

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Primera)

de 13 de junio de 2006 *

En los asuntos acumulados T-218/03 a T-240/03,

Cathal Boyle, con domicilio en Killybegs (Irlanda), y los otros veintidós demandantes cuyos nombres figuran en el anexo, representados por los Sres. P. Gallagher, SC, A. Collins, SC, y D. Barry, Solicitor,

partes demandantes,

apoyados por

Irlanda, representada por los Sres. D. O'Hagan y C. O'Toole, en calidad de agentes, asistidos por el Sr. D. Conlan Smyth, Barrister, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte coadyuvante,

* Lengua de procedimiento: inglés.

contra

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. G. Braun y B. Doherty, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada,

que tienen por objeto la anulación de la Decisión 2003/245/CE de la Comisión, de 4 de abril de 2003, relativa a las solicitudes recibidas por la Comisión de aumentar los objetivos del Programa de Orientación Plurianual IV a fin de tener en cuenta determinadas mejoras en materia de seguridad, navegación marítima, higiene, calidad de los productos y condiciones de trabajo en los buques de más de 12 metros de eslora total (DO L 90, p. 48), en la medida en que rechaza las solicitudes de aumento de capacidad de los buques de los demandantes,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA
DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (Sala Primera),

integrado por el Sr. J.D. Cooke, Presidente, y por el Sr. R. García-Valdecasas y la Sra. I. Labucka, Jueces;
Secretario: Sr. J. Plingers, administrador;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 23 de noviembre de 2005;

dicta la siguiente

Sentencia

Marco jurídico

- 1 Según el tenor del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413/CE del Consejo, de 26 de junio de 1997, relativa a los objetivos y normas tendentes a reestructurar el sector pesquero comunitario, entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre de 2001, con vistas a conseguir un equilibrio sostenible entre los recursos y la explotación de los mismos (DO L 175, p. 27):

«En los programas de orientación plurianuales para los Estados miembros, los aumentos de la capacidad resultantes exclusivamente de las mejoras de seguridad justificarán individualmente un aumento del mismo nivel de los objetivos para segmentos de flota que no aumenten el esfuerzo de pesca que ejerzan los buques de que se trate.»

- 2 De acuerdo con el punto 3.3 del anexo a la Decisión 98/125/CE de la Comisión, de 16 de diciembre de 1997, por la que se aprueba el programa de orientación plurianual de la flota pesquera de Irlanda para el período comprendido entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre de 2001 (DO 1998, L 39, p. 4; en lo sucesivo, «POP IV»):

«Los Estados miembros pueden presentar en todo momento a la Comisión un programa de mejora de la seguridad. De conformidad con lo dispuesto en los

artículos 3 y 4 de la Decisi3n 97/413 [...] la Comisi3n decidir3 si el incremento de la capacidad que suponga dicho programa justifica un aumento correlativo de los objetivos del POP IV.

[...]»

- 3 El art3culo 6 del Reglamento (CE) n3 2792/1999 del Consejo, de 17 de diciembre de 1999, por el que se definen las modalidades y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca (DO L 337, p. 10), dispone lo siguiente:

«1. La renovaci3n de la flota y la modernizaci3n de los buques pesqueros se organizar3n con arreglo al presente t3tulo.

Cada Estado miembro presentar3 a la Comisi3n, para su aprobaci3n de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del art3culo 23 del Reglamento (CEE) n3 3760/92, un r3gimen permanente de control de la renovaci3n y modernizaci3n de la flota. En el marco de este r3gimen, los Estados miembros demostrar3n que las entradas y salidas de la flota se gestionar3n de tal modo que la capacidad no supere los objetivos anuales fijados en el programa de orientaci3n plurianual, globalmente y para los segmentos correspondientes o, cuando corresponda, que la capacidad de pesca se reduzca gradualmente para lograr estos objetivos.

Este r3gimen tendr3 en cuenta, en particular, que la capacidad distinta de la de los buques de menos de 12 metros de eslora con exclusi3n de los arrastreros que se haya retirado con ayuda p3blica no podr3 sustituirse.

2. Los Estados miembros podrán presentar solicitudes para aumentar de manera claramente determinada y cuantificada los objetivos de capacidad mediante medidas destinadas a mejorar la seguridad, la navegación marítima, la higiene, la calidad de la producción y las condiciones de trabajo, siempre que esas medidas no tengan como resultado el aumento del índice de explotación de los recursos de que se trate.

Las solicitudes serán estudiadas por la Comisión y aprobadas de conformidad con el procedimiento que establece el apartado 2 del artículo 23 del Reglamento (CEE) n° 3760/92. Todos los aumentos de capacidad serán gestionados por los Estados miembros con arreglo a los regímenes permanentes mencionados en el apartado 1.»

- 4 La Decisión 2002/70/CE del Consejo, de 28 de enero de 2002, por la que se modifica la Decisión 97/413 (DO L 31, p. 77), suprimió el artículo 4, apartado 2, de esta última Decisión con efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2002.

- 5 El artículo 11, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común (DO L 358, p. 59), establece lo siguiente:

«En lo que se refiere a los buques que tengan cinco años o más de existencia, la modernización de la cubierta principal para mejorar la seguridad a bordo, las condiciones de trabajo, la higiene y la calidad del producto podrá incrementar el tonelaje del buque, siempre y cuando dicha modernización no aumente la capacidad de capturas del buque. [...]»

Hechos que originaron el litigio

- 6 Los demandantes son propietarios de buques que forman parte de la flota pesquera irlandesa.

- 7 Entre 1999 y 2001, el Department of the Marine & Natural Resources (en lo sucesivo, «Department») y la Comisión intercambiaron correspondencia sobre el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.

- 8 Durante ese período, concretamente en noviembre y diciembre de 2001, todos los demandantes solicitaron individualmente al Department que les concediera un aumento de capacidad en virtud de las mejoras realizadas en materia de seguridad, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 y en el punto 3.3 del anexo a la Decisión 98/125.

- 9 Mediante escrito de 14 de diciembre de 2001, el Department solicitó a la Comisión un aumento de 1.304 toneladas brutas (en lo sucesivo, «TB») del segmento polivalente y de 5.335 TB del segmento pelágico de la flota irlandesa, de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. Este escrito completaba una solicitud anterior del Department relativa a dos buques, que había sido enviada a la Comisión como «asunto piloto».

- 10 El escrito de 14 de diciembre de 2001 indicaba que daba curso a las solicitudes de treinta y ocho propietarios de buques que habían modificado o reemplazado su buque o que tenían la intención de hacerlo. Iba acompañado de documentación detallada sobre los treinta y ocho buques en cuestión. De una tabla adjunta a dicho escrito se desprende que entre esos treinta y ocho propietarios se cuentan dieciocho de los demandantes.

- 11 Mediante escritos de 19 y 21 de diciembre de 2001, el Department proporcionó a la Comisión información sobre los buques de los que son propietarios los demás demandantes.
- 12 El 4 de abril de 2003, la Comisión adoptó la Decisión 2003/245/CE, relativa a las solicitudes recibidas por la Comisión de aumentar los objetivos del POP IV a fin de tener en cuenta determinadas mejoras en materia de seguridad, navegación marítima, higiene, calidad de los productos y condiciones de trabajo en los buques de más de 12 metros de eslora total (DO L 90, p. 48; en lo sucesivo, «Decisión impugnada»).
- 13 La parte dispositiva de la Decisión impugnada establece lo siguiente:

«Artículo 1

Admisibilidad de las solicitudes

Las solicitudes de aumento de los objetivos del POP IV en materia de tonelaje se considerarán admisibles siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

- 1) El Estado miembro deberá presentar solicitudes individuales para cada caso, antes del 31 de diciembre de 2001.

- 2) El buque deberá estar debidamente inscrito en el registro comunitario de buques.

- 3) El buque en cuesti3n deberá tener una eslora total de 15 metros como mínimo.

- 4) El aumento del tonelaje deberá ser el resultado de trabajos de modernizaci3n encima de la cubierta principal, efectuados o que vayan a efectuarse en un buque ya existente, inscrito en el registro, de antigüedad no inferior a 5 años a partir del inicio de los trabajos. En caso de pérdida de un buque en el mar, el aumento del tonelaje deberá ser consecuencia de un mayor espacio encima de la cubierta principal del buque de sustituci3n con respecto al buque perdido en el mar.

- 5) El aumento del tonelaje se justificar por la mejora de las condiciones de seguridad, navegaci3n marítima, higiene y calidad de los productos, y de las condiciones de trabajo.

- 6) El espacio debajo de la cubierta principal del buque modificado o del buque de sustituci3n no deberá aumentar.

No se admitirán las solicitudes de aumento de los objetivos del POP IV relativos a la potencia.

Artículo 2

Las solicitudes admitidas con arreglo a los criterios fijados en el artículo 1 son las que se enumeran en el anexo I.

Las solicitudes desestimadas con arreglo a los criterios fijados en el artículo 1 son las que se enumeran en el anexo II.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán el Reino de Bélgica, Irlanda, el Reino de los Países Bajos, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.»

- ¹⁴ Todos los buques de los demandantes figuran en la lista de «solicitudes desestimadas» incluida en el anexo II de la Decisión impugnada.

Procedimiento y pretensiones de las partes

- ¹⁵ Mediante demandas presentadas en la Secretaría del Tribunal de Primera Instancia el 13 de junio de 2003, que fueron inscritas en el registro con los números T-218/03 a T-240/03, los demandantes interpusieron los presentes recursos. A propuesta del Tribunal de Primera Instancia, los demandantes aceptaron que los recursos fueran sustanciados como un único asunto.
- ¹⁶ Mediante auto de 20 de enero de 2004, el Presidente de la Sala Quinta del Tribunal de Primera Instancia autorizó a Irlanda a intervenir en apoyo de las pretensiones de los demandantes. El escrito de formalización de la intervención de Irlanda fue presentado el 10 de marzo de 2004. La Comisión presentó sus observaciones sobre el mismo el 16 de junio de 2004.

- 17 Mediante Decisi3n de 8 de diciembre de 2004, en el marco de las diligencias de ordenaci3n del procedimiento, el Tribunal de Primera Instancia (Sala Primera) requiri3 a los demandantes para que aportaran todos los documentos que pudieran probar su condici3n de propietarios de los buques en cuesti3n. Los demandantes cumplieron dicho requerimiento.
- 18 Visto el informe del Juez Ponente, el Tribunal de Primera Instancia decidi3 iniciar la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenaci3n del procedimiento, requiri3 a las partes para que presentasen determinados documentos y respondiesen a algunas preguntas escritas, requerimiento que aqu3llas cumplieron.
- 19 Los informes de las partes y sus respuestas a las preguntas formuladas por el Tribunal de Primera Instancia se oyeron en la vista celebrada el 23 de noviembre de 2005.
- 20 Tras oír a las partes a este respecto en la vista, el Tribunal de Primera Instancia decidi3 acumular los presentes asuntos a efectos de la sentencia, con arreglo al artícuo 50 de su Reglamento de Procedimiento.
- 21 Los demandantes e Irlanda solicitan al Tribunal de Primera Instancia que:
- Anule la Decisi3n impugnada en la medida en que 3sta rechaza las solicitudes de aumento de capacidad de sus buques.
 - Condene en costas a la Comisi3n.

22 La Comisión solicita al Tribunal de Primera Instancia que:

- Declare la inadmisibilidad de los recursos.
- Con carácter subsidiario, desestime los recursos por infundados.
- Condene en costas a los demandantes.

Sobre la admisibilidad

23 La Comisión alega la inadmisibilidad de los presentes recursos debido a que la Decisión impugnada no afecta a los demandantes directa e individualmente, en el sentido del artículo 230 CE, párrafo cuarto.

24 Asimismo, afirma que algunos demandantes no han demostrado ser propietarios de los buques de que se trata. No obstante, la Comisión retiró esta objeción en la vista.

Alegaciones de las partes

25 Con carácter preliminar, la Comisión observa que los destinatarios de la Decisión impugnada son los Estados miembros afectados. Según ella, los demandantes no son sus destinatarios, sus nombres no aparecen mencionados en la Decisión y no han tenido ningún contacto directo con la Comisión.

- 26 La Decisi3n impugnada fue adoptada como consecuencia de una solicitud de Irlanda que trataba de obtener el aumento de la capacidad conjunta de su flota. En opini3n de la Comisi3n, a pesar de que las autoridades irlandesas hayan basado su solicitud en hechos relacionados con buques concretos, no puede considerarse que la Decisi3n se dirigiera realmente a los demandantes.
- 27 La Comisi3n afirma que la Decisi3n impugnada no afecta individualmente a los demandantes. Sostiene que s3lo se ven afectados por esta Decisi3n por el hecho de poseer buques en Irlanda. La Decisi3n impugnada no afecta a sus derechos de propiedad sobre tales buques y podr3an continuar pescando con sus buques actuales (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de enero de 1985, Piraiki-Patraiki y otros/Comisi3n, 11/82, Rec. p. 207, apartado 13). La Comisi3n a3ade que, aun suponiendo que la categor3a de los propietarios de buques de pesca en Irlanda fuera completamente cerrada, los demandantes no resultar3an afectados por la Decisi3n en mayor medida que cualquier otro propietario de un buque de pesca en Irlanda.
- 28 Por lo que respecta al hecho de que la Decisi3n impugnada mencione en su anexo II los buques de los demandantes, la Comisi3n afirma que dicha menc3n deriva 3nicamente del contexto f3ctico de la Decisi3n (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 10 de julio de 1996, Weber/Comisi3n, T-482/93, Rec. p. II-609).
- 29 La Comisi3n rechaza el paralelismo que los demandantes establecen entre la sentencia Piraiki-Patraiki y otros/Comisi3n, citada en el apartado 27 *supra*, que se basa, en su opini3n, en la afirmaci3n –que adolece de errores de hecho y de Derecho– de que 3stos «dirigieron a la Comisi3n solicitudes individuales de capacidad adicional».
- 30 De la jurisprudencia se desprende que el alcance general y, por tanto, la naturaleza normativa de un acto no se cuestionan por la posibilidad de determinar con mayor o menor precisi3n el n3mero o incluso la identidad de los sujetos de Derecho a los que se aplica en un momento dado, siempre que conste que esta aplicaci3n se efect3a en

virtud de una situación objetiva de Derecho o de hecho definida por el acto y relacionada con la finalidad de éste. No basta demostrar que el acto en cuestión se aplica únicamente a un «círculo cerrado» de operadores (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 7 de noviembre de 1996, Roquette Frères/Consejo, T-298/94, Rec. p. II-1531, apartados 41 y 42). En cualquier caso, en el presente asunto, el grupo de personas vinculadas a buques concretos no queda establecido de modo definitivo, puesto que un buque puede cambiar de propietario.

31 Según la Comisión, los demandantes tampoco resultan afectados directamente en el sentido que la jurisprudencia da a esta expresión (sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de julio de 2001, Comafica y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión, T-198/95, T-171/96, T-230/97, T-174/98 y T-225/99, Rec. p. II-1975, apartado 96). La Comisión estima que el único efecto jurídico de la Decisión impugnada es conceder a la flota irlandesa un aumento de capacidad de 203 TB (véase el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413). Según la Comisión, a pesar de que soportan la carga de la prueba, los demandantes no explican en absoluto de qué modo les afecta la Decisión impugnada. Por otra parte, no alegan que dicha Decisión haya modificado su situación jurídica.

32 En su opinión, en el presente asunto el debate sobre la afectación directa se reduce a una cuestión simple, cual es la de determinar qué es lo que la Comisión ha hecho a los demandantes. La Comisión observa asimismo que si la Decisión impugnada hubiera tenido verdaderamente efectos automáticos, éstos ya deberían haber quedado de manifiesto.

33 Según la Comisión, corresponde a las autoridades irlandesas decidir cómo emplear el aumento de capacidad y qué línea de comportamiento debe adoptarse en relación con las solicitudes de capacidad que sobrepasen el nivel autorizado por la Comisión (véase el artículo 6, apartado 2, del Reglamento nº 2792/1999). Así pues, cualquier decisión relativa a buques concretos precisa que las autoridades irlandesas apliquen otras normas intermedias, no siendo puramente automática.

- 34 La Comisión refuta el argumento de los demandantes que le achaca haber adoptado una decisión que afecta a buques individualmente considerados. Niega la pertinencia del ejemplo citado por éstos de la adjudicación a otro buque de un aumento de capacidad previamente destinado a un buque incluido en el anexo I. En primer lugar, el contenido de las solicitudes dirigidas a la Comisión y el de las dirigidas a un Estado miembro no es el mismo. Además, aunque el propietario de un buque incluido en el anexo I pueda alegar que tiene una confianza legítima en que sean aceptadas las solicitudes relativas a la licencia de su buque presentadas a nivel nacional, esta expectativa legítima no tiene equivalente en el caso de una decisión negativa. Por una parte, aunque la Comisión rechazara la solicitud de aumento de los objetivos de capacidad de una flota entera, podría no obstante aumentarse el tamaño de los buques individuales, dado que un Estado miembro podría aceptar las solicitudes de aumento de capacidad dentro de los límites del máximo fijado en el marco del POP IV. En particular, Irlanda cuenta con reservas de capacidad. Por una parte, según la Comisión, en Irlanda existe un mercado de capacidades, de modo que un propietario siempre puede comprar una capacidad adicional para un nuevo buque. En contra de lo que mantienen los demandantes, la existencia de este mercado es pertinente, en la medida en que demuestra que una decisión negativa de la Comisión no implica forzosamente una decisión negativa sobre las solicitudes dirigidas por los operadores individuales a las autoridades irlandesas.
- 35 La Comisión añade que muchos de los demandantes pudieron pescar antes de la fecha de adopción de la Decisión impugnada. En otras palabras, según ella, antes de que fuera adoptada dicha Decisión, varios demandantes se beneficiaron durante largo tiempo de la ventaja económica que supone la capacidad adicional. Además, varios demandantes pudieron seguir pescando después de la adopción de la mencionada Decisión. En octubre de 2003, el Ministro de Pesca irlandés comprobó que cinco de los buques de los demandantes tenían licencias. La Comisión afirma que otros buques pertenecientes a los demandantes obtuvieron una licencia en 2004.
- 36 Por otra parte, en respuesta al argumento de los demandantes según el cual la Comisión podría haber concedido a Irlanda simplemente un aumento de capacidad de 203 TB, sin designar buques individuales, dicha institución indica que ello no modifica el efecto jurídico de la Decisión, definido por el marco normativo en el que ésta se inscribe, y no por la forma que adopte la Decisión impugnada (sentencia del Tribunal de Justicia de 17 de junio de 1980, Calpak y Società emiliana lavorazione frutta/Comisión, 789/79 y 790/79, Rec. p. 1949, apartado 7).

- 37 En lo que atañe al argumento de Irlanda según el cual, debido a la política de entrada y de salida aplicable a la flota irlandesa, los demandantes deben soportar un coste enorme (véase, a continuación, el apartado 41), la Comisión señala que no ha sido invocado por los demandantes y que es extemporáneo. Además, este argumento pondría en jaque la tesis de los demandantes, al demostrar que cualquier consecuencia negativa que éstos hubieran padecido eventualmente deriva de la normativa nacional y no de la Decisión impugnada. Según la Comisión, puede que la normativa irlandesa refleje determinadas normas de Derecho comunitario, pero no es una normativa de ejecución de la Decisión impugnada.
- 38 En su opinión, la adopción por parte de Irlanda de una nueva política de concesión de licencias a los buques de pesca en noviembre de 2003 (Policy Directive 2/2003) confirma este extremo. Dicha política no es una consecuencia automática de la Decisión impugnada y, según la Comisión, demuestra que las autoridades irlandesas gozan de cierto margen para aplicar la normativa nacional en materia de licencias.
- 39 Los demandantes alegan que la Decisión impugnada les afecta directa e individualmente.
- 40 Concretamente, por lo que respecta a la afectación directa, sostienen que el artículo 6, apartado 2, del Reglamento n° 2792/1999 (véase el apartado 33 *supra*) no estaba en vigor en la fecha en que fue adoptada la Decisión impugnada. En cualquier caso, el hecho de que este artículo disponga que los aumentos de capacidad sean gestionados por los Estados miembros debe considerarse como una mera exigencia impuesta a los Estados miembros para que éstos tomen todas las medidas necesarias para aplicar cualquier Decisión positiva que se adopte.
- 41 Irlanda sostiene que el efecto jurídico de la Decisión impugnada es el de rechazar explícitamente las solicitudes de los demandantes para la obtención de un aumento de capacidad en términos de tonelaje por motivos de seguridad, basándose en los

criterios del artículo 1 de dicha Decisión. En su opinión, esto supone que los demandantes deberán soportar un coste enorme, puesto que se verán forzados a procurarse capacidad a costa del tonelaje atribuido a la seguridad objeto de las solicitudes.

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 42 A tenor del artículo 230 CE, párrafo cuarto, toda persona física o jurídica podrá interponer recurso contra las decisiones de las que sea destinataria y contra las decisiones que, aunque revistan la forma de un reglamento o de una decisión dirigida a otra persona, le afecten directa e individualmente.
- 43 Al estar la Decisión impugnada dirigida a Irlanda y a otros Estados miembros interesados, procede comprobar si afecta directa e individualmente a los demandantes.
- 44 Por lo que se refiere a si la Decisión impugnada afecta individualmente a los demandantes, debe recordarse que de una jurisprudencia constante se desprende que los sujetos distintos de los destinatarios de una decisión sólo pueden afirmar que quedan individualmente afectados si esta decisión les atañe debido a ciertas cualidades que les son propias o a una situación de hecho que les caracteriza en relación con cualquier otra persona y, en consecuencia, los individualiza de manera análoga a la del destinatario de una decisión (sentencia del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 1963, Plaumann/Comisión, 25/62, Rec. pp. 197 y ss., especialmente p. 223, y sentencia Piraiki-Patraiki y otros/Comisión, citada en el apartado 27 *supra*, apartado 11; sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 27 de abril de 1995, ASPEC y otros/Comisión, T-435/93, Rec. p. II-1281, apartado 62).

- 45 Recuérdese a este respecto que en la Decisión impugnada la Comisión se pronunció sobre las solicitudes de los Estados miembros para aumentar globalmente sus objetivos con arreglo al POP IV. Sin embargo, la solicitud de aumento relativa a la flota nacional irlandesa presentada a la Comisión estaba formada por un conjunto de solicitudes individuales de propietarios de buques, entre ellas las de los demandantes.
- 46 Procede destacar asimismo que la Comisión estaba obligada a considerar estas solicitudes individuales «caso por caso», conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 (véase, también, el segundo considerando de la Decisión impugnada). En sus escritos, mantuvo que había examinado «caso por caso» la situación de todos los buques que figuraban en la solicitud de Irlanda y confirmó en la vista que la expresión «caso por caso» significaba «buque por buque». A este respecto debe destacarse que la Comisión rechazó la «solicitud global» de los Países Bajos basándose en que no había sido «detallada caso por caso» (anexo II).
- 47 Además, la Comisión enumera en el anexo I («solicitudes admitidas») y en el anexo II («solicitudes desestimadas») de la Decisión impugnada los buques afectados. Los nombres de todos los buques de los demandantes figuran en el anexo II.
- 48 Aunque la Decisión impugnada estuviera dirigida a los Estados miembros interesados, debe señalarse que afecta a una serie determinada de buques. Por lo tanto, debe considerarse que la Decisión impugnada es un conjunto de decisiones individuales, cada una de las cuales afecta a la situación jurídica de los propietarios de dichos buques, incluida la de los demandantes (véase, por analogía, la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de mayo de 1971, *International Fruit Company y otros/Comisión*, 41/70 a 44/70, Rec. p. 411, apartados 17 a 22).
- 49 El Tribunal de Primera Instancia estima que el número y la identidad de los propietarios de los buques en cuestión eran determinados y comprobables desde antes de la fecha de adopción de la Decisión impugnada, y que la Comisión estaba en

condiciones de saber que su Decisi3n afectaba exclusivamente a los intereses y la posici3n de los mencionados propietarios. La Decisi3n impugnada afecta a un c3rculo cerrado de personas determinadas en el momento de su adopci3n, cuyos derechos pretend3a regular la Comisi3n. De ello se sigue que la situaci3n de hecho as3 creada caracteriza a los demandantes en relaci3n con cualquier otra persona y los individualiza de una manera an3loga a la del destinatario (sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de julio de 1965, Toepfer y Getreide-Import/Comisi3n CEE, 106/63 y 107/63, Rec. pp. 525 y ss., especialmente p. 533).

50 En cuanto a si la Decisi3n impugnada afecta directamente a los demandantes, hay que recordar los dos requisitos acumulativos de la afectaci3n directa en el sentido del art3culo 230 CE, p3rrafo cuarto, a los que se refiere una jurisprudencia reiterada.

51 En primer lugar, el acto impugnado debe producir efectos directamente en la situaci3n jur3dica del particular. En segundo lugar, dicho acto no debe permitir ninguna facultad de apreciaci3n a sus destinatarios encargados de su ejecuci3n, por tener 3sta un car3cter puramente autom3tico y derivarse 3nicamente de la normativa comunitaria, sin aplicaci3n de otras normas intermedias (sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de mayo de 1998, Dreyfus/Comisi3n, C-386/96 P, Rec. p. I-2309, apartado 43, y sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 13 de diciembre de 2000, DSTV/Comisi3n, T-69/99, Rec. p. II-4039, apartado 24). La exigencia del segundo requisito se cumple asimismo cuando la posibilidad que el Estado miembro tiene de no aplicar el acto comunitario es meramente te3rica, por no existir duda alguna de su voluntad de que se produzcan las consecuencias de dicho acto (sentencia Dreyfus/Comisi3n, antes citada, apartado 44; véase asimismo, en este sentido, la sentencia Piraiki-Patraiki y otros/Comisi3n, citada en el apartado 27 *supra*, apartados 8 a 10).

52 En el presente asunto, est3 fuera de toda duda que la Comisi3n era la 3nica autoridad habilitada para tomar una decisi3n que pusiera en pr3ctica el art3culo 4, apartado 2, de la Decisi3n 97/413. Ninguna otra entidad administrativa, incluidas las autoridades irlandesas, pod3a conceder aumentos de capacidad para mejorar la seguridad con arreglo a esta disposici3n.

53 Además, como se ha destacado en el apartado 46 *supra*, la Comisión tomó efectivamente decisiones «caso por caso» respecto a la admisibilidad de las solicitudes de aumento de la capacidad de los buques en cuestión. En efecto, en los anexos de la Decisión impugnada se da respuesta explícita a cada una de las solicitudes presentadas por los propietarios de buques; la Decisión prevé aumentos de tonelaje específicos para los buques incluidos en el anexo I y no concede ningún aumento de tonelaje a los buques enumerados en el anexo II. Así pues, la Decisión impugnada constituye una toma de posición explícita sobre si los buques que figuran en sus anexos pueden o no beneficiarse de la aplicación del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.

54 En la Decisión impugnada, la Comisión, en su calidad de única autoridad competente en la materia, se pronuncia con carácter definitivo sobre la posibilidad que tienen determinados buques de optar a un aumento de capacidad, en relación con los requisitos de aplicación de la excepción contemplada en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. Al declarar que los buques pertenecientes a los demandantes no podían optar a dicho aumento, la Decisión impugnada tiene como efecto directo y definitivo impedir que éstos puedan beneficiarse de una medida de Derecho comunitario. Por consiguiente, dicha Decisión afecta directamente a los demandantes.

55 Procede añadir que, en virtud del deber de aplicar el Derecho comunitario que les incumbe, los Estados miembros estaban obligados a conceder los aumentos mencionados en el anexo I a los buques correspondientes. En particular, no podían atribuir a un buque incluido en el anexo II una capacidad adicional que la Comisión había concedido a un buque incluido en el anexo I. Por lo tanto, los buques incluidos en el anexo II, entre los que se cuentan los de los demandantes, no tenían derecho a un aumento de capacidad justificado por mejoras en materia de seguridad. Dado que sólo la Comisión podía conceder dicho aumento de capacidad, fue ésta quien determinó con carácter definitivo la suerte que debían correr los buques.

56 Este efecto de la Decisión impugnada deriva únicamente de la normativa comunitaria, al ser la Comisión la única autoridad competente para aplicar el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. Las autoridades nacionales no

disponen de ninguna facultad de apreciación sobre su obligación de ejecutar esta Decisión. No tienen en absoluto elección ni margen de maniobra para atribuir la capacidad adicional en materia de seguridad, y deben ejecutar dicha Decisión de modo puramente automático, sin aplicación de otras normas intermedias.

- 57 Los argumentos invocados respectivamente por las partes en cuanto a si la Decisión impugnada tiene o no efectos prácticos sobre los buques en cuestión no son pertinentes a este respecto. En efecto, el Tribunal de Primera Instancia considera que la Decisión impugnada afecta directamente a los demandantes, dado que impidió que los buques en cuestión pudieran aumentar su capacidad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413, fuera cual fuese la situación práctica de los buques y, en particular, con independencia de que éstos pescaran antes y después de que fuera adoptada la Decisión impugnada.
- 58 El argumento de la Comisión que afirma que Irlanda podía en teoría conceder a los buques de los demandantes capacidad adicional no desvirtúa las apreciaciones contenidas en los precedentes apartados 52 a 56. Una decisión nacional de este tipo no privaría a la Decisión impugnada de su aplicabilidad automática. Desde el punto de vista jurídico, no afectaría a la aplicación, en Derecho comunitario, de la Decisión impugnada. Dicha decisión nacional tendría por efecto una nueva modificación de la situación de los demandantes, que haría innecesario, concretamente, que éstos compraran la capacidad de sustitución. Esta segunda modificación de su situación jurídica resultaría únicamente de la nueva decisión nacional, y no de la ejecución de la Decisión impugnada.
- 59 En lo que atañe al argumento de la Comisión según el cual los demandantes podían haber evitado las consecuencias negativas comprando capacidad adicional en el mercado, lejos de descartar que la Decisión impugnada tuviera un efecto directo, demuestra que dicha Decisión obligó a los demandantes a adoptar medidas para hacer frente a la situación creada por la Decisión impugnada.
- 60 De ello se sigue que debe rechazarse la causa de inadmisión planteada por la Comisión.

- 61 Sin embargo, a la vista de las respuestas dadas por Irlanda a las preguntas formuladas en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, el Tribunal de Primera Instancia se planteó de oficio si cuatro de los demandantes tenían interés en ejercitar la acción en el presente asunto (véase el apartado 17 *supra*). Se trata de Thomas Faherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) y O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).
- 62 De las mencionadas respuestas se desprende que las demandas presentadas por esos cuatro demandantes se basaban en que en esa época éstos tenían intención de construir buques y darles los nombres reproducidos en el anexo II de la Decisión impugnada. No obstante, dichos demandantes no llegaron a construir los mencionados buques, de modo que, en la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada, no eran propietarios de los buques en cuestión. Por tanto, esos demandantes no tienen interés en ejercitar la acción. En cualquier caso, no resultan afectados individualmente por la Decisión impugnada, dado que los buques de que se trata son ficticios.

Sobre el fondo

- 63 Los demandantes invocan tres motivos en apoyo de su recurso. El primero de ellos se basa en la falta de competencia de la Comisión, el segundo en la falta de motivación y el tercero en la vulneración del principio de igualdad de trato. Procede pasar a examinar el primero de los motivos.

Alegaciones de las partes

- 64 Con carácter preliminar, los demandantes alegan que sus solicitudes se referían a mejoras en materia de seguridad presentadas con arreglo a la Directiva 93/103/CE

del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca (DO L 307, p. 1), y al Convenio de Torremolinos. La mayoría de ellos se limitaron simplemente a reemplazar los buques existentes por buques nuevos. En los asuntos T-220/03, Cavankee Fishing Co. Ltd/Comisión, y T-227/03, Brendan Gill/Comisión, los demandantes, en un primer momento, realizaron modificaciones en sus buques y solicitaron un aumento de tonelaje a tal efecto. Posteriormente, reemplazaron sus buques y solicitaron de nuevo un aumento de tonelaje para los nuevos buques.

- 65 Los demandantes alegan que, en la medida en que la Comisión ejercía una competencia con arreglo a los artículos 3 y 4 de la Decisión 97/413 y al punto 3.3 del anexo de la Decisión 98/125, dicha competencia estaba limitada por las disposiciones de la Decisión 97/413. De acuerdo con esta última Decisión, las únicas cuestiones que la Comisión podía examinar al pronunciarse sobre cada una de las solicitudes consistían en determinar, por una parte, si el aumento de la capacidad propuesta resultaba exclusivamente de las mejoras de seguridad y, por otra, si supondría un aumento del esfuerzo de pesca de los buques en cuestión. De ello se deriva que el artículo 4 de la Decisión 97/413 no autorizaba a la Comisión a aplicar algunos de los criterios mencionados en el artículo 1 de la Decisión impugnada.
- 66 Los demandantes no cuestionan los criterios contenidos en el artículo 1, apartados 1 y 3, de la Decisión impugnada.
- 67 En cambio, por lo que se refiere al criterio enunciado en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión impugnada, es decir, aquel según el cual el buque debe estar debidamente inscrito en el registro comunitario de buques (en lo sucesivo, «segundo criterio»), alegan que éste no figura ni en la Decisión 97/413 ni en la Decisión 98/125. En la medida en que trata de limitar la posibilidad de solicitar el aumento de la capacidad resultante de las mejoras de seguridad para buques de sustitución, el segundo criterio carece por completo de justificación, dado que ni la

Decisión 97/413 ni la Decisión 98/125 excluyen que se admitan las solicitudes correspondientes a buques de sustitución.

- 68 Por lo que respecta al criterio del artículo 1, apartado 4, de la Decisión impugnada, es decir, el que establece que el aumento del tonelaje debe ser el resultado de trabajos de modernización encima de la cubierta principal, efectuados o que vayan a efectuarse en un buque de pesca ya existente, de antigüedad no inferior a cinco años a partir del inicio de los trabajos (en lo sucesivo, «cuarto criterio»), tampoco estaría justificado, ni por la Decisión 97/413 ni por la Decisión 98/125.
- 69 Los demandantes recuerdan, en primer lugar, que estas disposiciones no limitan las mejoras de seguridad a buques existentes inscritos en el registro. Subrayan que la antigüedad de un buque es un concepto totalmente ajeno a la definición del «esfuerzo de pesca» dada por el Consejo. Por consiguiente, la Comisión carece de competencia para tener en cuenta la antigüedad de los buques al adoptar decisiones en el marco de las competencias que le confiere la Decisión 97/413.
- 70 En segundo lugar, los demandantes sostienen que la Decisión 97/413 no exige que los buques tengan una antigüedad no inferior a cinco años a partir del inicio de los trabajos. Esta exigencia parece inspirarse en el artículo 11, apartado 5, del Reglamento nº 2371/2002, que evidentemente no puede regular la gestión del POP IV.
- 71 En tercer lugar, continúan los demandantes, las mejoras de seguridad no se limitan a los trabajos de modernización sobre la cubierta principal. La Comisión no tiene competencia alguna para excluir una categoría de trabajos, cualquiera que ésta sea. En particular, los aumentos de capacidad ligados a trabajos bajo la cubierta principal podrían ser exclusivamente fruto de mejoras de seguridad cuando, por ejemplo, aumenten el tamaño de franco bordo y la flotabilidad del buque.

- 72 Además, según los demandantes, la Comisión razonó en términos generales, sin hacer referencia a las circunstancias específicas de cada una de las solicitudes presentadas. Los demandantes consideran que los trabajos bajo la cubierta principal pueden constituir perfectamente un aumento de la capacidad resultante exclusivamente de mejoras de seguridad. Al no pronunciarse individualmente sobre cada solicitud, la Comisión incumplió de modo manifiesto su obligación de examinar las solicitudes caso por caso.
- 73 En cuarto lugar, por lo que respecta a la excepción relativa a los buques perdidos en el mar, ésta sólo se aplica a la decisión –adoptada *ultra vires* por la Comisión– de limitar la prerrogativa del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 a buques ya existentes, inscritos en el registro, de antigüedad no inferior a cinco años a partir del inicio de los trabajos. Además, en su opinión, esta excepción contradice el razonamiento de la Comisión que afirma que los buques nuevos que sustituyen los buques perdidos en el mar aumentan el esfuerzo de pesca.
- 74 En cuanto al criterio contemplado en el artículo 1, apartado 6, de la Decisión impugnada –es decir, el que establece que no debe aumentarse el espacio debajo de la cubierta principal del buque modificado o del buque de sustitución (en lo sucesivo, «sexto criterio»)–, los demandantes sostienen que no está en ningún caso vinculado directamente con la cuestión de si una determinada proposición de aumento de capacidad, presentada con arreglo al artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413, cumple los requisitos de esta disposición.
- 75 Irlanda comparte la opinión de los demandantes. Considera que los criterios de los apartados 2 a 5 del artículo 1 de la Decisión impugnada (véase el apartado 13 *supra*) carecen de fundamento jurídico y fueron adoptados *ultra vires* en relación con la Decisión 97/413.

- 76 En lo que atañe al argumento de la Comisión según el cual Irlanda solicitó un aumento del tonelaje de la flota mucho más elevado que el solicitado por los demás Estados miembros, los demandantes estiman que carece totalmente de pertinencia en el presente asunto.
- 77 Con carácter preliminar, la Comisión alega que, en todos los casos planteados, los buques nuevos son más grandes que aquellos a los que han de sustituir. En algunos casos se propuso retirar cierto número de buques viejos para introducir buques nuevos. En ocasiones esta capacidad se repartiría entre buques diferentes, de modo que no siempre sería fácil comparar éstos directamente. La Comisión añade que, cuando el aumento del tamaño de los buques puede expresarse mediante un porcentaje, éste suele ser elevado, raramente inferior al 30 %, y lo más a menudo entre el 70 % y el 90 %. La Comisión señala que el aumento de la capacidad solicitada por Irlanda habría supuesto un aumento de alrededor del 11 % del tonelaje de la flota irlandesa.
- 78 La Comisión afirma que el Consejo dejó abierta la posibilidad de aumentar la capacidad de la flota de un Estado miembro por razones de seguridad. Sin embargo, dado que el objetivo de la Decisión 97/413 es congelar o reducir las flotas pesqueras, esta posibilidad constituiría una excepción al principio general y debería ser objeto de interpretación restrictiva.
- 79 Seguidamente, la Comisión sostiene que los criterios impugnados se desprenden explícita o implícitamente de las normas pertinentes. Niega haberse excedido en el ejercicio de sus competencias al incluir estos criterios en la Decisión impugnada.
- 80 La Comisión recuerda que, en el ámbito agrícola, en el que se incluye la pesca, las instituciones comunitarias gozan de una amplia facultad de apreciación (sentencias del Tribunal de Justicia de 5 de octubre de 1994, Crispoltoni y otros, C-133/93,

C-300/93 y C-362/93, Rec. p. I-4863, apartado 42, y de 12 de julio de 2001, Jippes y otros, C-189/01, Rec. p. I-5689, apartado 80).

- 81 En cuanto al sexto criterio, la Comisión mantiene que los demandantes no explican con claridad por qué éste es criticable. En su opinión, si bien es cierto que dicho criterio no figura expresamente ni en la Decisión 97/413 ni en la Decisión 98/125, sí que está presente en ellas de modo implícito. La solicitud de Irlanda trata de obtener un aumento de la capacidad de su flota pesquera. Afirma además que del artículo 1 del Reglamento (CE) n° 2090/98 de la Comisión, de 30 de septiembre de 1998, relativo al registro comunitario de buques pesqueros (DO L 266, p. 27), se desprende que el registro comunitario de buques de pesca es una mera lista de los barcos pesqueros definidos en el artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 3760/92 del Consejo, de 20 de diciembre de 1992, por el que se establece un régimen comunitario de la pesca y la acuicultura (DO L 389, p. 1).
- 82 Sería ilógico que pudiera aumentarse la capacidad de la flota pesquera irlandesa teniendo en cuenta buques que no son buques de pesca o que no están registrados en Irlanda. Según la Comisión, ésta es la razón por la cual el artículo 6 de la Decisión 98/125 dispone que Irlanda debe informar a la Comisión de cualquier modificación de la situación de su flota y del esfuerzo pesquero, de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento que en aquel entonces regulaba el registro.
- 83 La Comisión observa que el motivo de los demandantes relativo al segundo criterio se refiere a la exigencia de que los buques no sean nuevos, que estaría justificada por las razones que se exponen más adelante (apartados 87 a 94).
- 84 En cuanto al cuarto criterio (véase el apartado 13 *supra*), la Comisión estima que no se ha excedido en sus competencias al definirlo.

- 85 En primer lugar, en lo que respecta a la exclusión de los buques nuevos, la Comisión destaca que el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 establecía que los aumentos de capacidad debidos a mejoras en materia de seguridad sólo eran aceptables si no implicaban un aumento del esfuerzo pesquero de los buques de que se trate. Esta limitación, ignorada sistemáticamente por los demandantes en la réplica, resulta conforme con el objetivo general de la Decisión 97/413, es decir, reducir la cantidad de las capturas obtenidas por la flota de cada Estado miembro.
- 86 Según la Comisión, generalmente se admite que los buques nuevos son más eficaces que aquellos a los que sustituyen, de modo que, incluso a igualdad de tonelaje y de potencia, la capacidad real de un buque nuevo es mayor. Así pues, la introducción de un buque nuevo llevaría inevitablemente aparejado un «aumento del esfuerzo de pesca de los buques de que se trate» y, por consiguiente, no podría acogerse a la excepción contemplada en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.
- 87 Según la Comisión, los demandantes utilizan el término «mejora» del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 en sentido amplio, de modo que quepa incluir en éste la sustitución completa de un buque. Ahora bien, la capacidad de un buque nuevo es mayor que la del buque que sustituye no sólo por las mejoras introducidas en materia de seguridad, sino también por la superioridad técnica a nivel general. Por consiguiente, no puede considerarse que el aumento de la capacidad de los buques de los demandantes se debiera «exclusivamente» a mejoras en materia de seguridad, como exige esta disposición.
- 88 Según la Comisión, incluso cuando el tonelaje y la potencia son los mismos, un buque nuevo es superior a un buque viejo en atención a los siguientes elementos:
- el empleo de equipamiento electrónico para detectar los peces y para medir exactamente la profundidad y la velocidad de la red de arrastre;

- la utilización más eficaz del carburante;

- la mayor eficacia de la hélice y la mejora de las prestaciones hidrodinámicas de las redes, que permiten al buque remolcar con la misma potencia una red más grande;

- el empleo de un equipo de cubierta más potente que permite subir la red con más frecuencia (en los buques más grandes, el equipo de cubierta se acciona por motores auxiliares que no se incluyen en el cálculo de la potencia del buque);

- el empleo de dispositivos mecanizados para soltar los palangres, lo que permite desplegar y recuperar más anzuelos empleando el mismo tiempo.

⁸⁹ La Comisión añade que la finalidad del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 no era poner en práctica un procedimiento de entrada de buques de pesca nuevos. Éstos se rigen por el sistema de entrada y salida a que se refieren el artículo 6 del Reglamento n° 2792/1999 y el artículo 6 de la Decisión 97/413. La interpretación defendida por los demandantes implica que cualquier buque, por muy nuevo que sea, podría ser sustituido en cualquier momento por otro (por ejemplo, el Mark Amay, objeto del asunto T-222/03, construido en el año 2000, fue sustituido al cabo de tan sólo dos años por un buque cuyo tamaño era superior en casi un 50 %). Ahora bien, esta lógica llevaría aparejado un crecimiento exponencial de la flota e incluso podría amenazar la seguridad marítima. Los constructores y los propietarios de buques se verían tentados a construir buques del mayor tonelaje y potencia posibles, ahorrando en equipos de seguridad.

- 90 Por otra parte, continúa la Comisión, el objetivo del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 es permitir un aumento de la capacidad resultante de «mejoras en materia de seguridad». La Comisión añade que no tenía en cuenta la antigüedad de un buque en abstracto, sino como parámetro para determinar si debían realizarse mejoras en materia de seguridad en dicho buque. Un buque nuevo se ajusta a las normas de seguridad más recientes. Por consiguiente, los equipos de seguridad de los buques nuevos no precisan mejoras importantes.
- 91 Según la Comisión, la correspondencia que mantuvo con Irlanda, invocada por los demandantes, no era en realidad más que una mera petición de información. Dicha institución sostiene que en aquella correspondencia no enumeró todos los criterios aplicables y que no tenía ninguna razón para hacerlo.
- 92 En segundo lugar, en lo que atañe al criterio de los cinco años, la Comisión afirma que debe fijarse un límite de antigüedad para definir de modo objetivo los conceptos de «buque nuevo» y de «buque existente». Expone que eligió un período de cinco años habida cuenta de que un buque de pesca tiene una vida media de unos veinte a veinticinco años, y de que normalmente no debe modernizarse durante los cinco primeros años. La Comisión señala que no considera que el artículo 11, apartado 5, del Reglamento nº 2371/2002 sea la base jurídica del período de cinco años. Sin embargo, en su opinión, dicha disposición refleja la filosofía de la Comisión a este respecto. La mencionada institución estima que el límite de cinco años se halla implícito en la normativa.
- 93 En tercer lugar, en cuanto al criterio según el cual los trabajos deben efectuarse sobre la cubierta principal, la Comisión destaca que, de acuerdo con el principio de Arquímedes, el peso soportado por el buque es igual a la cantidad de agua que desplaza la parte sumergida del casco. Todo aumento del tamaño del casco incrementa inevitablemente la cantidad de agua desplazada y, por ende, el peso que el buque puede soportar. Así, el aumento del tamaño del casco podría suponer un aumento del tamaño del buque y, en consecuencia, del esfuerzo de pesca. La Comisión explica que estimó por ello que un aumento del espacio bajo la cubierta principal llevaría aparejado automáticamente un aumento del esfuerzo de pesca y sería por tanto contrario al artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.

- 94 En cambio, las mejoras efectuadas sobre la cubierta principal no aumentan normalmente la capacidad del buque y están vinculadas más estrechamente a la seguridad. Según la Comisión, no es posible aumentar sensiblemente el peso de un buque encima de la cubierta principal, puesto que ello repercutiría negativamente sobre su estabilidad. En su opinión, las bodegas de pesca no pueden situarse sobre la cubierta principal, que generalmente se dedica al trabajo y al alojamiento de la tripulación.
- 95 La Comisión considera que la afirmación de los demandantes de que los dispositivos de seguridad situados encima de la cubierta principal siempre provocan la inestabilidad del buque es demasiado general. El efecto de dichos dispositivos en la estabilidad depende de cada buque. Según la Comisión, en algunos casos es posible añadir un poco de peso sobre la cubierta principal.
- 96 En el escrito de dúplica, y en contra de lo que pretenden los demandantes, la Comisión afirma haber efectuado un examen caso por caso. A este respecto señala que ha detectado un error en los documentos relativos al buque que debía sustituir al Áine (asunto T-223/03). Asimismo observa que, al referirse su escrito de contestación a la demanda a 23 asuntos, éste debía estar redactado en términos generales.
- 97 En cuarto lugar, la Comisión expone que, si bien un buque de menos de cinco años no necesita ser modernizado o sustituido, puede perderse en el mar. Si esto ocurriera, su propietario se vería obligado a sustituirlo para poder continuar pescando. En este caso, el buque de sustitución no sería necesariamente idéntico al anterior y podría aprovecharse la ocasión para mejorar el equipo de seguridad. En contra de lo que mantienen los demandantes, ello no entraría en contradicción con el argumento de la Comisión según el cual los buques nuevos son más eficaces. Al

no disponer ya del buque viejo perdido en el mar a efectos de comparación, no sería posible calcular cuánto se gana en términos de eficacia. Por lo tanto, no habría ninguna base para obligar a los armadores afectados a comprar buques de capacidad reducida. Además, un buque que sustituye un buque perdido en el mar no debería tener mayor capacidad de transporte que éste.

- 98 Por lo que respecta al criterio contemplado en el artículo 1, apartado 5, de la Decisión impugnada (en lo sucesivo, «quinto criterio»), la Comisión no comprende cuál es la conclusión que los demandantes infieren de la afirmación de que ese criterio va más allá del concepto de «seguridad». Si hubiera llevado a cabo una interpretación demasiado amplia de dicho concepto, los demandantes habrían resultado favorecidos, al cubrir éste una mayor gama de trabajos. Por lo tanto, la Comisión considera que la redacción del quinto criterio encuentra su justificación en el artículo 6 del Reglamento n° 2792/1999. En cualquier caso, del análisis precedente se desprende que todas las propuestas relativas a los buques de los demandantes fueron rechazadas sobre la base del cuarto criterio, de modo que la anulación de la Decisión impugnada, en tanto en cuanto ésta se apoya en el quinto criterio, no implicaría ningún cambio en la situación de los demandantes.
- 99 En lo que atañe al sexto criterio, la Comisión estima que está justificado por los motivos anteriormente expuestos (apartado 93).

Apreciación del Tribunal de Primera Instancia

- 100 En el artículo 1 de la Decisión impugnada, la Comisión enuncia seis criterios de admisibilidad de las solicitudes de aumento de capacidad (véase el apartado 13

supra). Los demandantes alegan que la Comisión no era competente para adoptar los criterios segundo, cuarto, quinto y sexto. En particular, mantienen que la Comisión se excedió en el ejercicio de sus competencias al limitar el concepto de mejoras en materia de seguridad a las modificaciones realizadas en los buques existentes inscritos en el registro, de antigüedad no inferior a cinco años a partir del inicio de los trabajos (criterios segundo y cuarto).

101 Procede señalar que el Tribunal de Justicia ha declarado que la Comisión puede aprobar todas las normas de desarrollo necesarias o útiles para la ejecución de la normativa de base, siempre que no sean contrarias a ésta o a la normativa de desarrollo del Consejo (sentencias del Tribunal de Justicia de 15 de mayo de 1984, *Zuckerfabrik Franken*, 121/83, Rec. p. 2039, apartado 13; de 17 de octubre de 1995, *Países Bajos/Comisión*, C-478/93, Rec. p. I-3081, apartado 31, y de 30 de septiembre de 2003, *Alemania/Comisión*, C-239/01, Rec. p. I-10333, apartado 55).

102 En el presente asunto, del artículo 9 de la Decisión 97/413 (y de la normativa que allí se cita) se desprende que la Comisión estaba autorizada a poner en práctica los objetivos y modalidades contemplados en esta Decisión con arreglo al procedimiento denominado «del Comité de gestión» (véase, asimismo, el noveno considerando de la Decisión impugnada). Según la jurisprudencia, la Comisión puede tener una competencia de ejecución especialmente importante en el marco de dicho procedimiento (véase, en este sentido, la sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de octubre de 1975, *Rey Soda*, 23/75, Rec. p. 1279, apartados 13 y 14).

103 No obstante, la Comisión no afirma que estuviera autorizada a añadir criterios totalmente nuevos en la Decisión impugnada. Si bien admite que los criterios segundo y cuarto han provocado que los buques nuevos no puedan acceder a un aumento de capacidad en el sentido del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413,

sostiene que estos criterios derivaban explícita o implícitamente de la mencionada disposición (véase el apartado 79 *supra*).

- 104 Dado que todos los recursos interpuestos por los demandantes se refieren a solicitudes relativas a buques totalmente nuevos, procede examinar si la exclusión de los buques nuevos responde al criterio principal previsto en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 o si es contraria a esta disposición.
- 105 Ha de indicarse que el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 (véase el apartado 1 *supra*) no impone ningún límite respecto a la antigüedad del buque que puede beneficiarse de un aumento de capacidad en materia de seguridad. A primera vista, el tenor de esta disposición autoriza cualquier aumento de capacidad resultante de mejoras en materia de seguridad, siempre que estos aumentos no supongan un incremento del esfuerzo de pesca. Si el Consejo hubiera querido excluir los buques nuevos, probablemente lo habría precisado (véase, a este respecto, el apartado 117 *infra*).
- 106 Asimismo debe destacarse que las demás disposiciones que se refieren a la excepción prevista en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 –es decir, el punto 3.3 del anexo de la Decisión 98/125 (véase el apartado 2 *supra*) y el artículo 6, apartado 2, del Reglamento n° 2792/1999 (véase el apartado 3 *supra*)– no contienen indicación alguna en el sentido de que esta excepción se aplique exclusivamente a los buques de más de cinco años (véase también el duodécimo considerando de la Decisión 97/413).
- 107 A este respecto debe subrayarse que el artículo 6 del Reglamento n° 2792/1999, lleva por título «Renovación de la flota y modernización de los buques pesqueros». La Comisión admitió en la vista que el artículo 6, apartado 2, de este Reglamento se hacía eco del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. El Tribunal de Primera

Instancia considera que, a la vista especialmente del título antes citado, si el apartado 2 del artículo 6 se aplicara solamente a los buques viejos, el Reglamento lo especificaría.

- 108 En contra de lo que sostiene la Comisión, el concepto de mejoras contenido en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 no debe entenderse referido a mejoras realizadas en un buque en particular, sino a la flota nacional. A este respecto, debe destacarse, concretamente, que el punto 3.3 del anexo de la Decisión 98/125 alude a un «programa de mejora de la seguridad» de la flota nacional en general.
- 109 También deben tomarse en consideración los objetivos de la Decisión 97/413. En efecto, el objetivo de esta Decisión es la conservación de las poblaciones de peces en las aguas comunitarias. Sin embargo, el Consejo tuvo en cuenta «la necesidad de garantizar las normas de seguridad más elevadas en la flota pesquera de la Comunidad» (duodécimo considerando). Por ello incluyó en dicha Decisión el artículo 3 (relativo a los buques pesqueros de menos de 12 metros de eslora, salvo los arrastreros) y el artículo 4, apartado 2.
- 110 En contra de lo que deja entender la Comisión, para garantizar el mencionado objetivo de la Decisión 97/413 no es necesario excluir los buques nuevos del régimen establecido en su artículo 4, apartado 2. A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia subraya que dicha disposición se ajusta a ese objetivo en la medida en que impide cualquier aumento del esfuerzo de pesca. La Comisión, que alega que se llevaron a cabo considerables aumentos del tamaño de los buques no justificados por motivos de seguridad, habría podido examinar los buques caso por caso para determinar si se había incrementado o no su esfuerzo de pesca. En efecto, ella misma indica que la prohibición de dicho aumento responde al objetivo general de la Decisión 97/413 de reducir las capturas realizadas en la Comunidad (véase el apartado 85 *supra*).

- 111 La Comisión sostiene que el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 no trataba de poner en práctica un procedimiento de entrada de buques pesqueros nuevos. Afirma que este procedimiento se rige por el sistema de entrada y salida contemplado en el artículo 6 del Reglamento n° 2792/1999 y en el artículo 6 de la Decisión 97/413.
- 112 Los demandantes no cuestionan estas afirmaciones de la Comisión. En efecto, reconocen que todos los buques nuevos deberían respetar el procedimiento de entrada establecido en dichas disposiciones. Sin embargo, nada impide que un buque que haya entrado a formar parte de la flota con arreglo al sistema de entrada y salida del artículo 6 del Reglamento n° 2792/1999 y del artículo 6 de la Decisión 97/413 se beneficie de la excepción prevista en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. Efectivamente, la última frase del artículo 6, apartado 2, del Reglamento n° 2792/1999 dispone que todos los aumentos de capacidad resultantes de mejoras en materia de seguridad serán gestionados por los Estados miembros con arreglo a los regímenes permanentes de control de la renovación y modernización de su flota mencionados en el artículo 6, apartado 1, de dicho Reglamento.
- 113 Ha de añadirse que el sistema de entrada y salida a que se hace referencia en el artículo 6 de la Decisión 97/413 no está limitado a los buques nuevos. En este sistema, para introducir un buque de segunda mano (que anteriormente formaba parte, por ejemplo, de otra flota nacional), es necesario reducir la capacidad. Así pues, la Comisión no se opone a que los buques de segunda mano puedan beneficiarse de un aumento de capacidad en virtud del artículo 4, apartado 2, de la misma Decisión.
- 114 Por otra parte, el Tribunal de Primera Instancia observa que la propia Comisión ha interpretado el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 en el sentido de que éste permite que se presenten solicitudes de aumento de capacidad vinculadas a la introducción de buques nuevos.

115 A este respecto procede señalar que los trabajos preparatorios de la Decisi3n 2002/70, que suprimi3 el art3culo 4, apartado 2, de la Decisi3n 97/413 a partir del 1 de enero de 2002, demuestran que la Comisi3n consideraba que esta disposici3n tambi3n se aplicaba a los buques nuevos. La Decisi3n 2002/70 prorrog3 el per3odo de aplicaci3n de la Decisi3n 97/413 hasta el 31 de diciembre de 2002. As3, de acuerdo con el tenor de la exposici3n de motivos de la propuesta de Decisi3n del Consejo por la que se modifica la Decisi3n 97/413 [COM(2001) 322 final], presentada por la Comisi3n:

«Toda pr3rroga [de la Decisi3n 97/413] deber3 cuando menos ir acompa1ada de medidas que incrementen [la] eficacia [de los objetivos del POP IV]. La propuesta adjunta elimina por lo tanto las posibilidades actualmente existentes en virtud de los art3culos 3 y 4 de la Decisi3n 97/413 [...] de aumentar los objetivos de los POP por razones de seguridad. Todos los buques nuevos deber3n construirse con arreglo a unas normas m3nimas de seguridad, y la capacidad necesaria para su construcci3n deber3 extraerse de los objetivos de capacidad existentes.»

116 De este pasaje se desprende claramente que la propia Comisi3n consideraba que el art3culo 4, apartado 2, de la Decisi3n 97/413 permit3a que se presentaran solicitudes de aumento de capacidad ligadas a la introducci3n de buques nuevos y que por ello ten3a intenci3n de suprimir tal disposici3n, puesto que, en su opini3n, daba cabida a un aumento excesivo de los objetivos del POP IV.

117 Debe a1adirse que un a1o despu3s de la adopci3n de la Decisi3n 2002/70, el Consejo adopt3 el Reglamento n3 2371/2002, cuyo art3culo 11, apartado 5, prev3 expresamente, a diferencia del art3culo 4, apartado 2, de la Decisi3n 97/413, que s3lo se permita que aumenten su capacidad, especialmente en materia de seguridad,

los buques pesqueros que tengan cinco años o más (véase el apartado 5 *supra*). El tenor de esta disposición es preciso y restrictivo, no como el del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.

118 La Comisión –que admite que el artículo 11, apartado 5, del Reglamento nº 2371/2002, que entró en vigor el 1 de enero de 2003, no es aplicable en el caso de autos y que tuvo que adoptar la Decisión impugnada sobre la base de las disposiciones aplicables en el momento de la recepción de las solicitudes, es decir, el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413– afirma no obstante que el Reglamento nº 2371/2002 «reflejaba su filosofía» en el presente asunto. A este respecto debe señalarse que existen similitudes manifiestas entre el artículo 11, apartado 5, del Reglamento nº 2371/2002 y los criterios enunciados en la Decisión impugnada. Ahora bien, estos criterios no figuran en la Decisión 97/413 y modifican el alcance de ésta. Aunque la Comisión tuviera objeciones que oponer al artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 (véase el apartado 115 *supra*), no estaba sin embargo autorizada a modificar su alcance (véase el apartado 101 *supra*).

119 A mayor abundamiento, debe señalarse que, como subrayan acertadamente los demandantes e Irlanda, la correspondencia mantenida entre Irlanda y la Comisión en relación con las solicitudes de aumento de capacidad demuestra que ésta consideraba que los buques nuevos podían beneficiarse de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.

120 Mediante escrito de 28 de octubre de 1999, Irlanda solicitó por primera vez a la Comisión un aumento de capacidad conforme al artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. Esta solicitud se basaba en las de siete propietarios de buques nuevos en fase de construcción. En su respuesta de 10 de diciembre de 1999, la Comisión no formuló ninguna objeción al hecho de que la solicitud se refiriera a buques nuevos. Se limitó a indicar que «también [era] necesario conocer el volumen

de los espacios atribuidos a la seguridad en los buques retirados para poder calcular los volúmenes adicionales reservados a la seguridad en los buques nuevos».

- 121 En esta correspondencia, la Comisión insistió en que se efectuaran comparaciones entre los buques nuevos y los antiguos destinados a ser sustituidos. Así, en un escrito de 23 de enero de 2001, la Comisión afirmó ser consciente de que los volúmenes que podían considerarse reservados a la seguridad serían mayores en los buques nuevos que en los buques que éstos sustituyen, pero que, salvo que pudieran ser cuantificados, no sería posible aumentar los objetivos del POP para tener en cuenta este extremo. A pesar de la correspondencia mantenida entre Irlanda y la Comisión –incluidos los escritos enviados a finales de 2001 relativos a las solicitudes en cuestión, que se referían explícitamente a buques nuevos–, la primera vez que dicha institución indicó que los buques nuevos estaban excluidos del régimen establecido en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 fue en la Decisión impugnada.
- 122 Debe subrayarse, asimismo, que la posición adoptada en el presente asunto por la Comisión es contradictoria. Por una parte, sostiene que el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 no se aplicaba a los buques nuevos. Por otra, permitía que con arreglo a la misma disposición se aumentara la capacidad de los buques nuevos si éstos sustituían buques perdidos en el mar (cuarto criterio). Ahora bien, si el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 excluía a los buques nuevos, esta misma disposición no podía servir de base a los aumentos de capacidad de buques nuevos que sustituyeran buques perdidos en el mar.
- 123 No puede admitirse el argumento de la Comisión según el cual los propietarios de los buques perdidos en el mar se veían obligados a sustituirlos. Incluso si así fuera, no es menos cierto que la Comisión permitía que de este modo buques nuevos se beneficiaran del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413, al tiempo que afirmaba que esta disposición excluía dichos buques. Además, debe observarse que la Comisión impedía que se beneficiara del artículo 4, apartado 2, de la Decisión

97/413 el propietario de un buque viejo, aunque éste también hubiera podido verse obligado a sustituirlo porque el barco fuera inutilizable y poco fiable.

124 En cuanto a la alegación de la Comisión según la cual no era posible calcular el aumento de eficacia de los buques nuevos que sustituían a los perdidos en el mar, debe recordarse que la Comisión afirmó que los buques nuevos aumentaban automáticamente el esfuerzo de pesca (véase el apartado 126 *infra*). Así pues, la Comisión no puede pretender simultáneamente que los buques nuevos son más eficaces que aquellos a los que sustituyen y justificar la sustitución de los buques perdidos en el mar por buques nuevos argumentando que no podía calcular el aumento de eficacia de los buques nuevos.

125 Procede añadir que la Comisión admite, en el marco del motivo basado en una violación del principio de igualdad de trato, que «un propietario que desee adquirir un buque nuevo [puede] vender el viejo y eventualmente transferir una parte de su equipo al buque nuevo». De ello se deduce que los elementos que hacen que un buque nuevo sea más eficaz no están presentes de modo automático en dicho buque.

126 La Comisión afirma que generalmente se admite que los buques nuevos son más eficaces que aquellos a los que sustituyen, de modo que, incluso a igualdad de tonelaje y de potencia, la «capacidad real» de un buque nuevo es mayor. Así pues, la introducción de un buque nuevo llevaría inevitablemente aparejado un «aumento del esfuerzo de pesca de los buques de que se trate» y, por consiguiente, no podría acogerse a la excepción contemplada en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.

127 Debe señalarse que la Comisión no ha probado de modo suficiente con arreglo a Derecho que la introducción de un buque nuevo implique forzosamente un aumento del esfuerzo de pesca.

128 En efecto, ha quedado acreditado que, en lo que respecta al caso de autos, el esfuerzo de pesca de un buque se define como el producto de su actividad y de su capacidad expresado en TB [véanse el artículo 1, apartado 2, de la Decisión 97/413 y el artículo 3, apartado 1, inciso iii), de la Decisión 98/125]. Por otra parte, del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 se desprende que los aumentos de capacidad no se autorizan si suponen un incremento del esfuerzo de pesca. Pero, si bien puede suponerse que los buques nuevos sean generalmente más eficaces que los viejos, no cabe deducir de ello sin embargo que todos los buques nuevos sean forzosa y sistemáticamente más eficaces desde el punto de vista del esfuerzo de pesca que aquellos a los que sustituyen. Así pues, los avances tecnológicos invocados por la Comisión (véase el apartado 88 *supra*) no conciernen necesariamente a todos los buques. En el mismo orden de ideas, debe destacarse que el propietario de un buque relativamente nuevo y ya equipado con aparatos de tecnología moderna puede sustituir su buque con un buque nuevo más seguro y estable procurando no aumentar el esfuerzo de pesca.

129 Procede subrayar que nada impedía a la Comisión determinar caso por caso si los buques nuevos suponían efectivamente un aumento del esfuerzo de pesca comparados con los buques anteriores.

130 En lo tocante al argumento de la Comisión según el cual un buque nuevo ya debería ajustarse a las normas de seguridad recientes y no precisaría mejoras importantes, se trata en realidad de una posición política de la Comisión consagrada en la normativa pertinente (véanse los apartados 117 y 118 *supra*). Sin embargo, no puede invocarse esta posición de la Comisión para modificar *ex post facto* los términos del artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. Cabe suponer que, en la época en que fue adoptada dicha Decisión, el legislador considerase que, desde el punto de vista de la seguridad, podía ser deseable la sustitución de buques viejos de pesca por buques nuevos.

- 131 Por otra parte, la Comisión sostiene que, cuando se trata de un buque nuevo, la capacidad no sólo aumenta en virtud de las mejoras en materia de seguridad, sino también de la superioridad a nivel general del nuevo buque. Por lo tanto, sería imposible determinar si el aumento de capacidad se debe «exclusivamente» a mejoras en materia de seguridad, como exige el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.
- 132 Este argumento no puede admitirse. Aparte del hecho de que la Comisión razone en términos generales sobre la superioridad de los buques nuevos, sin hacer referencia a las circunstancias concretas de cada solicitud (véase el apartado 128 *supra*), el examen comparativo necesario para determinar los aumentos de capacidad de los buques nuevos, resultantes de las mejoras en materia de seguridad o de otro tipo, ha sido objeto de la correspondencia mantenida entre la Comisión y el Gobierno irlandés. A petición de la Comisión, las solicitudes fueron reformuladas para permitirle efectuar las comparaciones necesarias. Por consiguiente, ésta no puede alegar ahora que era imposible determinar si los aumentos se debían a mejoras en materia de seguridad.
- 133 Por último, el cuarto criterio limita el concepto de mejoras en materia de seguridad a «trabajos de modernización encima de la cubierta principal» (véase también el sexto criterio, apartado 13 *supra*). Ha quedado acreditado que varias solicitudes de los demandantes se referían a un aumento de volumen ubicado bajo la cubierta principal. A este respecto basta destacar que el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 prohibía las modificaciones bajo la cubierta si éstas implicaban un aumento del esfuerzo de pesca. No obstante, la Comisión no ha demostrado que este tipo de modificaciones llevara sistemáticamente aparejado dicho aumento. También aquí la Comisión debería haber examinado los buques caso por caso para pronunciarse sobre esta cuestión.
- 134 A la vista de cuanto antecede, procede declarar que la Comisión, al adoptar en la Decisión impugnada criterios no previstos por la normativa aplicable al presente

asunto, se ha excedido en el ejercicio de sus competencias. Por consiguiente, debe admitirse el primer motivo y anularse la Decisión impugnada, sin que sea preciso examinar los demás motivos.

Costas

¹³⁵ A tenor del artículo 87, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas si así lo hubiera solicitado la otra parte. Al haber sido desestimados los motivos invocados por la Comisión, procede condenarla a soportar, además de sus propias costas, las costas en que hayan incurrido los demandantes, tal como éstos lo solicitaron. Irlanda soportará sus propias costas, conforme a lo dispuesto en el artículo 87, apartado 4, del Reglamento de Procedimiento.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA (Sala Primera)

decide:

- 1) Desestimar los recursos interpuestos por Thomas Faherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) y O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).**

- 2) **Anular la Decisión 2003/245/CE de la Comisión, de 4 de abril de 2003, relativa a las solicitudes recibidas por la Comisión de aumentar los objetivos del Programa de Orientación Plurianual IV a fin de tener en cuenta determinadas mejoras en materia de seguridad, navegación marítima, higiene, calidad de los productos y condiciones de trabajo en los buques de más de 12 metros de eslora total, en la medida en que se aplica a los buques de los demás demandantes.**

- 3) **Condenar a la Comisión a cargar con sus propias costas y con las de los demandantes citados en el punto 2.**

- 4) **Los demandantes citados en el punto 1 soportarán sus propias costas.**

- 5) **Irlanda soportará sus propias costas.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 13 de junio de 2006.

El Secretario

El Presidente

E. Coulon

R. García-Valdecasas

ANEXO

T-219/03 **Mullglen Ltd**, con domicilio social en Killybegs (Irlanda),

T-220/03 **Cavankee Fishing Co. Ltd**, con domicilio social en Greencastle (Irlanda),

T-221/03 **Padraigh Coneely**, con domicilio en Claregalway (Irlanda),

T-222/03 **Island Trawlers Ltd**, con domicilio social en Killybegs,

T-223/03 **Joseph Doherty**, con domicilio en Burtonport (Irlanda),

T-224/03 **Thomas Faherty**, con domicilio en Kilronan, Aran Islands (Irlanda),

T-225/03 **Pat Fitzpatrick**, con domicilio en Inishmore, Aran Islands (Irlanda),

T-226/03 **Ocean Trawlers Ltd**, con domicilio social en Killybegs,

T-227/03 **Brendan Gill**, con domicilio en Lifford (Irlanda),

T-228/03 **Eugene Hannigan**, con domicilio en Killybegs,

T-229/03 **Edward Kelly**, con domicilio en Greencastle,

T-230/03 **Peter McBride**, con domicilio en Downings (Irlanda),

T-231/03 **Hugh McBride**, con domicilio en Downings,

T-232/03 **Adrian McClennaghan**, con domicilio en Greencastle,

T-233/03 **Noel McGing**, con domicilio en Killybegs,

T-234/03 **Eamon McHugh**, con domicilio en Killybegs,

T-235/03 **Gerard Minihane**, con domicilio en Skibbereen (Irlanda),

T-236/03 **Larry Murphy**, con domicilio en Castletownbere (Irlanda),

T-237/03 **Eileen Oglesby**, con domicilio en Kincasslagh (Irlanda),

T-238/03 **Patrick O'Malley**, con domicilio en Galway (Irlanda),

T-239/03 **O'Neill Fishing Co. Ltd**, con domicilio social en Killybegs (Irlanda),

T-240/03 **Cecil Sharkey**, con domicilio en Clogherhead (Irlanda).