im Sicherheitsbereich, sondern auch aufgrund der allgemeinen Überlegenheit neuer Schiffe höher sei. Es könne daher nicht festgestellt werden, ob die Kapazitätserhöhung „ausschließlich“ auf Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beruhe, wie Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 es verlange.
- 132 Dieses Argument kann nicht durchgreifen. Abgesehen davon, dass die Kommission allgemein mit der Überlegenheit neuer Schiffe argumentiert, ohne auf die Umstände jedes einzelnen Antrags einzugehen (vgl. Randnr. 128 des vorliegenden Urteils), war die für die Feststellung der Kapazitätserhöhung der neuen Schiffe erforderliche vergleichende Prüfung, ob diese Erhöhung auf Verbesserungen im Sicherheitsbereich oder auf anderen Verbesserungsarten beruhte, Gegenstand des Schriftwechsels zwischen der Kommission und der irischen Regierung. Auf Ersuchen der Kommission sind die Anträge neu formuliert worden, um ihr die erforderlichen Vergleiche zu ermöglichen. Die Kommission kann daher jetzt nicht geltend machen, dass nicht festgestellt werden könne, ob die Erhöhungen auf Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit beruhten.
- 133 Das vierte Kriterium schließlich beschränkt den Begriff der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf „Modernisierungsarbeiten über dem Hauptdeck“ (vgl. auch das sechste Kriterium, Randnr. 13 des vorliegenden Urteils). Es ist unstrittig, dass mehrere Anträge der Kläger eine Erhöhung des unter dem Hauptdeck befindlichen Volumens betrafen. Insoweit genügt die Feststellung, dass Änderungen unter dem Deck nach Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 97/413 verboten waren, wenn der Fischereiaufwand durch diese Maßnahme erhöht wurde. Die Kommission hat jedoch nicht nachgewiesen, dass diese Art von Änderungen systematisch eine solche Erhöhung zur Folge hatte. Die Kommission hätte wiederum für eine Entscheidung dieser Frage die Schiffe von Fall zu Fall prüfen müssen.
- 134 Nach alledem ist zu entscheiden, dass die Kommission dadurch, dass sie in der angefochtenen Entscheidung Kriterien zugrunde gelegt hat, die in der einschlägigen

Regelung nicht vorgesehen sind, ihre Befugnisse überschritten hat. Daher greift der erste Klagegrund durch, und die angefochtene Entscheidung ist für nichtig zu erklären, ohne dass die weiteren Klagegründe geprüft werden müssten.

Kosten

¹³⁵ Nach Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Kommission unterlegen ist, sind ihr außer ihren eigenen Kosten gemäß dem Antrag der Kläger deren Kosten aufzuerlegen. Irland trägt nach Artikel 87 § 4 der Verfahrensordnung seine eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Erste Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Die Klagen von Thomas Faherty (T-224/03), der Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), von Larry Murphy (T-236/03) und der O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) werden abgewiesen.**

- 2. 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 wird für nichtig erklärt, soweit sie für die Schiffe der übrigen Kläger gilt.**
- 3. Die Kommission trägt ihre eigenen Kosten und die Kosten der in Nummer 2 genannten Kläger.**
- 4. Die in Nummer 1 genannten Kläger tragen ihre eigenen Kosten.**
- 5. Irland trägt seine eigenen Kosten.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 13. Juni 2006.

Der Kanzler

Der Präsident

E. Coulon

R. García-Valdecasas

ANHANG

T-219/03 **Mullglen Ltd** mit Sitz in Killybegs (Irland),

T-220/03 **Cavankee Fishing Co. Ltd** mit Sitz in Greencastle (Irland),

T-221/03 **Padraigh Coneely**, wohnhaft in Claregalway (Irland),

T-222/03 **Island Trawlers Ltd** mit Sitz in Killybegs,

T-223/03 **Joseph Doherty**, wohnhaft in Burtonport (Irland),

T-224/03 **Thomas Faherty**, wohnhaft in Kilronan, Aran Islands (Irland),

T-225/03 **Pat Fitzpatrick**, wohnhaft in Inishmore, Aran Islands,

T-226/03 **Ocean Trawlers Ltd** mit Sitz in Killybegs,

T-227/03 **Brendan Gill**, wohnhaft in Lifford (Irland),

T-228/03 **Eugene Hannigan**, wohnhaft in Killybegs,

T-229/03 **Edward Kelly**, wohnhaft in Greencastle,

T-230/03 **Peter McBride**, wohnhaft in Downings (Irland),

T-231/03 **Hugh McBride**, wohnhaft in Downings,

T-232/03 **Adrian McClennaghan**, wohnhaft in Greencastle,

T-233/03 **Noel McGing**, wohnhaft in Killybegs,

T-234/03 **Eamon McHugh**, wohnhaft in Killybegs,

T-235/03 **Gerard Minihane**, wohnhaft in Skibbereen (Irland),

T-236/03 **Larry Murphy**, wohnhaft in Castletownbere (Irland),

T-237/03 **Eileen Oglesby**, wohnhaft in Kincasslagh (Irland),

T-238/03 **Patrick O'Malley**, wohnhaft in Galway (Irland),

T-239/03 **O'Neill Fishing Co. Ltd** mit Sitz in Killybegs,

T-240/03 **Cecil Sharkey**, wohnhaft in Clogherhead (Irland).