

RETTENS DOM (Første Afdeling)

13. juni 2006 *

I de forenede sager T-218/03 — T-240/03,

Cathal Boyle, Killybegs (Irland), og de 22 andre sagsøgere, hvis navne er opført i bilaget, ved P. Gallagher, SC, A. Collins, SC, og solicitor D. Barry,

sagsøgere,

støttet af:

Irland ved D. O'Hagan og C. O'Toole, som befuldmægtigede, bistået af barrister D. Conlan Smyth, og med valgt adresse i Luxembourg,

intervenient,

* Processprog: engelsk.

mod

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved G. Braun og B. Doherty, som befuldmægtigede, og med valgt adresse i Luxembourg,

sagsøgt,

angående en påstand om annullation af Kommissionens beslutning 2003/245/EF af 4. april 2003 om de anmodninger, Kommissionen har modtaget om forøgelse af FUP IV-målene af hensyn til forbedringer vedrørende sikkerhed, navigation til søs, hygiejne, produktkvalitet og arbejdsforhold for fartøjer med en længde overalt på mere end 12 m (EUT L 90, s. 48), for så vidt som anmodningerne om forøgelse af sagsøgernes fartøjers kapacitet hermed afvises,

har

DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS RET
I FØRSTE INSTANS (Første Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, J.D. Cooke, og dommerne R. García-Valdecasas og I. Labucka,

justitssekretær: fuldmægtig J. Plingers,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 23. november 2005,

afsagt følgende

Dom

Retsforskrifter

- 1 Artikel 4, stk. 2, i Rådets beslutning 97/413/EF af 26. juni 1997 om mål og detaljerede regler for en omstrukturering af Fællesskabets fiskerisektor i perioden fra den 1. januar 1997 til den 31. december 2001 med henblik på at opnå en bæredygtig ligevægt mellem ressourcerne og udnyttelsen heraf (EFT L 175, s. 27) fastsætter:

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

- 2 Punkt 3.3 i bilaget til Kommissionens beslutning 98/125/EF af 16. december 1997 om godkendelse af det flerårige udviklingsprogram for Irlands fiskerflåde for perioden fra den 1. januar 1997 til den 31. december 2001 (EFT 1998 L 39, s. 41, herefter »FUP IV«) bestemmer:

»Medlemsstaterne kan til enhver tid forelægge Kommissionen et program for forbedringer af sikkerheden. I overensstemmelse med artikel 3 og 4 i beslutning

97/413/EF træffer Kommissionen beslutning om, hvorvidt en eventuel kapacitetsforøgelse i et sådant program berettiger en tilsvarende forøgelse af målene i FUP IV.

[...]«

- 3 Artikel 6 i Rådets forordning (EF) nr. 2792/1999 af 17. december 1999 om de nærmere regler og betingelser for Fællesskabets strukturforanstaltninger for fiskeriet (EFT L 337, s. 10) lyder således:

»1. Fornyelse af fiskerflåden og modernisering af fiskerfartøjerne skal tilrettelægges i henhold til dette afsnit.

Hver medlemsstat skal forelægge Kommissionen vedvarende ordninger for tilsyn med fornyelse af fiskerflåden og modernisering til godkendelse efter proceduren i artikel 23, stk. 2. Inden for rammerne af disse ordninger skal medlemsstaterne dokumentere, at tilgang til og afgang fra flåden vil blive forvaltet således, at kapaciteten ikke overstiger de årlige mål for den samlede flåde og de berørte fartøjskategorier, der er fastsat i det flerårige udviklingsprogram, eller eventuelt at fiskerikapaciteten gradvis reduceres, således at disse mål nås.

Disse ordninger skal navnlig tage i betragtning, at kapacitet med undtagelse af kapaciteten af fartøjer med en længde overalt på under 12 m, bortset fra trawlere, der er taget ud med offentlig støtte, ikke kan erstattes.

2. Medlemsstaterne kan forelægge en anmodning om en præcist beskrevet og kvantificeret forøgelse af kapacitetsmålene for foranstaltninger til forbedring af sikkerhed, navigation til søs, hygiejne, produktkvalitet og arbejdsforhold, under forudsætning af at disse foranstaltninger ikke medfører en udvidelse af udnyttelsesgraden for de berørte ressourcer.

En sådan anmodning skal behandles og godkendes af Kommissionen efter proceduren i artikel 23, stk. 2. Eventuelle kapacitetsforøgelser skal forvaltes af medlemsstaterne i henhold til de permanente ordninger som omhandlet i stk. 1.«

- 4 Artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 blev ophævet med virkning fra den 1. januar 2002 ved Rådets beslutning 2002/70/EF af 28. januar 2002 om ændring af beslutning 97/413 (EFT L 31, s. 77).
- 5 Artikel 11, stk. 5, i Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 af 20. december 2002 om bevarelse og bæredygtig udnyttelse af fiskeressourcerne som led i den fælles fiskeripolitik (EFT L 358, s. 59) lyder således:

»På fiskerfartøjer på fem år eller derover kan modernisering over hoveddækket for at forbedre sikkerhed om bord, arbejdsforhold, hygiejne og produktkvalitet øge fartøjets tonnage, forudsat at en sådan modernisering ikke øger fartøjets fiskerikapacitet [...]«

Sagens faktiske omstændigheder

- 6 Sagsøgerne er ejere af fartøjer, der udgør en del af den irske fiskerflåde.

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

- 8 I denne periode og særligt i november og december 2001 ansøgte hver enkelt af ansøgerne i medfør af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 og punkt 3.3 i bilaget til beslutning nr. 98/125 om at få tildelt en kapacitetsforøgelse begrundet i foretagne forbedringer af sikkerheden.

- 9 Ved skrivelse af 14. december 2001 anmodede departementet i medfør af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 Kommissionen om en forøgelse af den irske flåde på 1 304 bruttotons (herefter »BT«) i kategorien kombinationsfartøjer og på 5 335 BT i kategorien flydetrawlere og notfartøjer. Denne skrivelse supplerende en tidligere anmodning fra departementet vedrørende to fartøjer, der var sendt til Kommissionen som »prøvesag«.

- 10 I skrivelsen af 14. december 2001 var det anført, at henvendelsen skete på foranledning af anmodninger fra 38 fartøjsejere, som havde ombygget eller erstattet deres fartøj eller havde til hensigt at gøre dette. Skrivelsen var ledsaget af en detaljeret dokumentation vedrørende de omhandlede 38 fartøjer. Det fremgår af en oversigt, der var vedlagt som bilag til den nævnte skrivelse, at 18 af sagsøgerne er blandt de 38 ejere.

- 11 Ved skrivelser af 19. og 21. december 2001 gav departementet Kommissionen oplysninger om de fartøjer, som de øvrige sagsøgere ejer.
- 12 Den 4. april 2003 vedtog Kommissionen beslutning 2003/245/EF om de anmodninger, Kommissionen har modtaget om forøgelse af FUP IV-målene af hensyn til forbedringer vedrørende sikkerhed, navigation til søs, hygiejne, produktkvalitet og arbejdsforhold for fartøjer med en længde overalt på mere end 12 m (EFT L 90, s. 48, herefter »den anfægtede beslutning«).
- 13 Den anfægtede beslutnings dispositive del er affattet således:

»Artikel 1

Imødekommelse af anmodninger

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

- 1) Medlemsstaten skal have fremsendt anmodningerne enkeltvis inden den 31. december 2001.

- 2) Fartøjet skal være behørigt registreret i Fællesskabets fartøjsfortegnelse.

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

- 4) Forøgelsen af tonnagen skal være et resultat af moderniseringsarbejder over hoveddækket, der er udført eller forudses udført på et eksisterende registreret fartøj, der er mindst fem år gammelt på starttidspunktet for arbejderne. Såfremt et fartøj er gået tabt på havet, skal forøgelsen af tonnagen være et resultat af et større volumen over hoveddækket på erstatningsfartøjet i forhold til det fartøj, der er gået tabt.

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

- 6) Volumen under hoveddækket på det ændrede fartøj eller erstatningsfartøjet må ikke forøges.

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

Artikel 2

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

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

Artikel 3

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

- 14 Sagsøgernes fartøjer er alle opført på listen over »afviste anmodninger« i bilag II til den anfægtede beslutning.

Retsforhandlinger og parternes påstande

- 15 Sagsøgerne har anlagt disse sager ved stævninger indleveret til Rettens Justitskontor den 13. juni 2003 og registreret under sagsnumrene T-218/03 — T-240/03. På forslag fra Retten accepterede sagsøgerne, at søgsmålene behandles som en enkelt sag.
- 16 Formanden for Rettens Femte Afdeling gav ved kendelse af 20. januar 2004 Irland tilladelse til at intervenere til støtte for sagsøgernes påstande. Irlands interventionsindlæg blev indgivet den 10. marts 2004. Kommissionen indgav indlæg vedrørende interventionsindlægget den 16. juni 2004.

- 17 Ved beslutning af 8. december 2004 har Retten (Første Afdeling) i forbindelse med foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse anmodet parterne om at fremlægge ethvert dokument, der kan bekræfte, at de er ejere af de omhandlede fartøjer. Sagsøgerne har efterkommet denne anmodning.
- 18 På grundlag af den refererende dommers rapport har Retten besluttet at indlede den mundtlige forhandling og har som en foranstaltning med henblik på sagens tilrettelæggelse anmodet parterne om at fremlægge visse dokumenter og besvare visse skriftlige spørgsmål. Parterne har imødekommet disse anmodninger.
- 19 Parterne har afgivet mundtlige indlæg og besvaret spørgsmål fra Retten i retsmødet, der blev afholdt den 23. november 2005.
- 20 Efter at parterne er fremkommet med bemærkninger herom under retsmødet, har Retten besluttet at forene nærværende sager med henblik på dommen i medfør artikel 50 i dens procesreglement.
- 21 Sagsøgerne og Irland har nedlagt følgende påstande:
- Den anfægtede beslutning annulleres, for så vidt som den giver afslag på anmodningerne om forøgelse af deres fartøjers kapacitet.
 - Kommissionen tilpligtes at betale sagens omkostninger.

22 Kommissionen har nedlagt følgende påstande:

- Sagerne afvises.
- Subsidiært frifindelse.
- Sagsøgerne tilpligtes at betale sagens omkostninger.

Om formaliteten

- 23 Kommissionen har gjort gældende, at nærværende søgsmål bør afvises, idet sagsøgerne ikke er umiddelbart og individuelt berørt, jf. artikel 230, stk. 4, EF, af den anfægtede beslutning.
- 24 Kommissionen har tillige gjort gældende, at visse af sagsøgerne ikke har påvist, at de er ejere af de omhandlede fartøjer. Under retsmødet trak Kommissionen imidlertid denne indsigelse tilbage.

Parternes argumenter

- 25 Kommissionen har indledningsvis henvist til, at den anfægtede beslutning er rettet til de berørte medlemsstater. Sagsøgerne er derimod ikke adressater herfor, de er ikke nævnt ved navn i beslutningen, og de har ikke været i direkte dialog med Kommissionen.

- 26 Den anfægtede beslutning blev vedtaget som følge af en anmodning fra Irland med henblik på at opnå en forøgelse af dets samlede flådekapacitet. Selv om de irske myndigheder har støttet deres anmodning på faktiske omstændigheder vedrørende bestemte fartøjer, kan det ikke antages, at beslutningen reelt var rettet til sagsøgerne.
- 27 Kommissionen har hævdet, at sagsøgerne ikke er individuelt berørt af den anfægtede beslutning. De er kun berørt i og med, at de ejer fartøjer i Irland. Den anfægtede beslutning gør ikke indgreb i deres ejendomsret til disse fartøjer, og de kan fortsætte med at fiske med deres nuværende fartøjer (jf. Domstolens dom af 17.1.1985, sag 11/82, Piraiki-Patraiki m.fl. mod Kommissionen, Sml. s. 207, præmis 13). Kommissionen har tilføjet, at selv hvis denne gruppe ejere af fiskerfartøjer i Irland er helt lukket, er sagsøgerne ikke mere berørt af beslutningen end en hvilken som helst anden fiskerfartøjssejer i Irland.
- 28 Med hensyn til den omstændighed, at sagsøgernes fartøjer nævnes i bilag II til beslutningen, har Kommissionen anført, at dette alene skyldes beslutningens faktiske kontekst (Rettens dom af 10.7.1996, sag T-482/93, Weber mod Kommissionen, Sml. II, s. 609).
- 29 Kommissionen har afvist den parallel, som sagsøgerne har draget med den ovennævnte dom i sagen Piraiki-Patraiki m.fl. mod Kommissionen, og som ifølge Kommissionen støttes på den urigtige faktiske og retlige opfattelse, at de »har fremsendt individuelle anmodninger om supplerende kapacitet til Kommissionen«.
- 30 Det fremgår ifølge Kommissionen af retspraksis, at den omstændighed, at det mere eller mindre præcist er muligt at bestemme antallet eller ligefrem identiteten af de personer, som en foranstaltning på et givet tidspunkt finder anvendelse på, ikke ændrer ved den generelle rækkevidde og den retlige karakter af en foranstaltning,

når det står fast, at den finder anvendelse på dem i medfør af en retlig eller faktisk objektiv situation, der defineres af den omhandlede handling i forhold til dens formål. Det er ikke tilstrækkeligt at påvise, at den omhandlede foranstaltning kun finder anvendelse på en »lukket kreds« af erhvervsdrivende (Rettens dom af 7.11.1996, sag T-298/94, Roquette Frères mod Rådet, Sml. II, s. 1531, præmis 41 og 42). I det foreliggende tilfælde er den gruppe personer, der er knyttet til bestemte fartøjer, under alle omstændigheder ikke endeligt fastslået, idet et fartøj kan skifte ejer.

- 31 Ifølge Kommissionen er sagsøgerne heller ikke umiddelbart berørt i retspraksis' forstand (Rettens dom af 12.7.2001, forenede sager T-198/95, T-171/96, T-230/97, T-174/98 og T-225/99, Comafrika og Dole Fresh Fruit Europe mod Kommissionen, Sml. II, s. 1975, præmis 96). Den anfægtede beslutnings eneste retsvirkning er at tildele den irske flåde en kapacitetsforøgelse på 203 BT (jf. artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413). Selv om bevisbyrden påhviler sagsøgerne, har de ikke forklaret, på hvilken måde den anfægtede beslutning har virkninger over for dem. De har i øvrigt ikke gjort gældende, at denne beslutning har ændret deres retsstilling.
- 32 Diskussionen om, hvorvidt sagsøgerne er umiddelbart berørt, kan i det foreliggende tilfælde sammenfattes til et enkelt spørgsmål, hvormed det ønskes oplyst, hvad Kommissionen har foretaget sig i forhold til sagsøgerne. Kommissionen påpeger ligeledes, at hvis den anfægtede beslutning reelt skulle have automatiske virkninger, ville disse allerede have været tydelige.
- 33 Det tilkommer de irske myndigheder at bestemme, hvorledes de vil anvende kapacitetsforøgelsen, og hvilken praksis de vil anlægge med hensyn til anmodninger om kapacitet, der overstiger det niveau, Kommissionen har godkendt (jf. artikel 6, stk. 2, i forordning nr. 2792/1999). Således kræver enhver beslutning vedrørende bestemte fartøjer, at de irske myndigheder anvender andre mellemkommende regler, og er ikke helt automatisk.

- 34 Kommissionen bestrider sagsøgernes argument, hvorefter den har truffet en beslutning, der vedrører individuelle fartøjer. Den bestrider, at sagsøgernes eksempel vedrørende omfordeling til et andet fartøj af en kapacitetsforøgelse bestemt til et fartøj, der er opført i bilag I, er relevant. For det første har de anmodninger, der indgives til Kommissionen, og de, der indgives til en medlemsstat, ikke det samme indhold. Selv om ejeren af et fartøj, der er nævnt i bilag I, endvidere kan hævde, at han har en berettiget forventning om, at de anmodninger, som han på nationalt plan har indgivet vedrørende licensen til sit fartøj, bliver imødekommet, findes der ingen pendant til denne berettigede forventning i tilfælde af en negativ beslutning. Selv om Kommissionen afviser anmodningen om forøgelse af kapacitetsmålene vedrørende en hel flåde, kan der for det andet alligevel forekomme forøgelser af individuelle fartøjers størrelse, eftersom en medlemsstat kan acceptere anmodninger om kapacitetsforøgelser inden for rammerne af det loft, der er fastsat i FUP IV. Navnlig Irland råder over kapacitetsreserver. Endelig findes der et kapacitetsmarked i Irland, således at en ejer altid kan købe supplerende kapacitet til et nyt fartøj. I modsætning til hvad sagsøgerne hævder, er det en relevant omstændighed, at dette marked findes, da det viser, at en negativ beslutning fra Kommissionen ikke nødvendigvis medfører en negativ beslutning med hensyn til anmodninger rettet til de irske myndigheder af enkelte erhvervsdrivende.
- 35 Kommissionen har tilføjet, at et stort antal af sagsøgerne har kunnet fiske før datoen for vedtagelsen af den anfægtede beslutning. Med andre ord har adskillige af sagsøgerne allerede lang tid før den anfægtede beslutning haft den økonomiske fordel, der er knyttet til den supplerende kapacitet. Desuden har adskillige sagsøgere kunnet fortsætte med at fiske efter den nævnte beslutning. Den irske fiskeriminister konstaterede i oktober 2003, at fem af sagsøgernes fartøjer havde licenser. Andre af de fartøjer, der tilhører sagsøgerne, opnåede en licens i 2004.
- 36 Over for sagsøgernes argument, hvorefter Kommissionen simpelthen havde kunnet tildele en forøgelse på 203 BT til Irland uden at udpege enkeltfartøjer, har Kommissionen i øvrigt anført, at dette ikke ændrer retsvirkningen af beslutningen, som er defineret ved den retlige ramme, i hvilken den indgår, og ikke ved den anfægtede beslutnings form (Domstolens dom af 17.6.1980, forenede sager 789/79 og 790/79, Calpak og Società emiliana lavorazione frutta mod Kommissionen, Sml. s. 1949, præmis 7).

- 37 Hvad angår Irlands argument om, at sagsøgerne skulle bære en umådelig stor omkostning (jf. præmis 41 nedenfor) på grund af den politik med tilgang og afgang, der finder anvendelse på den irske flåde, har Kommissionen konstateret, at det ikke har været fremført af sagsøgerne og er rejst for sent. Endvidere får dette argument sagsøgernes argumentation til at falde, da det viser, at enhver mulig negativ konsekvens, der vedrører dem, er en følge af den nationale lovgivning og ikke af den anfægtede beslutning. Den irske lovgivning kan afspejle visse fællesskabsbestemmelser, men den er ikke en lovgivning til gennemførelse af den anfægtede beslutning.
- 38 Irlands vedtagelse i november 2003 af en ny politik for tildeling af licenser til fiskerfartøjer (Policy Directive 2/2003) bekræftede dette. Denne politik er ikke en automatisk konsekvens af den anfægtede beslutning, og den viser, at de irske myndigheder råder over en vis margin med hensyn til anvendelse af den nationale licensordning.
- 39 Sagsøgerne har gjort gældende, at de er umiddelbart og individuelt berørt af den anfægtede beslutning.
- 40 Hvad angår spørgsmålet om at være umiddelbart berørt har de navnlig anført, at artikel 6, stk. 2, i forordning nr. 2792/1999 (jf. præmis 33 ovenfor) ikke var trådt i kraft på tidspunktet for den anfægtede beslutning. Under alle omstændigheder bør det forhold, at denne bestemmelse fastsætter, at kapacitetsforøgelser skal forvaltes af medlemsstaterne, udelukkende anses for et krav, der er pålagt medlemsstaterne om at træffe de nødvendige foranstaltninger til at gennemføre enhver vedtaget positiv beslutning.
- 41 Irland har anført, at retsvirkningen af den anfægtede beslutning er udtrykkeligt at afvise sagsøgernes anmodninger om at få tildelt en sikkerhedsbegrunnet forøgelse af kapaciteten i tonnage på grundlag af kriterierne om sikkerhed i beslutningens

artikel 1. Heraf følger, at sagsøgerne skal bære en umådelig stor omkostning, idet de vil være nødt til at skaffe sig kapacitet til erstatning af den tonnage, der er tiltænkt sikkerhed, og som er genstanden for anmodningerne.

Rettens bemærkninger

- 42 I henhold til artikel 230, stk. 4, EF kan enhver fysisk eller juridisk person indgive et annullationssøgsmål vedrørende beslutninger, der retter sig til ham, og vedrørende beslutninger, som, skønt de er udfærdiget i form af en forordning eller en beslutning rettet til en anden person, dog berører ham umiddelbart og individuelt.
- 43 Da den anfægtede beslutning er rettet til Irland og andre berørte medlemsstater, skal det efterprøves, om sagsøgerne er umiddelbart og individuelt berørt af denne.
- 44 For så vidt angår spørgsmålet, om sagsøgerne er individuelt berørt, følger det af fast retspraksis, at andre personer end en beslutnings adressater kun vil kunne påstå, at de berøres individuelt, hvis beslutningen rammer dem på grund af visse egenskaber, som er særlige for dem, eller på grund af en faktisk situation, der adskiller dem fra alle andre og derfor individualiserer dem på lignende måde som adressaten for en beslutning (Domstolens dom af 15.7.1963, sag 25/62, Plaumann mod Kommissionen, Sml. 1954-1964, s. 411, org.ref.: Rec. s. 197, på s. 223, og den ovenfor i præmis 27 nævnte dom i sagen Piraiki-Patraiki m.fl. mod Kommissionen, præmis 11, samt Rettens dom af 27.4.1995, sag T-435/93, ASPEC m.fl. mod Kommissionen, Sml. II, s. 1281, præmis 62).

- 45 Det bemærkes, at Kommissionen i den anfægtede beslutning har taget stilling til anmodninger fra medlemsstaterne om at få tildelt en samlet forøgelse af deres FUP IV-mål. Imidlertid bestod anmodningen om en forøgelse vedrørende den nationale irske flåde, der blev indgivet til Kommissionen, af det samlede antal individuelle anmodninger fra fartøjsejere, herunder sagsøgernes.
- 46 Det skal ligeledes fastslås, at Kommissionen var forpligtet til at vurdere disse anmodninger »i [hvert enkelt] tilfælde« i medfør af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 (jf. tillige anden betragtning til den anfægtede beslutning). Den har i sine skriftlige indlæg fremført, at den »i [hvert enkelt] tilfælde« havde vurderet situationen for hvert af de fartøjer, der er nævnt i Irlands anmodning, og den har under retsmødet bekræftet, at udtrykket »i [hvert enkelt] tilfælde« betød »fartøj for fartøj«. I så henseende bemærkes, at den »[samlede] anmodning« fra Nederlandene blev afvist af Kommissionen med den begrundelse, at der »ingen specificering af de enkelte tilfælde« var (bilag II).
- 47 Endvidere opregner Kommissionen i den anfægtede beslutnings bilag I (»anmodninger, der imødekommes«) og i bilag II (»anmodninger, der afvises«) de berørte fartøjer. Således er navnene på sagsøgernes fartøjer alle opført i bilag II.
- 48 Selv om den anfægtede beslutning var rettet til de berørte medlemsstater, må det fastslås, at den vedrører en række nærmere bestemte fartøjer. Den anfægtede beslutning må herefter opfattes som en række individuelle beslutninger, der hver især berører de nævnte fartøjsejeres retsstilling, herunder sagsøgernes (jf. analogt Domstolens dom af 13.5.1971, forenede sager 41/70-44/70, International Fruit Company m.fl. mod Kommissionen, Sml. 1971, s. 83, org.ref.: Rec. s. 411, præmis 17-22).
- 49 Retten finder, at det allerede før vedtagelsen af den anfægtede beslutning var muligt at fastslå antallet og identiteten af de berørte fartøjsejere, og at Kommissionen kunne vide, at dens afgørelse udelukkende berørte de pågældende ejeres interesser og

situation. Den anfægtede beslutning angår på tidspunktet for dens vedtagelse en sluttet kreds af personer, hvis rettigheder Kommissionen agtede at regulere. Det følger heraf, at den således skabte faktiske situation adskiller sagsøgerne fra alle andre og individualiserer dem på lignende måde som en adressat (Domstolens dom af 1.7.1965, forenede sager 106/63 og 107/63, Toepfer og Getreide-Import mod Kommissionen, Sml. 1965-1968, s. 67, org.ref.: Rec. s. 525, på s. 533).

- 50 Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgerne er umiddelbart berørt af den anfægtede afgørelse, bemærkes det, at der i henhold til fast retspraksis er to kumulative betingelser for, at en borger er umiddelbart berørt som omhandlet i artikel 230, stk. 4, EF.
- 51 For det første skal den pågældende retsakt have en umiddelbar virkning på borgerens retstilling. For det andet må retsaktens indhold ikke overlade dem, der er ansvarlige for dens gennemførelse, nogen skønsbeføjelse, og gennemførelsen skal ske helt automatisk, udelukkende i medfør af fællesskabsreglerne og uden anvendelse af andre mellemkommende regler (Domstolens dom af 5.5.1998, sag C-386/96 P, Dreyfus mod Kommissionen, Sml. I, s. 2309, præmis 43, og Rettens dom af 13.12.2000, sag T-69/99, DSTV mod Kommissionen, Sml. II, s. 4039, præmis 24). Den anden betingelse er ligeledes opfyldt, hvis medlemsstatens mulighed for ikke at efterkomme den pågældende retsakt er rent teoretisk, idet der ikke er nogen tvivl om, at den vil give retsaktens virkning efter dens indhold (dommen i sagen Dreyfus mod Kommissionen, præmis 44, jf. i samme retning dommen i sag Piraiki-Patraiki m.fl. mod Kommissionen, præmis 8-10).
- 52 I det foreliggende tilfælde er det ubestridt, at Kommissionen var den eneste myndighed, der havde bemyndigelse til at træffe en beslutning i medfør af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413. Ingen anden administrativ enhed, herunder de irske myndigheder, kunne med hjemmel i denne bestemmelse tildele kapacitetsforøgelse på grund af sikkerhedsmæssige forbedringer.

- 53 Som det er blevet fremhævet i præmis 46 ovenfor, har Kommissionen desuden faktisk truffet beslutninger »i [hvert enkelt] tilfælde« angående spørgsmålet om, hvorvidt anmodningerne om kapacitetsforøgelse vedrørende de omhandlede fartøjer kunne imødekommes. Der er nemlig taget udtrykkeligt stilling til hver enkelt anmodning, som affattet af fartøjerne, i bilagene til den anfægtede beslutning, der fastsætter specifikke tonnageforøgelser til de fartøjer, der er opført i bilag I, og som ikke tildeler nogen tonnageforøgelse til de fartøjer, der er opregnet i bilag II. Således udgør den anfægtede beslutning en udtrykkelig stillingtagen til spørgsmålet om, hvorvidt de i disse bilag udpegede fartøjer kan eller ikke kan nyde godt af anvendelsen af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.
- 54 Kommissionen udtaler sig i den anfægtede beslutning som eneste kompetente myndighed på området endeligt om, hvorvidt en anmodning om forøgelse af visse nærmere bestemte fartøjers kapacitet er berettiget i forhold til betingelserne for anvendelse af undtagelsen i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413. Da den således fastslår, at de fartøjer, der tilhører sagsøgerne, ikke er omfattet, har den anfægtede beslutning den direkte og endelige virkning at afskære disse fra muligheden for at gøre brug af denne fællesskabsforanstaltning. Heraf følger, at en sådan beslutning umiddelbart vedrører sagsøgerne.
- 55 Det skal tilføjes, at medlemsstaterne i overensstemmelse med deres pligt til at gennemføre fællesskabsretten var forpligtede til at tildele de i bilag I nævnte forøgelser til de tilsvarende fartøjer. De kunne navnlig ikke tildele en supplerende kapacitet, der er indrømmet af Kommissionen vedrørende et fartøj, der er opført i bilag I, til et fartøj, der er opført i bilag II. De fartøjer, der er opført i bilag II, herunder sagsøgernes, har således ikke ret til en kapacitetsforøgelse på grund af forbedringer af sikkerheden. I betragtning af, at alene Kommissionen kunne tildele en sådan forøgelse, blev fartøjernes fremtidige situation endegyldigt fastsat af denne.
- 56 Denne virkning af den anfægtede beslutning udspringer udelukkende af fællesskabsforanstaltningen, idet Kommissionen var den eneste myndighed, der havde bemyndigelse til at anvende artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413. De nationale

myndigheder havde intet skøn med hensyn til deres forpligtelse til at gennemføre denne beslutning. De har intet valg eller råderum med hensyn til tildeling af supplerende kapacitet vedrørende sikkerhed og skal gennemføre denne beslutning helt automatisk, uden anvendelse af andre mellemkommende regler.

- 57 Parternes respektive argumenter vedrørende de praktiske virkninger eller mangel på sådanne af den anfægtede beslutning er ikke relevante i så henseende. Retten finder nemlig, at sagsøgerne er umiddelbart berørte, idet den anfægtede beslutning har udelukket, at de omhandlede fartøjer var berettigede til en forøgelse af kapaciteten i medfør af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413, uanset hvad den praktiske situation vedrørende fartøjerne måtte være, og især spørgsmålet om, hvorvidt de fiskede før og efter den anfægtede beslutning.
- 58 Kommissionens argument, hvorefter Irland teoretisk set ville kunne tildele supplerende kapacitet til sagsøgernes fartøjer, ændrer ikke ved bemærkningerne ovenfor i præmis 52-56. En sådan national afgørelse ville nemlig ikke udelukke, at den anfægtede beslutning automatisk finder anvendelse. I retlig forstand ville den nationale afgørelse være den fællesskabsretlige anvendelse af den anfægtede beslutning uvedkommende. Den ville indebære endnu en ændring i sagsøgernes situation, bl.a. derved, at det ikke ville være nødvendigt for dem at opkøbe erstatningskapacitet. Denne anden ændring af deres retsstilling ville udelukkende være en konsekvens af den nye nationale afgørelse og ikke af gennemførelsen af den anfægtede beslutning.
- 59 Hvad angår Kommissionens argument, hvorefter sagsøgerne kunne have undgået negative virkninger ved at opkøbe supplerende kapacitet på markedet, og som ingenlunde ophæver den direkte virkning af den anfægtede beslutning, viser det, at beslutningen gjorde det nødvendigt for sagsøgerne at træffe foranstaltninger for at imødegå den situation, som den anfægtede beslutning har skabt.
- 60 Herefter må Kommissionens afvisningspåstand forkastes.

- 61 I betragtning af Irlands svar på de spørgsmål, der blev stillet som led i foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse, har Retten imidlertid af egen drift rejst spørgsmålet om, hvorvidt fire af sagsøgerne har søgsmålsinteresse (jf. præmis 17 ovenfor). Det drejer sig om Thomas Faherty (sag T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (sag T-226/03), Larry Murphy (sag T-236/03) samt O'Neill Fishing Co. Ltd (sag T-239/03).
- 62 Det fremgår af Irlands svar, at de anmodninger, der var indgivet af disse fire sagsøgere, var begrundet i deres hensigt om på daværende tidspunkt at få bygget nogle fartøjer og at give dem de navne, der er gengivet i bilag II til den anfægtede beslutning. Det har imidlertid vist sig, at disse sagsøgere ikke har ladet disse fartøjer bygge, således at de på datoen for den anfægtede beslutning faktisk ikke var ejere af de omhandlede fartøjer. Det følger heraf, at de nævnte sagsøgere ikke har søgsmålsinteresse. Under alle omstændigheder er de ikke individuelt berørt af den anfægtede beslutning, idet de omhandlede fartøjer ikke eksisterer.

Realiteten

- 63 Sagsøgerne har fremført tre anbringender til støtte for deres søgsmål. For det første, at Kommissionen mangler bemyndigelse, for det andet, at begrundelsespligten er tilsidesat, og for det tredje, at ligebehandlingsprincippet er tilsidesat. Det første anbringende skal efterprøves først.

Parternes argumenter

- 64 Indledningsvis har sagsøgerne gjort gældende, at deres anmodninger vedrører forbedringer af sikkerheden indgivet i overensstemmelse med Rådets direktiv

93/103/EF af 23. november 1993 om minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed under arbejdet om bord på fiskerfartøjer (EFT L 307, s.1) og Torremolinos-konventionen. De fleste af dem har simpelthen erstattet deres eksisterende fartøjer med nye fartøjer. I sagerne T-220/03, Cavankee Fishing Co. Ltd mod Kommissionen, og T-227/03, Brendan Gill mod Kommissionen, har sagsøgerne først ændret deres fartøjer og anmodet om en forøgelse af tonnagen i så henseende. Dernæst udskiftede de deres fartøjer og anmodede tillige om en tonnageforøgelse vedrørende de nye fartøjer.

- 65 Sagsøgerne har gjort gældende, at for så vidt som Kommissionen udøvede en beføjelse i henhold til artikel 3 og 4 i beslutning 97/413 og punkt 3.3 i bilaget til beslutning 98/125, var denne beføjelse begrænset af bestemmelserne i beslutning 97/413. Det fremgår af den sidstnævnte beslutning, at de eneste spørgsmål, som Kommissionen kunne forholde sig til, når den tog stilling til hver enkelt anmodning, for det første var, hvorvidt den foreslåede kapacitetsforøgelse alene skyldtes forbedringer af sikkerheden, og for det andet, om den medførte en forøgelse af de berørte fartøjers fiskeriindsats. Heraf følger, at artikel 4 i beslutning 97/413 ikke giver Kommissionen beføjelse til at anvende visse af de kriterier, der er nævnt i den anfægtede beslutnings artikel 1.
- 66 Sagsøgerne bestrider ikke kriterierne i artikel 1, stk. 1 og 3, i den anfægtede beslutning.
- 67 Når det derimod drejer sig om kriteriet i artikel 1, stk. 2, i den anfægtede beslutning, nemlig kriteriet, hvorefter fartøjet skal være behørigt registreret i Fællesskabets fartøjsfortegnelse (herefter »det andet kriterium«), har de gjort gældende, at dette hverken fremgår af beslutning 97/413 eller af beslutning 98/125. Da det med dette tilsigtes at begrænse muligheden for at anmode om forøgelser af kapaciteten, som skyldes forbedringer af sikkerheden for erstatningsfartøjer, er det andet kriterium

fuldstændigt uberettiget, idet hverken beslutning 97/413 eller beslutning 98/125 udelukker en positiv vurdering af anmodninger med hensyn til erstatningsfartøjer.

- 68 Hvad angår kriteriet i artikel 1, stk. 4, i den anfægtede beslutning, nemlig kriteriet, hvorefter forøgelsen af tonnagen skal være et resultat af moderniseringsarbejder over hoveddækket, der er udført eller forudses udført på et eksisterende fiskerfartøj, der er mindst fem år gammelt på starttidspunktet for arbejderne (herefter »det fjerde kriterium«), er det heller ikke berettiget i forhold til beslutning 97/413 eller beslutning 98/125.
- 69 For det første har sagsøgerne påpeget, at disse bestemmelser ikke begrænser forbedringer af sikkerheden til eksisterende registrerede fartøjer. De har understreget, at et fartøjs alder er et helt fremmed begreb i forhold til den definition af »fiskeriindsats[en]«, som Rådet har fastsat. Derfor er Kommissionen ikke berettiget til at tage hensyn til fartøjernes alder, når den vedtager beslutninger inden for rammerne af de beføjelser, som den er tillagt ved beslutning 97/413.
- 70 For det andet kræves det ikke i beslutning 97/413, at fartøjer er mindst fem år gamle på starttidspunktet for arbejderne. Det sidstnævnte krav synes at være inspireret af artikel 11, stk. 5, i forordning nr. 2371/2002, der klart ikke giver hjemmel til at styre forvaltningen af FUP IV.
- 71 For det tredje er forbedringer af sikkerheden ikke begrænset til moderniseringsarbejder over hoveddækket. Kommissionen har ingen beføjelse til at udelukke en bestemt kategori af arbejder. Navnlig kan kapacitetsforøgelser i forbindelse med arbejder under hoveddækket helt og holdent skyldes forbedringer af sikkerheden, når de f.eks. forøger størrelsen af fribord og fartøjets flydeevne.

- 72 Desuden har Kommissionen argumenteret i generelle vendinger uden at henvise til de særlige omstændigheder ved hver anmodning, der blev forelagt for den. Sagsøgerne finder, at arbejder under hoveddækket faktisk kan udgøre en kapacitetsforøgelse, der alene skyldes forbedringer af sikkerheden. Ved ikke at udtale sig særskilt om hver enkelt anmodning har Kommissionen klart tilsidesat den pligt til at gennemgå sagerne i hvert enkelt tilfælde, der påhviler den.
- 73 Hvad for det fjerde angår undtagelsen vedrørende fartøjer, der er gået tabt på havet, finder den sidstnævnte kun anvendelse på den beslutning, som Kommissionen, der herved overskred sine beføjelser, traf om at begrænse muligheden for at anvende artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 til eksisterende registrerede fartøjer, der er mindst fem år gamle på starttidspunktet for arbejderne. Endvidere er denne undtagelse i strid med Kommissionens argument om, at nye fartøjer, som erstatter fartøjer, der er gået tabt på havet, forøger fiskeriindsatsen.
- 74 Hvad angår kriteriet i artikel 1, stk. 6, i den anfægtede beslutning, nemlig det, hvorefter volumen under hoveddækket på det ændrede fartøj eller erstatningsfartøjet ikke må forøges (herefter det »sjette kriterium«), har sagsøgerne fremført, at det ikke har nogen direkte forbindelse til spørgsmålet om, hvorvidt et givet forslag om forøgelse af kapaciteten, som er forelagt i henhold til artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413, opfylder betingelserne i denne bestemmelse.
- 75 Irland er enig i sagsøgernes argumentation. Irland finder, at kriterierne i artikel 1, stk. 2-5, i den anfægtede beslutning (jf. præmis 13 ovenfor) ikke har nogen hjemmel og blev vedtaget under overskridelse af beføjelser i forhold til beslutning 97/413.

- 76 Hvad angår Kommissionens argument, hvorefter Irland har anmodet om en meget større forøgelse af flådens tonnage end den, andre medlemsstater har anmodet om, har sagsøgerne anført, at det er helt uden relevans for sagen.
- 77 Kommissionen har indledningsvis gjort gældende, de nye fartøjer i alle tilfælde er større end dem, som de skal erstatte. I visse tilfælde blev det foreslået at udtage et vist antal gamle fartøjer med henblik på at indsætte nye. Denne kapacitet er nogle gange opdelt mellem forskellige fartøjer, således at det ikke er let at foretage en direkte sammenligning mellem fartøjerne. Kommissionen har tilføjet, at når en forøgelse af fartøjernes størrelse kan fastsættes procentuelt, er den betydelig, nemlig sjældent mindre end 30% og oftest mellem 70 og 90%. Kommissionen har tilføjet, at den kapacitetsforøgelse, som Irland har anmodet om, ville have medført en forøgelse på 11% af den irske flådes tonnage.
- 78 Kommissionen har bekræftet, at Rådet har ladet muligheden for at lade en medlemsstats flådekapacitet stige af sikkerhedsmæssige grunde stå åben. I betragtning af målsætningen med beslutning 97/413 om at fastfryse eller reducere fiskerflåderne, er denne mulighed en undtagelse fra det almindelige princip og skal fortolkes restriktivt.
- 79 Endvidere har Kommissionen gjort gældende, at de anfægtede kriterier fremgår udtrykkeligt eller implicit af de relevante retsfor skrifter. Den bestrider at have overskredet sine beføjelser ved at lægge disse kriterier til grund i den anfægtede afgørelse.
- 80 Kommissionen har henvist til, at fællesskabsinstitutionerne på landbrugsområdet, herunder fiskeri, har et vidt skøn (Domstolens dom af 5.10.1994, forenede sager

C-133/93, C-300/93 og C-362/93, Crispoltoni m.fl., Sml. I, s. 4863, præmis 42, og af 12.7.2001, sag C-189/01, Jippes m.fl., Sml. I, s. 5689, præmis 80).

- 81 Hvad angår det andet kriterium har Kommissionen anført, at sagsøgerne ikke klart har forklaret, på hvilken måde det er kritisabelt. Selv om dette kriterium ikke udtrykkeligt forekommer i beslutning 97/413 og beslutning 98/125, forekommer det implicit. Irlands anmodning har til formål at opnå en forøgelse af dens fiskerflådes kapacitet. Det fremgår af artikel 1 i Kommissionens forordning (EF) nr. 2090/98 af 30. september 1998 om Fællesskabets fortegnelse over fiskerfartøjer (EFT L 266, s. 27), at dette register alene består af en liste over fiskerfartøjer, der er defineret i artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 3760/92 af 20. december 1992 om en fællesskabsordning for fiskeri og akvakultur (EFT L 389, s. 1).
- 82 Det ville være mærkeligt, at den irske flådes kapacitet kunne forøges ved at medtage fartøjer, der ikke er fiskerfartøjer, eller som ikke er registrerede i Irland. Det er af denne grund, at artikel 6 i beslutning 98/125 bestemmer, at Irland skal informere Kommissionen om enhver ændring i dens flådes situation og i fiskeriindsatsen, i overensstemmelse med procedurerne i den forordning, der dengang fastsatte fortegnelsen over fiskerfartøjer.
- 83 Kommissionen har gjort gældende, at sagsøgernes klagepunkt vedrørende det sjette kriterium henviser til kravet, hvorefter fartøjerne ikke må være nye, og som er berettiget under hensyn til de grunde, der anføres nedenfor (præmis 87-94).
- 84 Hvad angår det fjerde kriterium (jf. præmis 13 ovenfor) har Kommissionen anført, at den ikke har overskredet sin kompetence, da den fastsatte det.

- 85 Hvad for det første angår udelukkelsen af nye fartøjer har den fremhævet, at artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 bestemte, at kapacitetsforøgelser, der skyldes forbedringer af sikkerheden, kun kunne accepteres, hvis de ikke forøgede de pågældende fartøjers fiskeriindsats. Denne begrænsning, som sagsøgerne konsekvent har ignoreret i replikken, stemmer overens med det generelle formål med beslutning 97/413, nemlig at begrænse den mængde fisk, der fiskes af hver medlemsstats flåde.
- 86 Ifølge Kommissionen er det almindeligt anerkendt, at nye fartøjer er mere effektive end dem, de erstatter, således at et fartøjs virkelige kapacitet er større, selv om deres tonnage eller maskineffekt forbliver uændret. Således er det uundgåeligt, at indsættelse af et nyt fartøj »forøger de pågældende fartøjers fiskeriindsats« og derfor ikke er omfattet af undtagelsen i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.
- 87 Sagsøgerne udvider betydningen af udtrykket »forbedringer« i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 med henblik på at dække fuldstændig udskiftning af et fartøj. Imidlertid er et nyt fartøjs kapacitet større end det fartøjs kapacitet, som det erstatter, ikke alene på grund af foretagne forbedringer af sikkerheden, men også på grund af dets generelle tekniske overlegenhed. Det er således umuligt at slutte, at forøgelsen af sagsøgernes fartøjers kapacitet »alene« skyldtes forbedringer af sikkerheden, sådan som det kræves i denne bestemmelse.
- 88 Ifølge Kommissionen er et nyt fartøj selv med samme tonnage og maskineffekt altid bedre end et gammelt under hensyn til følgende forhold:

— anvendelsen af elektronisk udstyr til at finde fisken og nøjagtigt måle dybden og kutterens hastighed

- den mere effektive brug af brændstof

- skruens forøgede effektivitet og forbedringen af nettets hydrodynamiske ydeevne, der gør det muligt for fartøjet at trække et større net med den samme maskineffekt

- brugen af mere ydedygtigt udstyr på dækket, som gør det muligt oftere at tage nettet op (på de største fartøjer er udstyret på dækket drevet af hjælpemotorer, som ikke indgår i beregningen af fartøjets maskineffekt)

- anvendelsen af mekaniske indretninger til at udsætte langliner, hvilket gør det muligt at bruge og hale en forøget mængde kroge ind på samme tid.

⁸⁹ Kommissionen har tilføjet, at artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 ikke havde til formål at indføre en procedure for tilgang af nye fiskerfartøjer. De sidstnævnte er reguleret af den ordning vedrørende tilgang og afgang, der er henvist til i artikel 6 i forordning nr. 2792/1999 og i artikel 6 i beslutning 97/413. Den fortolkning, som sagsøgerne forfægter, vil indebære, at ethvert fartøj, uanset hvor nyt det måtte være, på ethvert tidspunkt kan erstattes af et andet (f.eks. Mark Amay, som er genstanden for sag T-222/03, der er bygget i 2000, og som efter kun to år er blevet erstattet af med et fartøj, der er næsten 50% større). En sådan logik vil således medføre en eksponentiel vækst af flåden og vil endda kunne true sikkerheden til søs. Værfterne og ejerne vil endog være fristet til at bygge fartøjer, der har den størst mulige tonnage og maskineffekt, samtidig med at man sparer på sikkerhedsudstyret.

- 90 Desuden er formålet med artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 at tillade en kapacitetsforøgelse, som skyldes »forbedringer af sikkerheden«. Et fartøjs alder blev ikke taget abstrakt i betragtning af Kommissionen, men som parameter for at afgøre, om forbedringer af sikkerheden burde være foretaget på dette fartøj. Et nyt fartøj opfylder de nyeste sikkerhedsforskrifter. Følgelig er der ikke behov for væsentlige forbedringer af nye fartøjers sikkerhedsudrustning.
- 91 Skriftvekslingen mellem Irland og Kommissionen, som sagsøgerne har påberåbt sig, udgør alene en anmodning om oplysninger. I denne skriftveksling opregner Kommissionen ikke alle de kriterier, der finder anvendelse, og havde ikke grund til at gøre dette.
- 92 Hvad for det andet angår femårskriteriet har Kommissionen fremført, at en aldersgrænse må fastsættes for på objektiv måde at afgrænse begreberne »nyt fartøj« og »eksisterende fartøj«. Den lagde en periode på fem år til grund under hensyn til den omstændighed, at et fiskerfartøj har en middellevetid på 20-25 år, og at det normalt ikke skal moderniseres i løbet af de fem første år. Kommissionen har tilkendegivet, at den ikke mener, at artikel 11, stk. 5, i forordning nr. 2371/2002 er hjemmelen for femårsperioden. Den sidstnævnte bestemmelse afspejler imidlertid Kommissionens tankegang i så henseende. Kommissionen finder, at femårsgrænsen implicit fremgår af lovgivningen.
- 93 Hvad for det tredje angår kriteriet, hvorefter arbejderne skal udføres over hoveddækket, har Kommissionen anført, at den vægt, som fartøjet bærer, i henhold til Archimedes princip svarer til den mængde vand, der fortrænges af den del af skibsskroget, der er nedsænket i vand. Enhver forøgelse af skrogets størrelse vil uundgåeligt forøge den mængde vand, der fortrænges, og derfor den vægt, fartøjet kan bære. Således kan forøgelsen af skrogets størrelse svare til en forøgelse af fartøjets størrelse og dermed af fiskeriindsatsen. Kommissionen har forklaret, at den følgelig har vurderet, at en forøgelse af volumen under hoveddækket automatisk medførte en forøgelse af fiskeriindsatsen og således stred mod artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.

- 94 Derimod forøger forbedringer gennemført over hoveddækket normalt ikke fartøjets kapacitet og er mere direkte forbundet med sikkerheden. Ifølge Kommissionen er det ikke muligt mærkbart at forøge et fartøjs vægt under hoveddækket, da dette vil påvirke dets stabilitet negativt. Lastrum til fisk kan ikke placeres over hoveddækket, der generelt er forbeholdt arbejde og ophold.
- 95 Sagsøgernes påstand om, at sikkerhedsmæssige indretninger over hoveddækket altid bevirker, at et fartøj bliver ustabil, er for generel. Virkningen af sådanne indretninger på stabiliteten afhænger af fartøjet. Ifølge Kommissionen er det muligt i visse tilfælde at forøge vægten over hoveddækket en smule.
- 96 Kommissionen har i duplikken tilføjet, at den, i modsætning til hvad sagsøgerne hævder, har gennemgået hvert enkelt tilfælde. Den har med hensyn hertil anført, at den har opdaget en fejl i de dokumenter, der vedrører det fartøj, der skulle erstatte Áine (sag T-223/03). Den har ligeledes anført, at da dens svarskrift angik 23 sager, måtte den udtrykke sig i generelle vendinger.
- 97 For det fjerde har Kommissionen anført, at selv om et fartøj på mindre end fem år ikke bør have behov for at blive moderniseret eller erstattet, kan det gå tabt på havet. Dets ejer vil i så fald være forpligtet til at erstatte det med henblik på at kunne fortsætte med at fiske. I så tilfælde vil erstatningsfartøjet ikke nødvendigvis være identisk med det foregående, og sikkerhedsudrustningen kan være forbedret ved denne lejlighed. I modsætning til hvad sagsøgerne hævder, strider dette ikke mod Kommissionens argument, hvorefter nye fartøjer er mere effektive. Da det gamle

fartøj, som er gået tabt på havet, ikke længere er til rådighed med henblik på sammenligning, er det ikke muligt at beregne effektivitetsgevinsten. Der er således intet grundlag for at forpligte de berørte redere til at købe fartøjer med reduceret kapacitet. Desuden vil et fartøj, der erstatter et fartøj, der er gået tabt på havet, ikke have en forøget transportkapacitet.

- 98 Med hensyn til kriteriet i artikel 1, stk. 5, i den anfægtede beslutning (herefter »det femte kriterium«) forstår Kommissionen ikke de slutninger, sagsøgerne drager af den opfattelse, hvorefter dette kriterium går ud over begrebet »sikkerhed«. Hvis den havde fortolket dette begreb for bredt, ville dette have været til fordel for sagsøgerne, da en videre række af arbejder kunnet have været dækket. Kommissionen har derfor fundet, at affattelsen af det femte kriterium var berettiget under hensyn til artikel 6 i forordning nr. 2792/1999. Under alle omstændigheder fremgår det af den foregående analyse, at forslagene vedrørende sagsøgernes fartøjer alle er blevet afslået på grundlag af det fjerde kriterium, således at annullation af den anfægtede beslutning, hvis den støttes på det femte kriterium, ikke vil medføre nogen ændring af sagsøgernes situation.
- 99 Med hensyn til det sjette kriterium har Kommissionen vurderet, at det er berettiget af de grunde, der er nævnt ovenfor (præmis 93).

Rettens bemærkninger

- 100 I den anfægtede beslutnings artikel 1 foreskriver Kommissionen seks kriterier for imødekommelse af anmodninger om forøgelse af kapaciteten (jf. præmis 13

ovenfor). Sagsøgerne har gjort gældende, at Kommissionen ikke havde bemyndigelse til at vedtage det andet, fjerde, femte og sjette kriterium. De har navnlig anført, at Kommissionen har overskredet sine beføjelser, idet den har begrænset begrebet forbedringer af sikkerheden til ændringer foretaget vedrørende eksisterende registrerede fartøjer, der på tidspunktet for påbegyndelsen af moderniseringsarbejdet er mindst fem år gamle (det andet og det fjerde kriterium).

- 101 Det bemærkes, at Domstolen har fastslået, at Kommissionen er beføjet til at træffe samtlige de foranstaltninger, der er nødvendige eller hensigtsmæssige med henblik på at gennemføre de grundlæggende bestemmelser, forudsat at de ikke strider mod disse bestemmelser eller de af Rådet fastsatte gennemførelsesbestemmelser (Domstolens dom af 15.5.1984, sag 121/83, Zuckerfabrik Franken, Sml. s. 2039, præmis 13, af 17.10.1995, sag C-478/93, Nederlandene mod Kommissionen, Sml. I, s. 3081, præmis 31, og af 30.9.2003, sag C-239/01, Tyskland mod Kommissionen, Sml. I, s. 10333, præmis 55).
- 102 I det foreliggende tilfælde fremgår det af artikel 9 i beslutning 97/413 (og af de bestemmelser, der er henvist til heri), at Kommissionen var bemyndiget til at iværksætte de i denne beslutning fastsatte mål og detaljerede regler i henhold til »forvaltningskomitéproceduren« (jf. tillige niende betragtning til den anfægtede beslutning). Ifølge retspraksis kan Kommissionen have en særligt væsentlig gennemførelsesbeføjelse i forbindelse med en sådan procedure (jf. i denne retning Domstolens dom af 30.10.1975, sag 23/75, Rey Soda, Sml. s. 1279, præmis 13 og 14).
- 103 Imidlertid har Kommissionen ikke hævdet, at den havde beføjelse til at tilføje helt nye kriterier i den anfægtede beslutning. Kommissionen, som har erkendt, at det andet og fjerde kriterium bevirkede, at nye fartøjer ikke var berettigede til en kapacitetsforøgelse i henhold til artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413, hævder

imidlertid, at disse kriterier fremgår udtrykkeligt eller implicit af denne bestemmelse (jf. præmis 79 ovenfor).

- 104 Da de sager, sagsøgerne har anlagt, alle angår anmodninger vedrørende helt nye fartøjer, skal det prøves, om udelukkelsen af nye fartøjer er en gennemførelse af det hovedkriterium, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413, eller om det strider mod denne bestemmelse.
- 105 Det må konstateres, at artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 (jf. præmis 1 ovenfor) ingen grænse pålægger for så vidt angår alderen af det fartøj, der kan få tildelt en kapacitetsforøgelse vedrørende sikkerhed. Ordlyden af denne bestemmelse åbner fra en umiddelbar betragtning mulighed for en hvilken som helst forøgelse af kapaciteten, der skyldes forbedringer af sikkerheden, forudsat disse forøgelser ikke øger de pågældende fartøjers fiskeriindsats. Hvis Rådet havde villet udelukke nye fartøjer, havde det sandsynligvis anført dette (jf. i så henseende præmis 117 nedenfor).
- 106 Det må ligeledes fastslås, at de andre bestemmelser, som henviser til den undtagelse, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413, nemlig punkt 3.3. i bilaget til beslutning 98/125 (jf. præmis 2 ovenfor) og artikel 6, stk. 2, i forordning nr. 2792/1999 (jf. præmis 3 ovenfor), ikke indeholder nogen angivelse af, at denne undtagelse udelukkende angår fartøjer, der er ældre end fem år (jf. ligeledes 12. betragtning til beslutning 97/413).
- 107 Med hensyn hertil bemærkes, at artikel 6 i forordning nr. 2792/1999 har overskriften »Fornyelse af fiskerflåden og modernisering af fiskerfartøjerne«. Kommissionen erkendte i retsmødet, at artikel 6, stk. 2, i denne forordning afspejler artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413. Retten finder navnlig henset til ovenfor citerede overskrift, at hvis

artikel 6, stk. 2, kun fandt anvendelse på gamle fartøjer, vil dette have været specificeret i forordningen.

- 108 I modsætning til hvad Kommissionen hævder, skal begrebet forbedringer som omhandlet i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 ikke forstås som forbedringer foretaget vedrørende et bestemt fartøj, men som en henvisning til den nationale flåde. I så henseende bemærkes bl.a., at punkt 3.3 i bilaget til beslutning 98/125 henviser til et »program for forbedringer af sikkerheden« af den nationale flåde generelt.
- 109 Der må også tages hensyn til formålene med beslutning 97/413. Denne beslutning har nemlig til formål at bevare fiskebestandene i fællesskabsfarvandene. Rådet har imidlertid taget hensyn til, at det »skal sikres, at der i Fællesskabet gælder de højeste sikkerhedsnormer [inden for Fællesskabets fiskerflåde]« (betragtning 12). Derfor har det indføjet artikel 3 (der vedrører fiskerfartøjer med en længde overalt på mindre end 12 meter, der ikke driver trawlfiskeri) og artikel 4, stk. 2, i nævnte beslutning.
- 110 I modsætning til det, Kommissionen har ladet forstå, er det ikke med henblik på at sikre opnåelsen af ovennævnte formål med beslutning 97/413 nødvendigt, at nye fartøjer er udelukket fra den ordning, der er indført med denne beslutnings artikel 4, stk. 2. I denne henseende understreger Retten, at den sidstnævnte bestemmelse er forenelig med dette formål, idet den forbyder enhver forøgelse af fiskeriindsatsen. Kommissionen, der har påberåbt sig, at der foreligger forøgelser af særdeles betydelig størrelsesorden, der ikke er begrundet i sikkerhed, havde kunnet undersøge disse fartøjer i hvert enkelt tilfælde for at fastslå, om der forelå eller ikke forelå en forøgelse af fiskeriindsatsen. Den har nemlig selv anført, at der med forbuddet mod en sådan forøgelse tilsigtes at opnå en opfyldelse af det generelle formål med beslutning 97/413, som er at reducere den mængde fisk, der fiskes i Fællesskabet (jf. præmis 85 ovenfor).

- 111 Kommissionen har gjort gældende, at det ikke med artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 var tilsigtet at indføre en procedure for tilgang af nye fiskerfartøjer. Denne procedure er reguleret af den tilgangs- og afgangsortning, der er omhandlet i artikel 6 i forordning nr. 2792/1999 og i artikel 6 i beslutning 97/413.
- 112 Sagsøgerne bestrider ikke, hvad Kommissionen således har anført. De anerkender således, at alle nye fartøjer skal overholde ordningen vedrørende tilgang i de sidstnævnte regler. Imidlertid er der intet til hinder for, at et fartøj, der er tilgået flåden i overensstemmelse med den ordning vedrørende tilgang og afgang, der er omhandlet i artikel 6 i forordning nr. 2792/1999 og i artikel 6 i beslutning 97/413, nyder godt af den undtagelse, der er fastsat i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413. Sidste punktum i artikel 6, stk. 2, i forordning nr. 2792/1999 bestemmer nemlig, at eventuelle kapacitetsforøgelser som følge af forbedringer af sikkerheden skal forvaltes af medlemsstaterne i henhold til de permanente ordninger for tilsyn med fornyelse og modernisering af fiskerflåden som omhandlet i nævnte forordnings artikel 6, stk. 1.
- 113 Det skal tilføjes, at den ordning vedrørende tilgang og afgang, som der henvises til i artikel 6 i beslutning 97/413, ikke er begrænset til nye fartøjer. For at indsætte et brugt fartøj (som før f.eks. var en del af en anden national flåde), er det i denne ordning nødvendigt at udtage kapacitet. Kommissionen bestrider således ikke, at brugte fartøjer kan tildeles en kapacitetsforøgelse i medfør af samme beslutnings artikel 4, stk. 2.
- 114 Desuden bemærker Retten, at Kommissionen selv har fortolket artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 således, at den giver mulighed for anmodninger om forøgelse af kapaciteten i forbindelse med indsættelse af nye fartøjer.

- 115 Det bemærkes ligeledes, at forarbejderne til beslutning 2002/70, der ophævede artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 fra den 1. januar 2002, viser, at Kommissionen antog, at denne bestemmelse også fandt anvendelse på nye fartøjer. Beslutning 2002/70 forlængede anvendelsesperioden for beslutning 97/413 til den 31. december 2002. Dette fremgår således af begrundelsen for forslaget til Rådets beslutning om ændring af beslutning 97/413 (KOM(2001) 322 endelig), som er fremsat af Kommissionen:

»Enhver forlængelse [af beslutning 97/413] bør i det mindste kædes sammen med foranstaltninger, der kan gøre dem mere effektive. Vedlagte forslag fjerner derfor de muligheder, der nu ifølge artikel 3 og 4 i [...] beslutning 97/413/EF er for at øge FUP-målene, når det begrundes med forbedring af sikkerheden. Alle nye fartøjer bør bygges, så de opfylder en vis minimumssikkerhedsnorm, og kapaciteten til bygning af disse nye fartøjer kan findes inden for de eksisterende kapacitetsmål.«

- 116 Det fremgår tydeligt af denne passus, at Kommissionen selv har været af den opfattelse, at artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 åbnede mulighed for anmodninger om forøgelse af kapaciteten i forbindelse med indsættelse af nye fartøjer, og at den agtede at ophæve denne bestemmelse, idet den ifølge Kommissionen gav mulighed for en for voldsom forøgelse af FUP IV-målene.

- 117 Det skal tilføjes, at et år efter vedtagelsen af beslutning 2002/70 udstedte Rådet forordning nr. 2371/2002, hvis artikel 11, stk. 5, til forskel fra artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 udtrykkeligt fastsætter, at forøgelser af kapaciteten, bl.a. vedrørende sikkerhed, kun er mulige for fiskerfartøjer på fem år eller derover (jf.

præmis 5 ovenfor). Affattelsen af denne bestemmelse er præcis og restriktiv, modsat affattelsen af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.

118 Kommissionen, som har erkendt, at artikel 11, stk. 5, i forordning nr. 2371/2002, der trådte i kraft den 1. januar 2003, ikke finder anvendelse i det foreliggende tilfælde, og at den har måttet vedtage den anfægtede beslutning på grundlag af de bestemmelser, der fandt anvendelse på tidspunktet for modtagelsen af anmodningerne, nemlig artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413, har ikke desto mindre gjort gældende, at forordning nr. 2371/2002 »afspejlede dens tankegang« i det foreliggende tilfælde. Det må med hensyn hertil fastslås, at lighederne mellem artikel 11, stk. 5, i forordning nr. 2371/2002 og de kriterier, der er fastsat i den anfægtede beslutning, er tydelige. Imidlertid forekommer disse kriterier ikke i beslutning 97/413 og bevirker, at rækkevidden af den sidstnævnte begrænses. Selv om Kommissionen havde indvendinger mod artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 (jf. præmis 115 ovenfor), havde den imidlertid ikke ret til at ændre rækkevidden heraf (jf. præmis 101 ovenfor).

119 Hertil kommer, således som sagsøgerne og Irland med rette har fremhævet, at det må fastslås, at skriftvekslingen mellem Irland og Kommissionen om anmodningerne om kapacitetsforøgelse viser, at sidstnævnte var af den opfattelse, at artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 kunne anvendes på nye fartøjer.

120 Ved skrivelse af 28. oktober 1999 anmodede Irland første gang Kommissionen om en forøgelse af kapaciteten i medfør af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413. Denne anmodning skyldtes anmodninger fra syv ejere af nye fartøjer under bygning. I sit svar af 10. december 1999 har Kommissionen ikke fremført nogen indvendinger vedrørende den omstændighed, at anmodningen vedrørte nye fartøjer. Den anførte blot, at »[v]olumenet af de områder, der relaterer sig til sikkerhed på de fartøjer, der

er taget ud, skal også kendes, før supplerende volumen beregnet til sikkerhedsformål i de nye fartøjer kan beregnes«.

- 121 I denne skriftveksling holdt Kommissionen fast ved sit krav om at få gennemført sammenligninger mellem de nye fartøjer og de gamle, som skulle udskiftes. Således anførte den i en skrivelse af 23. januar 2001, at den var opmærksom på, at de volumener, der kunne anses for at kunne tilskrives sikkerhed, ville være større på de nye fartøjer end på de fartøjer, de erstattede, men at det, medmindre de kunne kvantificeres, ikke var muligt at forøge FUP-målene for at tage hensyn til denne omstændighed. På trods af skriftvekslingen mellem Irland og Kommissionen, herunder de skrivelser, der blev sendt i slutningen af 2001 vedrørende de omhandlede anmodninger, der udtrykkeligt angik nye fartøjer, er det kun i den anfægtede beslutning, at Kommissionen — for første gang — har anført, at nye fartøjer var udelukket fra den ordning, der er indført med artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.
- 122 Det må desuden fastslås, at Kommissionens stillingtagen i det foreliggende tilfælde er selvmodsigende. På den ene side fastholder den, at artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 ikke fandt anvendelse på nye fartøjer. På den anden side tillod den på grundlag af den samme bestemmelse kapacitetsforøgelser vedrørende nye fartøjer, hvis disse erstattede fartøjer, der er gået tabt på havet (fjerde kriterium). Hvis artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 udelukkede nye fartøjer, kunne den samme bestemmelse ikke give hjemmel for kapacitetsforøgelser vedrørende nye fartøjer, der erstattede fartøjer, der er gået tabt på havet.
- 123 Kommissionens argument, hvorefter ejere af fartøjer, der er gået tabt på havet, var forpligtede til at erstatte dem, kan ikke godtages. Selv om dette var tilfældet, forholder det sig ikke desto mindre således, at Kommissionen tillod anvendelse af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413 for så vidt angår nye fartøjer, samtidig med at den påstod, at denne bestemmelse udelukkede nye fartøjer. Det bemærkes desuden, at ejeren af et gammelt fartøj, selv om også han havde kunnet være nødsaget til at

udskifte dette, når det var blevet ubrugeligt og lidet pålideligt, fra Kommissionens side så sig udelukket fra anvendelsen af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.

- 124 Hvad angår Kommissionens argument, hvorefter det ikke var muligt at beregne effektivitetsgevinsten ved nye fartøjer, der erstattede fartøjer, der er gået tabt på havet, bemærkes, at Kommissionen har hævdet, at nye fartøjer automatisk forøgede fiskeriindsatsen (jf. præmis 126 nedenfor). Kommissionen kan imidlertid ikke på samme tid hævde, at nye fartøjer er mere effektive end dem, de erstatter, og begrunde erstatningen af fartøjer, der er gået tabt på havet, med nye fartøjer, med, at den ikke kunne beregne effektivitetsgevinsten ved de nye fartøjer.
- 125 Det skal tilføjes, at Kommissionen i forbindelse med anbringendet om en tilsidesættelse af princippet om ligebehandling har erkendt, at »en ejer, der ønsker at købe et nyt fartøj, [kan] sælge det gamle og eventuelt overføre en del af dets udstyr til det nye fartøj«. Heraf fremgår, at de forhold, der bevirker, at et nyt fartøj er mere effektivt, ikke automatisk foreligger på et sådant fartøj.
- 126 Kommissionen har hævdet, at det generelt er anerkendt, at nye fartøjer er mere effektive end dem, de erstatter, således at et nyt fartøjs »virkelige kapacitet« vil være større, selv om dens tonnage og maskineffekt forbliver uændret. Således vil indsættelse af et nyt fartøj uundgåeligt medføre en »forøgelse af de berørte fartøjers fiskeriindsats«, og den vil derfor ikke være omfattet af undtagelsen i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.
- 127 Herefter må det fastslås, at Kommissionen ikke i fornødent omfang har godtgjort, at indsættelse af et nyt fartøj nødvendigvis medfører en forøgelse af fiskeriindsatsen.

128 Det er nemlig ubestridt, at et fartøjs fiskeriindsats for så vidt angår det foreliggende tilfælde defineres som produktet af dets aktivitet og dets kapacitet udtrykt i BT (jf. artikel 1, stk. 2, i beslutning 97/413 og artikel 3, stk. 1, nr. iii), i beslutning 98/125). Det fremgår endvidere af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413, at kapacitetsforøgelser ikke er tilladt, hvis de forøger fiskeriindsatsen. Selv om det kan antages, at nye fartøjer generelt er mere effektive end gamle, kan det imidlertid ikke heraf sluttes, at alle nye fartøjer nødvendigvis og systematisk er mere effektive med hensyn til fiskeriindsats end dem, de erstatter. De tekniske forbedringer, som Kommissionen har påberåbt sig (jf. præmis 88 ovenfor) vedrører ikke nødvendigvis alle fartøjer. I denne forbindelse bemærkes det, at ejeren af et relativt nyt fartøj, der allerede er udstyret med moderne teknologisk apparatur, kan erstatte sit fartøj med et nyt, mere sikkert og stabilt fartøj, idet han sikrer sig, at fiskeriindsatsen ikke forøges.

129 Det skal understreges, at intet hindrede Kommissionen i fra sag til sag at afgøre, om de nye fartøjer forøgede fiskeriindsatsen sammenholdt med de tidligere fartøjer.

130 Hvad angår Kommissionens argument, hvorefter et nyt fartøj allerede burde opfylde de nyeste sikkerhedsstandarder og ikke kræve væsentlige forbedringer, drejer det sig reelt fra Kommissionens side om en politisk holdning, der på nuværende tidspunkt er knæsat i de relevante bestemmelser (jf. præmis 117 og 118 ovenfor). Denne holdning fra Kommissionen kan imidlertid ikke påberåbes med henblik på ex post facto at ændre betingelserne i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413. Det må antages, at lovgiver på det tidspunkt, hvor denne beslutning blev vedtaget, var af den opfattelse, at erstatning af gamle fiskerfartøjer med et nyt fartøj kunne være ønskeligt ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt.

- 131 Kommissionen har desuden anført, at når det drejer sig om et nyt fartøj, forøges kapaciteten ikke alene på grund af forbedringer af sikkerheden, men også fordi fartøjet generelt er bedre. Det er derfor muligt at afgøre, om kapacitetsforøgelsen »udelukkende« skyldes forbedringer af sikkerheden, således som det kræves i artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413.
- 132 Det argument kan ikke godtages. Ud over, at Kommissionen uden at henvise til de konkrete omstændigheder i hvert enkelt tilfælde (jf. præmis 128 ovenfor) argumenterer i generelle vendinger for så vidt angår de nye fartøjers overlegenhed, har den sammenlignende gennemgang, der er nødvendig for at bestemme forøgelserne af de nye fartøjers kapacitet — enten som følge af forbedringer af sikkerheden eller som følge af andre typer forbedringer — været genstand for skriftveksling mellem Kommissionen og den irske regering. På Kommissionens opfordring blev anmodningerne omformuleret med henblik på at gøre det muligt for denne at gennemføre de nødvendige sammenligninger. Den kan derfor ikke nu påberåbe sig, at det var umuligt at afgøre, om forøgelserne skyldtes forbedringer af sikkerheden.
- 133 Endelig begrænser det fjerde kriterium begrebet forbedringer af sikkerheden til »moderniseringsarbejder over hoveddækket« (jf. tillige det sjette kriterium, præmis 13 ovenfor). Det er ubestridt, at adskillige af sagsøgernes anmodninger angik en forøgelse af volumen under hoveddækket. I så henseende bemærkes blot, at ændringer under dækket var forbudt i medfør af artikel 4, stk. 2, i beslutning 97/413, hvis de forøgede fiskeriindsatsen. Imidlertid har Kommissionen ikke godtgjort, at denne type ændringer systematisk medførte en sådan forøgelse. Atter en gang havde Kommissionen kunnet undersøge fartøjerne enkeltvis med henblik på at udtale sig om dette spørgsmål.
- 134 Herefter må det fastslås, at Kommissionen har overskredet sine beføjelser, idet den i den anfægtede beslutning har fastsat kriterier, der ikke er hjemlet i den

fællesskabsordning, der finder anvendelse i det foreliggende tilfælde. Herefter må det første anbringende tages til følge, og den anfægtede beslutning bør annulleres, uden at det er nødvendigt at gennemgå de øvrige anbringender.

Sagsomkostningerne

- ¹³⁵ Ifølge procesreglementets artikel 87, stk. 2, pålægges det den tabende part at betale sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da Kommissionen har tabt sagen, bør det pålægges den, ud over at bære sine egne omkostninger, at betale sagsøgernes omkostninger i overensstemmelse med disses påstande herom. Irland bør som intervenient bære sine egne omkostninger, jf. procesreglementets artikel 87, stk. 4.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

RET TEN (Første Afdeling)

- 1) Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber frifindes for så vidt angår de sager, der er anlagt af Thomas Faherty (sag T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (sag T-226/03), Larry Murphy (sag T-236/03) samt O'Neill Fishing Co. Ltd (sag T-239/03).**

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

- 3) **Kommissionen bærer sine egne omkostninger og betaler de omkostninger, som er afholdt af de i punkt 2 omhandlede sagsøgere.**

- 4) **De i punkt 1 omhandlede sagsøgere bærer deres egne omkostninger.**

- 5) **Irland bærer sine egne omkostninger.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 13. juni 2006.

E. Coulon

R. García-Valdecasas

Justitssekretær

Afdelingsformand

BILAG

Sag T-219/03, **Mullglen Ltd**, Killybegs (Irland)

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

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

Sag T-222/03, **Island Trawlers Ltd**, Killybegs

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

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

Sag T-225/03, **Pat Fitzpatrick**, Inishmore, Aran Islands (Irland)

Sag T-226/03, **Ocean Trawlers Ltd**, Killybegs

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

Sag T-228/03, **Eugene Hannigan**, Killybegs

Sag T-229/03, **Edward Kelly**, Greencastle

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

Sag T-231/03, **Hugh McBride**, Downings

Sag T-232/03, **Adrian McClennaghan**, Greencastle

Sag T-233/03, **Noel McGing**, Killybegs

Sag T-234/03, **Eamon McHugh**, Killybegs

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

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

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

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

Sag T-239/03, **O'Neill Fishing Co. Ltd**, Killybegs (Irland)

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