

ARREST VAN HET GERECHT (Eerste kamer)
van 13 juni 2006*

In de gevoegde zaken T-218/03 tot en met T-240/03,

Cathal Boyle, wonende te Killybegs (Ierland), en 22 andere verzoekers wier namen in de bijlage zijn vermeld, vertegenwoordigd door P. Gallagher, SC, A. Collins, SC, en D. Barry, solicitor,

verzoekers,

ondersteund door

Ierland, vertegenwoordigd door D. O'Hagan en C. O'Toole als gemachtigden, bijgestaan door D. Conlan Smyth, barrister, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

intervenient,

* Procestaal: Engels.

tegen

Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door G. Braun en B. Doherty als gemachtigden, domicilie gekozen hebbende te Luxemburg,

verweerster,

betreffende een verzoek tot nietigverklaring van beschikking 2003/245/EG van de Commissie van 4 april 2003 inzake de door de Commissie ontvangen aanvragen tot verhoging van MOP IV-doelstellingen in verband met maatregelen ter verbetering van de veiligheid, de navigatie op zee, de hygiëne, de productkwaliteit en de arbeidsomstandigheden voor vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 12 m (PB L 90, blz. 48), voorzover de Commissie daarin de aanvragen voor vergroting van de capaciteit van verzoekers' vaartuigen afwijst,

wijst

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Eerste kamer),

samengesteld als volgt: J. D. Cooke, kamerpresident, R. García-Valdecasas en I. Labucka, rechters,
griffier: J. Plingers, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 23 november 2005,

het navolgende

Arrest

Het rechtskader

- 1 Artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413/EG van de Raad van 26 juni 1997 inzake de doelstellingen en bepalingen voor de herstructurering, in de periode van 1 januari 1997 tot en met 31 december 2001 van de communautaire visserijsector met het oog op de totstandbrenging van een duurzaam evenwicht tussen de visbestanden en de exploitatie daarvan (PB L 175, blz. 27), luidt als volgt:

„Voorzover zij geen verhoging bewerkstelligen van de visserij-inspanning van de betrokken vaartuigen rechtvaardigen de verhogingen van die capaciteit die uitsluitend voortvloeien uit de verbeteringen op het punt van de veiligheid in de voor de lidstaten bestemde meerjarige oriëntatieprogramma's een even grote verhoging van de doelstellingen voor de vlootsegmenten, die per geval wordt vastgesteld.”

- 2 In punt 3.3 van de bijlage bij beschikking 98/125/EG van de Commissie van 16 december 1997 houdende goedkeuring van het meerjarig oriëntatieprogramma voor de vissersvloot van Ierland voor de periode van 1 januari 1997 tot en met 31 december 2001 (PB 1998, L 39, blz. 41; hierna: „MOP IV”), is bepaald:

„De lidstaten mogen te allen tijde aan de Commissie een programma voor verbetering van de veiligheid van de vloot voorleggen. Overeenkomstig de artikelen 3

en 4 van beschikking 97/413 [...] zal de Commissie bepalen of een eventuele capaciteitsvergroting in het kader van zo'n programma reden is voor een overeenkomstige verhoging van de capaciteitsdoelstellingen voor MOP-IV.

[...]"

- 3 Artikel 6 van verordening (EG) nr. 2792/1999 van de Raad van 17 december 1999 tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen en voorwaarden voor de structurele acties van de Gemeenschap in de visserijsector (PB L 337, blz. 10), is als volgt geformuleerd:

„1. De vernieuwing van de vloot en de modernisering van vissersvaartuigen worden georganiseerd zoals is bepaald in deze titel.

Elke lidstaat legt de Commissie, voor goedkeuring volgens de procedure van artikel 23, lid 2, [...] permanente regelingen voor controle op de vernieuwing en de modernisering van de vloot voor. In het kader van die regelingen [...] tonen de lidstaten aan dat in- en buitenbedrijfstellingen van vaartuigen uit de vloot zodanig zullen worden beheerd dat de capaciteit de in het meerjarig oriëntatieprogramma vastgestelde jaarlijkse doelstellingen, in totaal en voor de betrokken vlootsegmenten, niet overschrijdt of dat de vangstcapaciteit, in voorkomend geval, geleidelijk wordt verminderd tot deze doelstellingen zijn bereikt.

De regeling moet er met name rekening mee houden dat capaciteit, andere dan die van vaartuigen met een totale lengte van minder dan 12 meter, met uitzondering van trawlers, die met overheidssteun aan de visserij is onttrokken, niet mag worden vervangen.

2. De lidstaten kunnen een aanvraag indienen voor een duidelijk omschreven en gekwantificeerde verhoging van de capaciteitsdoelstellingen in verband met maatregelen ter verbetering van de veiligheid, de navigatie op zee, de hygiëne, de productkwaliteit en de arbeidsomstandigheden, op voorwaarde dat die maatregelen niet leiden tot een verhoging van het exploitatieniveau van de betrokken bestanden.

De aanvraag zal behandeld worden door de Commissie en goedgekeurd worden volgens de procedure van artikel 23, lid 2 [...]. Capaciteitsvergrotingen worden in het kader van de in lid 1 bedoelde permanente regelingen door de lidstaten beheerd.”

4 Artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 is per 1 januari 2002 ingetrokken bij beschikking 2002/70/EG van de Raad van 28 januari 2002 houdende wijziging van beschikking 97/413 (PB L 31, blz. 77).

5 Artikel 11, lid 5, van verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad van 20 december 2002 inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid (PB L 358, blz. 59), luidt als volgt:

„De tonnage van vissersvaartuigen van 5 jaar en ouder mag toenemen door modernisering in verband met het hoofddek ter verbetering van de veiligheid aan boord, arbeidsomstandigheden, hygiëne en productkwaliteit, op voorwaarde dat de vangstcapaciteit van het vaartuig daardoor niet toeneemt. [...]”

De feiten

- 6 Verzoekers zijn eigenaren van schepen die deel uitmaken van de Ierse visserijvloot.

- 7 Tussen 1999 en 2001 vond tussen het Department of the Marine & Natural Resources (hierna: „ministerie”) en de Commissie een briefwisseling plaats over artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413.

- 8 Gedurende deze periode, en met name in november en december 2001, diende elk van de verzoekers krachtens artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 en punt 3.3 van de bijlage bij beschikking 98/125 bij het ministerie een aanvraag in voor een verhoging van de capaciteit vanwege verbeteringen die op het punt van de veiligheid waren aangebracht.

- 9 Bij brief van 14 december 2001 verzocht het ministerie de Commissie krachtens artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 om een verhoging van de bruto tonnage (hierna: „GT”) met 1 304 ton voor het polyvalente vlootsegment en met 5 335 GT voor het pelagische vlootsegment van Ierland. Deze brief vormde de aanvulling op een eerdere, als „proefprocedure” aan de Commissie gezonden aanvraag van het ministerie betreffende twee schepen.

- 10 De brief van 14 december 2001 vermeldde dat daarmee gevolg werd gegeven aan de verzoeken van 38 vaartuigeigenaren die hun vaartuig hadden gewijzigd of vervangen dan wel het voornemen hadden om dit te doen. De brief ging vergezeld van een gedetailleerde documentatie betreffende de 38 vaartuigen in kwestie. Blijkens de bij die brief gevoegde tabel bevonden 18 van de verzoekers zich onder die 38 eigenaren.

- 11 Bij brieven van 19 en 21 december 2001 verstrekte het ministerie de Commissie inlichtingen over de schepen waarvan de andere verzoekers de eigenaren zijn.
- 12 Op 4 april 2003 stelde de Commissie beschikking 2003/245/EG vast inzake de door de Commissie ontvangen aanvragen tot verhoging van MOP IV-doelstellingen in verband met maatregelen ter verbetering van de veiligheid, de navigatie op zee, de hygiëne, de productkwaliteit en de arbeidsomstandigheden voor vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 12 m (PB L 90, blz. 48; hierna: „bestreden beschikking”).
- 13 Het dispositief van de bestreden beschikking luidt als volgt:

„Artikel 1

Criteria voor het in aanmerking nemen van aanvragen

Aanvragen tot verhoging van MOP IV-doelstellingen inzake de tonnage worden geacht in aanmerking te komen als is voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. De aanvragen zijn uiterlijk op 31 december 2001 per geval door de lidstaat ingediend;
2. Het vaartuig is naar behoren geregistreerd in het communautaire gegevensbestand van vissersvaartuigen;

3. Het vaartuig heeft een lengte over alles van ten minste 15 m;

4. Het betreft een toeneming van de tonnage door moderniseringswerkzaamheden op het hoofddek die aan een bestaand geregistreerd, op de begindatum van de werkzaamheden ten minste vijf jaar oud vaartuig zijn of zullen worden verricht. Bij vervanging van een op zee verloren gegaan vaartuig is de grotere tonnage het gevolg van het feit dat het vervangende vaartuig meer ruimte op het hoofddek heeft dan het verloren gegane vaartuig;

5. De grotere tonnage vindt haar rechtvaardiging in een verbetering van de veiligheid, de navigatie op zee, de hygiëne, de productkwaliteit en de arbeidsomstandigheden;

6. Van meer ruimte onder het hoofddek van het gewijzigde of vervangende vaartuig is geen sprake.

Aanvragen tot verhoging van MOP IV-doelstellingen inzake het vermogen komen niet in aanmerking.

Artikel 2

De aanvragen die overeenkomstig de in artikel 1 vastgestelde criteria worden ingewilligd, zijn vermeld in bijlage I.

De aanvragen die overeenkomstig de in artikel 1 vastgestelde criteria worden afgewezen, zijn vermeld in bijlage II.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot het Koninkrijk België, Ierland, het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk Zweden en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.”

- ¹⁴ Verzoekers' schepen staan alle op de lijst van „afgewezen aanvragen” in bijlage II bij de bestreden beschikking.

Procesverloop en conclusies van partijen

- ¹⁵ Bij verzoekschriften, neergelegd ter griffie van het Gerecht op 13 juni 2003, ingeschreven onder de nummers T-218/03 tot en met T-240/03, hebben verzoekers de onderhavige beroepen ingesteld. Op voorstel van het Gerecht hebben zij aanvaard dat deze beroepen als één enkele zaak worden behandeld.
- ¹⁶ Bij beschikking van 20 januari 2004 heeft de president van de Vijfde kamer van het Gerecht Ierland toegelaten tot interventie aan de zijde van verzoekers. De memorie in interventie van Ierland is op 10 maart 2004 ingediend. De Commissie heeft op 16 juni 2004 opmerkingen ingediend over deze memorie.

- 17 Bij beschikking van 8 december 2004 heeft het Gerecht (Eerste kamer) partijen in het kader van maatregelen tot organisatie van de procesgang verzocht alle documenten over te leggen waaruit blijkt dat zij eigenaren van de betrokken schepen zijn. Verzoekers hebben aan dit verzoek voldaan.
- 18 Op rapport van de rechter-rapporteur heeft het Gerecht besloten tot de mondelinge behandeling over te gaan, en bij wege van maatregel tot organisatie van de procesgang heeft het partijen verzocht bepaalde documenten over te leggen en bepaalde schriftelijke vragen te beantwoorden. Partijen hebben aan deze verzoeken voldaan.
- 19 Partijen hebben ter terechtzitting van 23 november 2005 pleidooi gehouden en op de vragen van het Gerecht geantwoord.
- 20 Nadat partijen hierover ter terechtzitting zijn gehoord, heeft het Gerecht krachtens artikel 50 van zijn Reglement voor de procesvoering besloten de onderhavige zaken te voegen voor het arrest.
- 21 Verzoekers en Ierland concluderen dat het het Gerecht behage:
- de bestreden beschikking nietig te verklaren voorzover de aanvragen voor verhoging van de capaciteit voor hun schepen daarbij zijn afgewezen;
 - de Commissie te verwijzen in de kosten.

22 De Commissie concludeert dat het het Gerecht behage:

- de beroepen niet-ontvankelijk te verklaren;
- subsidiair, de beroepen ongegrond te verklaren;
- verzoekers te verwijzen in de kosten.

De ontvankelijkheid

23 Volgens de Commissie zijn de onderhavige beroepen niet-ontvankelijk omdat verzoekers door de bestreden beschikking niet rechtstreeks en individueel worden geraakt in de zin van artikel 230, vierde alinea, EG.

24 Tevens hebben enkele verzoekers volgens haar niet aangetoond dat zij eigenaar van de betrokken schepen zijn. Ter terechtzitting heeft zij dit bezwaar echter ingetrokken.

Argumenten van partijen

25 De Commissie merkt vooraf op dat de bestreden beschikking tot de betrokken lidstaten is gericht. Verzoekers zijn daarvan niet de adressaten, zij worden in de beschikking niet met naam genoemd en hebben met de Commissie geen rechtstreekse dialoog gevoerd.

- 26 De bestreden beschikking is vastgesteld naar aanleiding van een verzoek van Ierland om verhoging van de capaciteit van zijn totale vloot. Hoewel de Ierse autoriteiten hun verzoek op feiten betreffende bepaalde schepen hebben gebaseerd, kan niet het standpunt worden aanvaard dat de beschikking in feite tot verzoekers was gericht.
- 27 De Commissie stelt dat verzoekers door de bestreden beschikking niet individueel worden geraakt. Zij worden door deze beschikking slechts geraakt omdat zij vaartuigen bezitten in Ierland. De bestreden beschikking maakt geen inbreuk op hun eigendomsrechten op deze vaartuigen en zij kunnen blijven vissen met hun huidige schepen (arrest Hof van 17 januari 1985, Piraiki-Patraiki e.a./Commissie, 11/82, Jurispr. blz. 207, punt 13). De Commissie voegt daaraan toe dat gesteld al dat de categorie van eigenaren van vissersvaartuigen in Ierland volledig afgebakend zou zijn, verzoekers dan nog niet méér worden geraakt door de beschikking dan enige andere eigenaar van een vissersvaartuig in Ierland.
- 28 Wat het feit betreft dat de bestreden beschikking in bijlage II daarbij verzoekers' vaartuigen vermeldt, stelt de Commissie dat een dergelijke vermelding enkel voortvloeit uit de feitelijke context van de beschikking (arrest Gerecht van 10 juli 1996, Weber/Commissie, T-482/93, Jurispr. blz. II-609).
- 29 De Commissie wijst de parallel van de hand die verzoekers met het arrest Piraiki-Patraiki e.a./Commissie (punt 27 supra) trekken, die haars inziens is gebaseerd op de rehtens en feitelijk onjuiste stelling dat zij „individuele aanvragen voor extra capaciteit aan de Commissie hebben gezonden”.
- 30 Blijkens de rechtspraak wordt aan de algemene strekking en dus aan het regelgevende karakter van een maatregel niet afgedaan door het feit dat het aantal of zelfs de identiteit van de degenen op wie deze op een bepaald moment van toepassing is, met meer of mindere mate van zekerheid kan worden bepaald, zo lang

maar vaststaat dat deze op hen van toepassing is op grond van een objectieve juridische of feitelijke situatie die door de betrokken handeling is omschreven in samenhang met de doelstelling ervan. Het volstaat niet dat wordt aangetoond dat de betrokken maatregel enkel van toepassing is op een „besloten groep” marktdeelnemers (arrest Gerecht van 7 november 1996, Roquette Frères/Raad, T-298/94, Jurispr. blz. II-1531, punten 41 en 42). Hoe dan ook staat de kring van personen met betrekking tot bepaalde vaartuigen niet definitief vast aangezien een vaartuig een andere eigenaar kan krijgen.

- 31 Volgens de Commissie zijn verzoekers evenmin rechtstreeks geraakt in de zin van de rechtspraak (arrest Gerecht van 12 juli 2001, Comafrika en Dole Fresh Fruit Europe/Commissie, T-198/95, T-171/96, T-230/97, T-174/98 en T-225/99, Jurispr. blz. II-1975, punt 96). De bestreden beschikking heeft enkel als rechtsgevolg dat aan de Ierse vloot een capaciteitsverhoging van 203 GT is toegekend (zie artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413). Hoewel de bewijslast op hen rust, zetten verzoekers geenszins uiteen in welk opzicht de bestreden beschikking voor hen gevolgen heeft. Zij voeren overigens niet aan dat deze beschikking hun rechtspositie heeft gewijzigd.
- 32 De discussie over de vraag of verzoekers rechtstreeks worden geraakt kan in casu worden samengevat als de eenvoudige vraag wat de handelwijze van de Commissie voor hen heeft teweeggebracht. De Commissie merkt voorts op dat indien de bestreden beschikking werkelijk automatische gevolgen zou hebben, deze reeds voelbaar zouden moeten zijn geweest.
- 33 Het staat aan de Ierse autoriteiten om te beslissen hoe de capaciteitsverhoging zal worden gebruikt en hoe de aanvragen voor capaciteit die het door de Commissie toegestane niveau overschrijdt, zullen worden behandeld (zie artikel 6, lid 2, van verordening nr. 2792/1999). Voor elke beslissing betreffende bepaalde vaartuigen moeten door de Ierse autoriteiten dus andere, nadere regels worden toegepast; dit zijn dus geen zuiver automatische beslissingen.

- 34 De Commissie betwist verzoekers' argument dat zij een beslissing over individuele vaartuigen heeft genomen. Zij betwist de relevantie van hun voorbeeld over de toekenning van een voor een vaartuig van bijlage I bestemde capaciteitsverhoging aan een ander vaartuig. Om te beginnen hebben de aan de Commissie gerichte aanvragen en de aan een lidstaat gerichte aanvragen niet dezelfde inhoud. Hoewel vervolgens de eigenaar van een in bijlage I vermeld vaartuig kan betogen dat hij een gewettigd vertrouwen heeft in de toewijzing van de aanvragen die hij op nationaal niveau met betrekking tot de vergunning voor zijn vaartuig heeft ingediend, bestaat er geen equivalent voor deze gewettigde verwachting bij een negatieve beslissing. Enerzijds kan er zelfs indien de Commissie de aanvraag om verhoging van de capaciteitsdoelstellingen voor een gehele vloot afwijst, nog sprake zijn van verhogingen van de omvang voor individuele vaartuigen, omdat een lidstaat aanvragen voor capaciteitsverhoging binnen de grenzen van het bij het MOP IV vastgestelde plafond kan aanvaarden. Met name in Ierland zijn er capaciteits-reserves. Anderzijds bestaat er in Ierland een markt voor capaciteiten, zodat een eigenaar voor een nieuw vaartuig altijd extra capaciteit zal kunnen kopen. Anders dan verzoekers betogen, is het bestaan van een dergelijke markt relevant omdat het bewijst dat een negatieve beslissing van de Commissie niet noodzakelijkerwijs tot een negatieve beslissing op de door de individuele marktdeelnemers bij de Ierse autoriteiten ingediende aanvragen leidt.
- 35 De Commissie voegt daaraan toe dat veel van de verzoekers vóór de datum van vaststelling van de bestreden beschikking hebben kunnen vissen. Met andere woorden, verschillende verzoekers hebben ver vóór de bestreden beschikking het economische voordeel van de extra capaciteit genoten. Voorts konden verschillende verzoekers vanaf die beschikking blijven vissen. De Ierse minister van visserij heeft in oktober 2003 vastgesteld dat vijf van verzoekers' vaartuigen vergunningen hadden. Andere aan verzoekers toebehorende vaartuigen hebben in 2004 een vergunning verkregen.
- 36 In antwoord op verzoekers' argument dat zij aan Ierland eenvoudigweg een capaciteitsverhoging van 203 GT had kunnen toekennen zonder de afzonderlijke vaartuigen te noemen, wijst de Commissie er bovendien op dat dit niet afdoet aan het rechtsgevolg van de beschikking, dat voortvloeit uit de verordeningen die de context ervan vormen, en niet wordt bepaald door de vorm van de bestreden beschikking (arrest Hof van 17 juni 1980, Calpak en Società emiliana lavorazione frutta/Commissie, 789/79 en 790/79, Jurispr. blz. 1949, punt 7).

- 37 Wat het argument van Ierland betreft dat verzoekers vanwege het beleid van toevoeging en onttrekking dat voor de Ierse vloot geldt, enorm hoge kosten moesten dragen (zie punt 41 infra), stelt de Commissie dat dit door verzoekers niet is aangevoerd en dat het te laat is aangevoerd. Bovendien doorkruist dit argument verzoekers' stelling doordat daarmee wordt aangetoond dat alle voor hen negatieve gevolgen uit de nationale regeling voortvloeien en niet uit de bestreden beschikking. De Ierse regeling kan bepaalde regels van gemeenschapsrecht weergeven, maar is geen uitvoeringsregeling van de bestreden beschikking.
- 38 Dat Ierland in november 2003 een nieuw beleid voor het verlenen van vergunningen aan vissersvaartuigen (Policy Directive 2/2003) heeft vastgesteld, vormt de bevestiging daarvan. Dit beleid is niet een automatisch gevolg van de bestreden beschikking en toont aan dat de Ierse autoriteiten over een bepaalde marge beschikken om de nationale regeling op het gebied van vergunningen toe te passen.
- 39 Verzoekers betogen dat zij individueel en rechtstreeks worden geraakt door de bestreden beschikking.
- 40 Zij betogen met betrekking tot het rechtstreeks worden geraakt met name dat artikel 6, lid 2, van verordening nr. 2792/1999 (zie punt 33 supra) niet van kracht was op het tijdstip van de bestreden beschikking. Dat dit artikel bepaalt dat de capaciteitsverhogingen worden beheerd door de lidstaten, dient hoe dan ook slechts te worden beschouwd als een eenvoudige aan de lidstaten opgelegde verplichting om de noodzakelijke maatregelen te treffen ter uitvoering van elke positieve beslissing die wordt vastgesteld.
- 41 Ierland betoogt dat het rechtsgevolg van de bestreden beschikking erin bestaat dat verzoekers' aanvragen voor een capaciteitsverhoging in tonnage om veiligheidsredenen, op basis van de criteria van artikel 1 van deze beschikking, uitdrukkelijk

zijn afgewezen. Daaruit volgt dat verzoekers enorm hoge kosten moeten dragen omdat zij gedwongen zijn capaciteit aan te schaffen ter vervanging van de aan veiligheid opgeofferde tonnage, waarop de aanvragen betrekking hebben.

Beoordeling door het Gerecht

- 42 Volgens artikel 230, vierde alinea, EG kan iedere natuurlijke of rechtspersoon beroep instellen tegen de tot hem gerichte beschikkingen, alsmede tegen beschikkingen, die hoewel genomen in de vorm van een verordening, of van een beschikking gericht tot een andere persoon, hem rechtstreeks en individueel raken.
- 43 Aangezien de bestreden beschikking tot Ierland en tot de andere betrokken lidstaten is gericht, dient te worden nagegaan of verzoekers daardoor rechtstreeks en individueel worden geraakt.
- 44 Wat de vraag betreft, of verzoekers door de bestreden beschikking individueel worden geraakt, zij herinnerd aan vaste rechtspraak dat zij die niet de adressaten van een beschikking zijn, slechts kunnen stellen dat zij individueel worden geraakt, indien deze beschikking hen treft uit hoofde van zekere bijzondere hoedanigheden of van een feitelijke situatie, welke hen ten opzichte van ieder ander karakteriseert en hen derhalve individualiseert op soortgelijke wijze als het geval zou zijn bij de adressaat van een beschikking (arresten Hof van 15 juli 1963, Plaumann/Commissie, 25/62, Jurispr. blz. 205, 232, en Piraiki-Patraiki e.a./Commissie, punt 27 supra, punt 11; arrest Gerecht van 27 april 1995, ASPEC e.a./Commissie, T-435/93, Jurispr. blz. II-1281, punt 62).

- 45 In dit verband heeft de Commissie zich in de bestreden beschikking uitgesproken over de verzoeken van de lidstaten tot verkrijging van een algemene verhoging van hun doelstellingen uit hoofde van het MOP IV. Het bij de Commissie ingediende verzoek om verhoging voor de Ierse nationale vloot bestond echter uit alle individuele aanvragen van de vaartuigeigenaren, waaronder die van verzoekers.
- 46 Tevens was de Commissie ingevolge artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 verplicht deze individuele verzoeken „per geval” te behandelen (zie ook punt 2 van de considerans van de bestreden beschikking). Zij heeft in haar stukken betoogd dat zij de situatie van elk in de aanvraag van Ierland vermelde vaartuig „per geval” had onderzocht, en zij heeft ter terechtzitting bevestigd dat met de uitdrukking „per geval” werd bedoeld „per vaartuig”. In dit verband dient te worden opgemerkt dat de „algemene aanvraag” van Nederland door de Commissie is afgewezen omdat geen „details per geval” waren gegeven (bijlage II).
- 47 Voorts vermeldt de Commissie in bijlage I („ingewilligde aanvragen”) en in bijlage II („afgewezen aanvragen”) bij de bestreden beschikking de betrokken vaartuigen. Zo staan alle namen van verzoekers’ vaartuigen in bijlage II.
- 48 Hoewel de bestreden beschikking tot de betrokken lidstaten is gericht, moet worden vastgesteld dat zij een reeks met naam genoemde vaartuigen betreft. De bestreden beschikking moet dus worden aangemerkt als een bundel van individuele beschikkingen, die telkens de rechtspositie van de eigenaren van die vaartuigen raakt, daaronder begrepen die van verzoekers (zie, naar analogie, arrest Hof van 13 mei 1971, *International Fruit Company e.a./Commissie*, 41/70–44/70, Jurispr. blz. 411, punten 17-22).
- 49 Het Gerecht stelt vast dat het aantal en de identiteit van de betrokken vaartuigeigenaren reeds vóór de bestreden beschikking bepaald en controleerbaar waren, en dat de Commissie kon weten dat haar beschikking uitsluitend de belangen

en de rechtspositie van die eigenaren betrof. De bestreden beschikking betreft een gesloten kring van op het tijdstip van vaststelling ervan nauwkeurig bepaalde personen wier rechten de Commissie bedoelde te regelen. Daaruit volgt dat bij deze stand van zaken verzoekers ten opzichte van ieder ander worden gekarakteriseerd en geïndividualiseerd op een soortgelijke wijze als het geval zou zijn bij een adressaat (arrest Hof van 1 juli 1965, Töpfer en Getreide-Import/Commissie EEG, 106/63 en 107/63, Jurispr. blz. 508, op blz. 517).

- 50 Wat de vraag betreft of verzoekers door de bestreden beschikking rechtstreeks worden geraakt, moet volgens vaste rechtspraak aan twee cumulatieve criteria zijn voldaan opdat een particulier rechtstreeks wordt geraakt in de zin van artikel 230, vierde alinea, EG.
- 51 Ten eerste moet de betrokken handeling rechtstreeks gevolgen hebben voor de rechtspositie van de particulier. Ten tweede mag deze handeling aan degenen tot wie zij is gericht en die met de uitvoering ervan zijn belast, geen beoordelingsbevoegdheid laten, omdat zij zuiver automatisch en alleen op grond van de communautaire regeling toepasbaar is, zonder dat daarvoor nadere regels moeten worden gesteld (arrest Hof van 5 mei 1998, Dreyfus/Commissie, C-386/96 P, Jurispr. blz. I-2309, punt 43, en arrest Gerecht van 13 december 2000, DSTV/Commissie, T-69/99, Jurispr. blz. II-4039, punt 24). Aan het tweede criterium is eveneens voldaan wanneer de mogelijkheid dat de lidstaat aan de betrokken handeling geen gevolg zal geven, louter theoretisch is en buiten twijfel staat dat hij vastbesloten is daaraan consequenties te verbinden (arrest Dreyfus/Commissie, reeds aangehaald, punt 44; zie tevens in die zin arrest Piraiki-Patraiki e.a./Commissie, reeds aangehaald, punt 27 supra, punten 8-10).
- 52 In casu staat vast dat de Commissie de enige bevoegde autoriteit was om ingevolge artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 een beslissing te nemen. Geen enkel ander administratief lichaam, de Ierse autoriteiten daaronder begrepen, kon op basis van deze bepaling capaciteitsverhogingen toekennen vanwege verbeteringen op het punt van de veiligheid.

- 53 Bovendien heeft de Commissie, zoals in punt 46 supra is vastgesteld, inderdaad „per geval” beslissingen genomen over de ontvankelijkheid van de aanvragen voor verhoging van de capaciteit van de betrokken vaartuigen. Op elke aanvraag is immers een expliciet antwoord gegeven in de bijlagen bij de bestreden beschikking, waarin verhogingen van de tonnage zijn toegekend aan de vaartuigen in bijlage I, en geen verhoging van de tonnage is toegekend aan de in bijlage II vermelde vaartuigen. De bestreden beschikking vormt aldus een uitdrukkelijke standpuntbepaling over de vraag of artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 al dan niet geldt voor de in de bijlage genoemde vaartuigen.
- 54 In de bestreden beschikking spreekt de Commissie zich als enige bevoegde autoriteit definitief uit over de vraag of bepaalde specifieke vaartuigen op basis van de voorwaarden voor toepassing van de in artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 bedoelde uitzondering in aanmerking komen voor een verhoging van de capaciteit. Door aldus vast te stellen dat verzoekers’ vaartuigen daarvoor niet in aanmerking komen, heeft de bestreden beschikking tot rechtstreeks en definitief gevolg dat een gemeenschapsrechtelijke maatregel op hen niet kan worden toegepast. Daaruit volgt dat een dergelijke beschikking verzoekers rechtstreeks raakt.
- 55 Daaraan dient te worden toegevoegd dat de lidstaten ingevolge hun verplichting om het gemeenschapsrecht toe te passen, verplicht waren de in bijlage I vermelde verhogingen aan de desbetreffende vaartuigen toe te kennen. Met name konden zij niet een door de Commissie voor een vaartuig van bijlage I toegekende extra capaciteit, toekennen aan een vaartuig van bijlage II. De vaartuigen van bijlage II, waaronder die van verzoekers, hebben dus geen recht op een capaciteitsverhoging vanwege verbeteringen op het punt van de veiligheid. Aangezien enkel de Commissie een dergelijke capaciteitsverhoging kon toekennen, werd het lot van de vaartuigen door haar definitief bepaald.
- 56 Dit gevolg van de bestreden beschikking vloeit uitsluitend voort uit de gemeenschapsregeling, nu de Commissie de enige bevoegde autoriteit is om artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 toe te passen. De nationale autoriteiten hebben geen enkele

beoordelingsbevoegdheid ten aanzien van hun verplichting om deze beschikking uit te voeren. Zij hebben geen enkele keuze en ook geen manoeuvreerruimte wat de toekenning betreft van de extra capaciteit op het punt van de veiligheid, en moeten deze beschikking zuiver automatisch uitvoeren, zonder dat daarvoor nadere regels moeten worden gesteld.

- 57 De respectieve argumenten van partijen betreffende de vraag of de bestreden beschikking al dan niet praktische gevolgen heeft voor de betrokken vaartuigen, zijn in dit verband irrelevant. Het Gerecht staat immers op het standpunt dat verzoekers rechtstreeks worden geraakt omdat de bestreden beschikking de betrokken vaartuigen heeft uitgesloten van de mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een capaciteitsverhoging krachtens artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413, ongeacht de praktische situatie van de vaartuigen en in het bijzonder ongeacht de vraag of voor en na de bestreden beschikking met die vaartuigen werd gevist.
- 58 Aan de beoordelingen in de punten 52 tot en met 56 hierboven wordt niet afgedaan door het argument van de Commissie dat Ierland theoretisch zou kunnen beslissen extra capaciteit aan verzoekers' vaartuigen toe te kennen. Een nationale beslissing van dit type doet de bestreden beschikking niet haar automatische toepasbaarheid verliezen. Juridisch staat zij los van de toepassing van de bestreden beschikking krachtens het gemeenschapsrecht. Deze nationale beslissing heeft tot gevolg dat verzoekers' positie opnieuw wordt gewijzigd, met name doordat voor hen de noodzaak vervalt om vervangende capaciteit aan te schaffen. Deze tweede wijziging van hun rechtspositie vloeit uitsluitend voort uit de nationale beslissing, en niet uit de uitvoering van de bestreden beschikking.
- 59 Wat het argument van de Commissie betreft dat verzoekers de negatieve gevolgen hadden kunnen vermijden door op de markt extra capaciteit te kopen, dit heft het rechtstreekse gevolg van de bestreden beschikking beslist niet op, doch toont aan dat de beschikking tot gevolg had dat verzoekers maatregelen moesten treffen om het hoofd te bieden aan de door de bestreden beschikking ontstane situatie.
- 60 Daaruit volgt dat de door de Commissie opgeworpen exceptie van niet-ontvankelijkheid moet worden afgewezen.

- 61 Gelet op de antwoorden van Ierland op de in het kader van de maatregelen tot organisatie van de procedure gestelde vragen, heeft het Gerecht echter ambthelpe de vraag gesteld of vier verzoekers in casu procesbelang hadden (zie punt 17 supra). Het betreft Thomas Faherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) en O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).
- 62 Blijkens deze antwoorden waren de aanvragen van deze vier verzoekers gebaseerd op het voornemen dat zij destijds hadden om vaartuigen te laten bouwen en daaraan de in bijlage II van de bestreden beschikking vermelde namen te geven. Gebleken is echter dat deze verzoekers die vaartuigen niet hebben gebouwd, zodat zij op het tijdstip van de bestreden beschikking in feite niet eigenaar van de betrokken vaartuigen waren. Daaruit volgt dat die verzoekers geen procesbelang hebben. Hoe dan ook worden zij door de bestreden beschikking niet individueel geraakt omdat de betrokken vaartuigen fictief zijn.

Ten gronde

- 63 Tot staving van hun beroep voeren verzoekers drie middelen aan: ontbreken van bevoegdheid van de Commissie, motiveringsgebrek, en schending van het beginsel van gelijke behandeling. Om te beginnen dient het eerste middel te worden onderzocht.

Argumenten van partijen

- 64 Vooraf zetten verzoekers uiteen dat hun aanvragen verbeteringen op het punt van de veiligheid betreffen overeenkomstig richtlijn 93/103/EG van de Raad van

23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (PB L 307, blz. 1), en het Verdrag van Torremolinos. Het merendeel van hen heeft eenvoudigweg hun bestaande vaartuigen vervangen door nieuwe vaartuigen. In de zaken T-220/03, Cavankee Fishing Co. Ltd/Commissie, en T-227/03, Brendan Gill/Commissie, hadden verzoekers aanvankelijk hun vaartuigen gewijzigd en in dit verband een verhoging van de tonnage aangevraagd. Nadien hebben zij hun vaartuigen vervangen en eveneens een verhoging van de tonnage voor de nieuwe vaartuigen aangevraagd.

- 65 Verzoekers betogen dat voorzover de Commissie een bevoegdheid uit hoofde van de artikelen 3 en 4 van beschikking 97/413 en van punt 3.3 van de bijlage bij beschikking 98/125 uitvoerende, deze bevoegdheid beperkt was door het bepaalde in beschikking 97/413. Blijkens deze laatste beschikking mocht de Commissie met haar beslissing over elke aanvraag enkel onderzoeken, enerzijds, of de voorgestelde capaciteitsverhoging uitsluitend voortvloeiende uit verbeteringen op het punt van de veiligheid, en anderzijds of deze verhoging tot een verhoging van de visserij-inspanning van de betrokken vaartuigen leidde. Daaruit volgt volgens hen dat artikel 4 van beschikking 97/413 de Commissie niet toestaat bepaalde in artikel 1 van de bestreden beschikking genoemde criteria toe te passen.
- 66 Verzoekers betwisten niet de in artikel 1, leden 1 en 3, van de bestreden beschikking vermelde criteria.
- 67 Wat daarentegen het criterium in artikel 1, lid 2, van de bestreden beschikking betreft, te weten dat het vaartuig naar behoren moet zijn geregistreerd in het communautaire gegevensbestand van vissersvaartuigen (hierna: „tweede criterium”), betogen zij dat dit noch in beschikking 97/413 noch in beschikking 98/125 voorkomt. Voorzover daarmee wordt beoogd de mogelijkheid te beperken om verhogingen van de capaciteit die voortvloeien uit verbeteringen op het punt van de veiligheid, aan te vragen voor vervangingsvaartuigen, is het tweede criterium geheel

ongerechtvaardigd, omdat beschikking 97/413 en beschikking 98/125 niet uitsluiten dat op aanvragen voor vervangingsvaartuigen positief wordt beslist.

- 68 Wat het criterium van artikel 1, lid 4, van de bestreden beschikking betreft, te weten dat het om een toeneming van de tonnage moet gaan door moderniseringswerkzaamheden op het hoofddek die aan een bestaand geregistreerd, op de begindatum van de werkzaamheden ten minste vijf jaar oud vaartuig zijn of zullen worden verricht (hierna: „vierde criterium”), hiervoor geven beschikking 97/413 en beschikking 98/125 evenmin een rechtvaardiging.
- 69 In de eerste plaats herinneren verzoekers eraan dat deze bepalingen de verbeteringen op het punt van de veiligheid niet beperken tot bestaande geregistreerde vaartuigen. Zij beklemtonen dat de leeftijd van een vaartuig niets van doen heeft met de door de Raad gegeven definitie van „visserij-inspanning”. Derhalve is de Commissie onbevoegd om rekening te houden met de leeftijd van de vaartuigen, wanneer zij in het kader van de haar bij beschikking 97/413 verleende bevoegdheden beschikkingen vaststelt.
- 70 In de tweede plaats vereist beschikking 97/413 niet dat de vaartuigen bij aanvang van de werkzaamheden ten minste vijf jaar oud zijn. Dit laatste vereiste lijkt te zijn ingegeven door artikel 11, lid 5, van verordening nr. 2371/2002, die kennelijk niet het beheer van het MOP IV kan regelen.
- 71 In de derde plaats blijven de verbeteringen op het punt van de veiligheid niet beperkt tot moderniseringswerkzaamheden op het hoofddek. De Commissie heeft geen enkele bevoegdheid om enige categorie werkzaamheden uit te sluiten. In het bijzonder kan de capaciteitsverhoging door werkzaamheden onder het hoofddek voortvloeien uit uitsluitend verbeteringen op het punt van de veiligheid, bijvoorbeeld wanneer daarmee het vrijboord en het drijfvermogen van het vaartuig worden vergroot.

- 72 Voorts heeft de Commissie in het algemeen geredeneerd zonder te verwijzen naar de specifieke omstandigheden van elke bij haar ingediende aanvraag. Verzoekers menen dat werkzaamheden onder het hoofddek wél een capaciteitsverhoging die uitsluitend voortvloeit uit verbeteringen op het punt van de veiligheid, kunnen vormen. Door niet op elke aanvraag afzonderlijk in te gaan heeft de Commissie de haar opgelegde verplichting om de aanvragen per geval te behandelen kennelijk geschonden.
- 73 Wat in de vierde plaats de uitzondering voor op zee verloren gegane vaartuig betreft, deze geldt enkel voor de door de Commissie onbevoegd genomen beslissing om de toepassing van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 te beperken tot bestaande geregistreerde vaartuigen van ten minste vijf jaar oud op de begindatum van de werkzaamheden. Bovendien is deze uitzondering in strijd met de redenering van de Commissie dat de nieuwe vaartuigen die op zee verloren gegane vaartuigen vervangen, de visserij-inspanning verhogen.
- 74 Wat het in artikel 1, lid 6, van de bestreden beschikking bedoelde criterium betreft, te weten dat er geen sprake is van meer ruimte onder het hoofddek van het gewijzigde of vervangende vaartuig (hierna: „zesde criterium”), voeren verzoekers aan dat dit niet rechtstreeks verband houdt met de vraag of een bepaald voorstel voor capaciteitsverhoging dat krachtens artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 is ingediend, aan de vereisten van deze bepaling voldoet.
- 75 Ierland sluit zich aan bij verzoekers' argumentatie. Deze staat meent dat de criteria in de leden 2 tot en met 5 van artikel 1 van de bestreden beschikking (zie punt 13 supra) geen wettelijke grondslag hebben en gelet op beschikking 97/413 onbevoegd zijn vastgesteld.

- 76 Het argument van de Commissie dat Ierland een veel grotere verhoging van de vloottonnage heeft aangevraagd dan de andere lidstaten, is volgens verzoekers in casu volledig irrelevant.
- 77 De Commissie betoogt vooraf dat in alle zaken de nieuwe vaartuigen groter zijn dan die welke zij moeten vervangen. In enkele gevallen is voorgesteld een aantal oude vaartuigen aan de vloot te onttrekken om nieuwe toe te voegen. Deze capaciteit is soms verdeeld over verschillende vaartuigen zodat het niet altijd eenvoudig is om een rechtstreekse vergelijking van de vaartuigen te maken. De Commissie voegt daaraan toe dat wanneer een verhoging van de omvang van de vaartuigen in percentage kan worden uitgedrukt, het om een aanzienlijke verhoging gaat, zelden minder dan 30 % en meestal tussen 70 en 90 %. De Commissie voegt voorts toe dat de door Ierland aangevraagde capaciteitsverhoging tot een verhoging van de tonnage van de Ierse vloot met ongeveer 11 % leidt.
- 78 De Commissie stelt dat de Raad de mogelijkheid om de vlootcapaciteit van een lidstaat om veiligheidsredenen te verhogen, heeft opengelaten. Gelet op het doel van beschikking 97/413 om de visserijvloeten te bevrozen of de verkleinen, vormt deze mogelijkheid echter een uitzondering op het algemene beginsel en moet zij eng worden uitgelegd.
- 79 Vervolgens stelt de Commissie dat de betwiste criteria expliciet of impliciet uit de relevante verordeningsbepalingen volgen. Zij betwist dat zij haar bevoegdheden heeft overschreden door in de bestreden beschikking deze criteria te geven.
- 80 Zij brengt in herinnering dat de gemeenschapsinstellingen op landbouwgebied, visserij daaronder begrepen, over een ruime discretionaire bevoegdheid beschikken (arresten Hof van 5 oktober 1994, Crispoltoni e.a., C-133/93, C-300/93 en C-362/93,

Jurispr. blz. I-4863, punt 42, en 12 juli 2001, Jippes e.a., C-189/01, Jurispr. blz. I-5689, punt 80).

- 81 Wat het tweede criterium betreft, betoogt de Commissie dat verzoekers niet duidelijk uiteenzetten in welk opzicht daartegen bezwaar valt te maken. Hoewel dit criterium in beschikking 97/413 en beschikking 98/125 niet uitdrukkelijk wordt genoemd, komt het daarin wel impliciet voor. De aanvraag van Ierland is erop gericht een verhoging van de capaciteit van zijn visserijvloot te verkrijgen. Blijkens artikel 1 van verordening (EG) nr. 2090/98 van de Commissie van 30 september 1998 betreffende het communautaire gegevensbestand van vissersvaartuigen (PB L 266, blz. 27) is dit bestand een eenvoudige lijst van vissersvaartuigen zoals omschreven in artikel 3 van verordening (EEG) nr. 3760/92 van de Raad van 20 december 1992 tot invoering van een communautaire regeling voor de visserij en de aquacultuur (PB L 389, blz. 1).
- 82 Het zou vreemd zijn dat de capaciteit van de Ierse visserijvloot zou kunnen worden verhoogd door rekening te houden met vaartuigen die geen vissersvaartuigen zijn of die niet in Ierland zijn geregistreerd. Dat is de reden waarom artikel 6 van beschikking 98/125 bepaalt dat Ierland alle veranderingen in de situatie van de vissersvloot en van de visserij-inspanning aan de Commissie moet medelen overeenkomstig de procedures die waren vastgesteld bij de verordening die destijds het bestand omschreef.
- 83 De Commissie merkt op dat verzoekers' bezwaar betreffende het tweede criterium betrekking heeft op het vereiste dat de vaartuigen niet nieuw mogen zijn, welk vereiste haar rechtvaardiging vindt in de hieronder (punten 87-94) uiteengezette redenen.
- 84 Wat het vierde criterium betreft (zie punt 13 supra) meent de Commissie dat zij met de omschrijving daarvan haar bevoegdheden niet heeft overschreden.

- 85 Wat in de eerste plaats de uitsluiting van nieuwe vaartuigen betreft, stelt zij dat artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 bepaalde dat de capaciteitsverhogingen door verbeteringen op het punt van de veiligheid slechts aanvaardbaar waren indien zij geen verhoging van de visserij-inspanning van de betrokken vaartuigen bewerkstelligden. Deze beperking, die door verzoekers in replek systematisch wordt miskend, is in overeenstemming met het algemene doel van beschikking 97/413, te weten de verlaging van de hoeveelheid vis die door de vloot van elke lidstaat wordt gevangen.
- 86 Volgens de Commissie is algemeen aanvaard dat nieuwe vaartuigen efficiënter zijn dan de vaartuigen die zij vervangen, zodat zelfs indien hun tonnage of hun vermogen gelijk blijft, de werkelijke capaciteit van een nieuw vaartuig groter is. Aldus bewerkstelligt de inbedrijfstelling van een nieuw vaartuig onvermijdelijk een „verhoging van de visserij-inspanning van de betrokken vaartuigen”, zodat de uitzondering van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 voor die verhoging dus niet geldt.
- 87 Verzoekers verruimen de term „verbeteringen” in artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 zodat daaronder de volledige vervanging van een vaartuig valt. De capaciteit van een nieuw vaartuig is echter groter dan die van het vaartuig dat het vervangt, niet alleen vanwege de op het punt van de veiligheid aangebrachte verbeteringen, maar ook omdat het in het algemeen technisch beter is. Bijgevolg kan niet worden gesteld dat de verhoging van de capaciteit van verzoekers’ vaartuigen „uitsluitend” is te wijten aan verbeteringen op het punt van de veiligheid, zoals deze bepaling vereist.
- 88 Volgens de Commissie is een nieuw vaartuig zelfs bij een zelfde tonnage en vermogen beter dan een oud vaartuig, gelet op de volgende elementen:
- gebruik van elektronische apparatuur om de vis op te sporen en om de diepte en de snelheid van het sleepnet precies te meten;

- efficiënter gebruik van brandstof;

- grotere efficiëntie van de schroef en verbetering van de hydrodynamische kwaliteit van het net waardoor het vaartuig met hetzelfde vermogen een groter net kan slepen;

- gebruik van een krachtiger apparatuur op het dek zodat het net vaker kan worden binnengehaald (op de grootste schepen werkt de apparatuur op het dek op hulpmotoren die niet meetellen bij de berekening van het vermogen van het vaartuig);

- gebruik van gemechaniseerde apparatuur voor het maken van de beug waardoor tegelijkertijd meer haken kunnen worden uitgezet en ingehaald.

⁸⁹ De Commissie voegt daaraan toe dat artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 niet tot doel had een procedure voor de toevoeging van nieuwe vissersvaartuigen aan de vloot in te stellen. Daarvoor geldt het systeem van toevoegingen en onttrekkingen waarnaar in artikel 6 van verordening nr. 2792/1999 en in artikel 6 van beschikking 97/413 wordt verwezen. De door verzoekers verdedigde uitlegging betekent dat elk vaartuig, hoe nieuw ook, op elk moment door een ander zou kunnen worden vervangen (bijvoorbeeld de Mark Amay, waar zaak T-222/03 over gaat, die in 2000 is gebouwd en slechts twee jaar later is vervangen door een vaartuig dat bijna 50 % groter was). Een dergelijke logica zou nu tot een exponentiële groei van de vloot leiden en zou zelfs een bedreiging voor de veiligheid op zee kunnen vormen. De bouwers en de eigenaren van vaartuigen zouden in de verleiding komen vaartuigen met een steeds groter tonnage en vermogen te bouwen en daarbij op de veiligheidsvoorzieningen te besparen.

- 90 Bovendien is het doel van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 om een capaciteitsverhoging toe te staan die voortvloeit uit „verbeteringen op het punt van de veiligheid”. Met de leeftijd van een vaartuig heeft de Commissie niet in abstracto rekening gehouden, maar wel als criterium om te bepalen of aan dat vaartuig verbeteringen op het punt van de veiligheid moesten worden aangebracht. Een nieuw vaartuig voldoet aan de recente veiligheidsnormen. Bijgevolg vereisen de veiligheidsvoorzieningen van nieuwe vaartuigen geen grote verbeteringen.
- 91 De briefwisseling tussen Ierland en de Commissie waarop verzoekers zich beroepen, is niets anders dan een eenvoudig verzoek om inlichtingen. In deze briefwisseling vermeldt de Commissie niet alle toepasselijke criteria en had zij ook geen reden daartoe.
- 92 Wat in de tweede plaats het criterium van vijf jaar betreft, voert de Commissie aan dat een leeftijdsgrens moet worden vastgesteld om de begrippen „nieuw vaartuig” en „bestaand vaartuig” objectief te kunnen omschrijven. Zij heeft een periode van vijf jaar gekozen gelet op het feit dat een vissersvaartuig gemiddeld 20 tot 25 jaar meegaat en dat het gedurende de eerste vijf jaren normalerwijze niet behoeft te worden gemoderniseerd. De Commissie wijst erop dat zij er niet vanuit gaat dat artikel 11, lid 5, van verordening nr. 2371/2002 de rechtsgrondslag voor de periode van vijf jaar is. Deze bepaling komt echter wel overeen met de opvattingen van de Commissie in dit verband. Zij meent dat de grens van vijf jaar impliciet in de regeling is opgenomen.
- 93 Wat in de derde plaats het criterium betreft dat de werkzaamheden op het hoofddek moeten worden verricht, stelt de Commissie dat volgens de wet van Archimedes het door het vaartuig gedragen gewicht gelijk is aan de hoeveelheid door het ondergedompelde gedeelte van de romp verplaatste water. Iedere vergroting van de omvang van de romp vergroot noodzakelijkerwijs de hoeveelheid verplaatst water en bijgevolg het gewicht dat het vaartuig kan dragen. De vergroting van de omvang van de romp kan dus overeenkomen met een vergroting van de omvang van het vaartuig en daarmee van de visserij-inspanning. De Commissie zet uiteen dat zij derhalve heeft gemeend dat een vergroting van de ruimte onder het hoofddek automatisch tot een verhoging van de visserij-inspanning leidde en dus in strijd was met artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413.

- 94 De op het hoofddek verrichte verbeteringen daarentegen vergroten de capaciteit van het vaartuig gewoonlijk niet en houden nauwer verband met de veiligheid. Volgens de Commissie kan het gewicht van een vaartuig boven het hoofddek niet aanzienlijk worden verhoogd omdat dit negatieve gevolgen heeft voor de stabiliteit ervan. De visruimen kunnen zich niet op het hoofddek bevinden, dat in het algemeen wordt gebruikt voor werk en onderkomen.
- 95 Verzoekers' stelling dat de veiligheidsvoorzieningen boven het hoofddek altijd tot gevolg hebben dat het vaartuig instabiel wordt, is te algemeen. Het gevolg van dergelijke voorzieningen voor de stabiliteit is afhankelijk van het vaartuig. Volgens de Commissie is het in bepaalde gevallen mogelijk enig gewicht toe te voegen boven het hoofddek.
- 96 De Commissie voegt daaraan in dupliek toe dat zij, anders dan verzoekers stellen, per geval een onderzoek heeft verricht. Zij merkt in dit verband op dat zij in de documenten betreffende het vaartuig dat de *Áine* moest vervangen (zaak T-223/03), een fout heeft ontdekt. Aangezien haar verweerschrift 23 zaken betrof, moest zij zich voorts wel uitdrukken in algemene bewoordingen.
- 97 In de vierde plaats zet de Commissie uiteen dat een vaartuig van minder dan vijf jaar, hoewel het niet hoeft te worden gemoderniseerd of vervangen, wel op zee verloren kan gaan. De eigenaar ervan is dan gedwongen het te vervangen om te kunnen blijven vissen. In dat geval is het vervangingsvaartuig niet noodzakelijkerwijs identiek aan het vorige en de veiligheidsvoorzieningen kunnen daarbij zijn verbeterd. Anders dan verzoekers betogen is dat niet in tegenspraak met het argument van de Commissie dat nieuwe vaartuigen efficiënter zijn. Aangezien het oude op zee verloren gegane vaartuig niet meer beschikbaar is ter vergelijking, kan

niet worden berekend hoeveel aan efficiëntie wordt gewonnen. Er is dus geen grondslag om de betrokken reders te verplichten om vaartuigen met geringere capaciteit aan te schaffen. Voorts hoeft een vaartuig dat een op zee verloren gegaan vaartuig vervangt, niet een grotere vervoerscapaciteit te hebben.

98 Wat het in artikel 1, lid 5, van de bestreden beschikking bedoelde criterium (hierna: „vijfde criterium”) betreft, begrijpt de Commissie niet welke slotsom verzoekers trekken uit de stelling dat dit criterium verder gaat dan het begrip „veiligheid”. Heeft zij dit begrip te ruim uitgelegd, dan is dat gunstig voor verzoekers omdat een groter scala aan werkzaamheden daaronder zou kunnen vallen. De Commissie meent derhalve dat de bewoordingen van het vijfde criterium gerechtvaardigd zijn gelet op artikel 6 van verordening nr. 2792/1999. Hoe dan ook blijkt uit het onderzoek hierboven dat de voorstellen betreffende verzoekers’ vaartuigen alle zijn afgewezen op basis van het vierde criterium, zodat de nietigverklaring van de bestreden beschikking voorzover deze op het vijfde criterium is gebaseerd, geen wijziging in verzoekers’ positie meebrengt.

99 Wat het zesde criterium betreft, meent de Commissie dat dit wordt gerechtvaardigd door de hierboven (punt 93) vermelde redenen.

Beoordeling door het Gerecht

100 In artikel 1 van de bestreden beschikking noemt de Commissie zes criteria op grond waarvan aanvragen voor capaciteitsverhoging kunnen worden aanvaard (zie punt 13

supra). Volgens verzoekers was de Commissie niet bevoegd om het tweede, het vierde, het vijfde en het zesde criterium vast te stellen. Zij betogen in het bijzonder dat de Commissie haar bevoegdheden heeft overschreden voorzover zij het begrip „verbeteringen op het punt van de veiligheid” heeft beperkt tot wijzigingen aan een bestaand geregistreerd, op de begindatum van de werkzaamheden ten minste vijf jaar oud vaartuig (tweede en vierde criterium).

- 101 Opgemerkt zij dat het Hof heeft geoordeeld dat de Commissie alle maatregelen mag treffen die nodig of doelmatig zijn voor de uitvoering van de basisregeling, voorzover zij niet in strijd zijn met deze regeling of met de uitvoeringsregeling van de Raad (arresten Hof van 15 mei 1984, Zuckerfabrik Franken, 121/83, Jurispr. blz. 2039, punt 13; 17 oktober 1995, Nederland/Commissie, C478/93, Jurispr. blz. I-3081, punt 31, en 30 september 2003, Duitsland/Commissie, C-239/01, Jurispr. blz. I-10333, punt 55).
- 102 In casu blijkt uit artikel 9 van beschikking 97/413 (en uit de daarin genoemde verordeningsbepalingen) dat de Commissie bevoegd is de doelstellingen en bepalingen van deze beschikking ten uitvoer te leggen volgens de zogenoemde procedure van het comité van beheer (zie tevens punt 9 van de considerans van de bestreden beschikking). Volgens de rechtspraak kan de Commissie in het kader van die procedure een bijzonder ruime uitvoerende bevoegdheid hebben (zie in die zin arrest Hof van 30 oktober 1975, Rey Soda, 23/75, Jurispr. blz. 1279, punten 13 en 14).
- 103 De Commissie stelt echter niet dat zij bevoegd was om in de bestreden beschikking volledig nieuwe criteria toe te voegen. Voorzover zij erkent dat het tweede en het vierde criterium tot gevolg hebben dat nieuwe vaartuigen niet in aanmerking komen voor een capaciteitsverhoging uit hoofde van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413,

stelt zij echter dat deze criteria expliciet of impliciet uit deze bepaling voortvloeien (zie punt 79 supra).

104 Aangezien alle door verzoekers ingestelde beroepen aanvragen voor volledig nieuwe vaartuigen betreffen, dient te worden onderzocht of de uitsluiting van nieuwe vaartuigen een uitvoering vormt van het hoofdcriterium van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413, dan wel of deze uitsluiting daarmee in strijd is.

105 Vastgesteld dient te worden dat artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 (zie punt 1 supra) geen beperking stelt aan de leeftijd van het vaartuig dat in aanmerking kan komen voor een capaciteitsverhoging op het punt van de veiligheid. De bewoordingen van deze bepaling laten op het eerste gezicht elke capaciteitsverhoging toe die het gevolg is van verbeteringen op het punt van de veiligheid, voorzover deze verhoging geen verhoging van de visserij-inspanning bewerkstelligt. Indien de Raad nieuwe vaartuigen had willen uitsluiten, had hij dit waarschijnlijk gepreciseerd (zie in dit verband punt 117 infra).

106 Tevens dient te worden vastgesteld dat de andere bepalingen die naar de uitzondering van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 verwijzen, te weten punt 3.3 van de bijlage bij beschikking 98/125 (zie punt 2 supra) en artikel 6, lid 2, van verordening nr. 2792/1999 (zie punt 3 supra), geen enkele aanwijzing bevatten dat deze uitzondering uitsluitend vaartuigen van meer dan vijf jaar betreft (zie tevens punt 12 van de considerans van beschikking 97/413).

107 In dit verband zij vastgesteld dat artikel 6 van verordening nr. 2792/1999 het opschrift „Vernieuwing van de vloot en modernisering van de vissersvaartuigen” heeft. De Commissie heeft ter terechtzitting erkend dat artikel 6, lid 2, van deze verordening artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 weergaf. Het Gerecht stelt vast

dat, in het bijzonder gelet op het genoemde opschrift, indien artikel 6, lid 2, enkel voor oude vaartuigen zou gelden, de verordening dit zou preciseren.

- 108 Anders dan de Commissie betoogt, moet het begrip „verbeteringen” in artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 niet worden opgevat als een verwijzing naar verbeteringen aan een specifiek vaartuig, maar als een verwijzing naar de nationale vloot. In dit verband verwijst met name punt 3.3 van de bijlage bij beschikking 98/125 naar een „programma voor verbetering van de veiligheid” van de nationale vloot in het algemeen.
- 109 Ook de doelen van beschikking 97/413 dienen in aanmerking te worden genomen. Deze beschikking heeft immers de instandhouding van de visbestanden in de communautaire wateren tot doel. De Raad heeft er echter rekening mee gehouden dat „in de communautaire visserijvloot de hoogste veiligheidsnormen dienen te worden nageleefd” (punt 12 van de considerans). Op die grond heeft hij artikel 3 (dat andere vissersvaartuigen dan trawlers, met een totale lengte van minder dan 12 meter betreft) en artikel 4, lid 2, in deze beschikking opgenomen.
- 110 Anders dan de Commissie suggereert, is het voor het verzekeren van bovengenoemde doelstelling van beschikking 97/413 niet noodzakelijk dat nieuwe vaartuigen van de bij artikel 4, lid 2, van deze beschikking ingestelde regeling worden uitgesloten. Het Gerecht beklemtoont in dit verband dat dit voorschrift in overeenstemming is met dat doel aangezien het verhogen van de visserij-inspanning verbiedt. De Commissie, die zeer grote verhogen in omvang aanvoert die niet zijn gemotiveerd door veiligheidsredenen, had de vaartuigen per geval kunnen onderzoeken om vast te stellen of er al dan niet sprake was van een verhoging van de visserij-inspanning. Zij wijst er immers zelf op dat het verbod op een dergelijke verhoging erop gericht is de algemene doelstelling van beschikking 97/413 te bereiken, te weten het verminderen van de hoeveelheid vis die in de Gemeenschap wordt gevangen (zie punt 85 supra).

- 111 De Commissie stelt dat artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 niet is bedoeld om een procedure voor de toevoeging van nieuwe vissersvaartuigen aan de vloot in te stellen. Voor deze procedure geldt het systeem van toevoeging en onttrekking als bedoeld in artikel 6 van verordening nr. 2792/1999 en in artikel 6 van beschikking 97/413.
- 112 Deze stellingen van de Commissie zijn door verzoekers niet betwist. Zij erkennen immers dat alle nieuwe vaartuigen de in laatstgenoemde bepalingen bedoelde procedure voor toevoeging aan de vloot moeten eerbiedigen. Niets staat er echter aan in de weg dat op een vaartuig dat overeenkomstig het stelsel van toevoeging en onttrekking van artikel 6 van verordening nr. 2792/1999 en artikel 6 van beschikking 97/413 in de vloot is opgenomen, de uitzondering van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 wordt toegepast. De laatste volzin van artikel 6, lid 2, van verordening 2792/1999 bepaalt immers dat capaciteitsvergrotingen die het gevolg zijn van verbeteringen op het punt van de veiligheid, in het kader van de in artikel 6, lid 1, van deze verordening bedoelde permanente regelingen voor controle op de vernieuwing en de modernisering van de vloot, door de lidstaten worden beheerd.
- 113 Daaraan dient te worden toegevoegd dat de regeling van toevoeging en onttrekking („in- en uitgaande bewegingen”) waarnaar artikel 6 van beschikking 97/413 verwijst, niet is beperkt tot nieuwe vaartuigen. Voor toevoeging van een gebruikt vaartuig (dat bijvoorbeeld voordien deel uitmaakte van een andere nationale vloot) vereist deze regeling dat capaciteit wordt ingetrokken. De Commissie betwist evenwel niet dat voor gebruikte vaartuigen een capaciteitsvergroting uit hoofde van artikel 4, lid 2, van die beschikking kan gelden.
- 114 Bovendien stelt het Gerecht vast dat de Commissie artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 zelf aldus heeft uitgelegd dat het aanvragen voor capaciteitsverhogingen in verband met de toevoeging van nieuwe vaartuigen toestaat.

- 115 In dit verband zij vastgesteld dat de Commissie blijkens de voorstukken van beschikking 2002/70, waarbij artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 per 1 januari 2002 is ingetrokken, op het standpunt stond dat laatstgenoemde bepaling tevens voor nieuwe vaartuigen gold. Bij beschikking 2002/70 is de geldigheidsperiode van beschikking 97/413 tot en met 31 december 2002 verlengd. Welnu, blijkens de toelichting bij het door de Commissie geformuleerde voorstel voor een beschikking van de Raad tot wijziging van beschikking 97/413 [COM(2001) 322 def.]:

„moeten bij verlenging [van beschikking 97/413] op z'n minst maatregelen worden genomen om te bereiken dat [de doelstellingen van MOP IV] doeltreffender worden toegepast. Bijgaand voorstel maakt daarom een einde aan de nu op grond van artikel 3 en 4 van beschikking 97/413 [...] bestaande mogelijkheid om de MOP-doelstellingen bij te stellen bij capaciteitsvergroting in verband met de veiligheid. Alle nieuwe vaartuigen moeten volgens minimumeisen inzake veiligheid worden gebouwd en de capaciteit om die nieuwe vaartuigen te kunnen bouwen, moet worden gevonden binnen de geldende capaciteitsdoelstellingen van de MOP's.”

- 116 Uit dit fragment blijkt duidelijk dat de Commissie zelf meende dat artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 aanvragen voor capaciteitsverhoging in verband met de toevoeging van nieuwe vaartuigen toeliet, en dat zij daarom het voornemen had om deze bepaling te schrappen nu deze volgens haar een te grote verhoging van de doelstellingen van MOP IV mogelijk maakte.

- 117 Daaraan moet worden toegevoegd dat de Raad één jaar na de vaststelling van beschikking 2002/70, verordening nr. 2371/2002 heeft vastgesteld. In artikel 11, lid 5, daarvan is, anders dan in artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413, uitdrukkelijk bepaald dat capaciteitsverhogingen, met name op het punt van de veiligheid, slechts

mogelijk zijn voor vissersvaartuigen van vijf jaar en ouder (zie punt 5 supra). De formulering van deze bepaling is, anders dan die van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413, nauwkeurig en restrictief.

- 118 De Commissie, die erkent dat artikel 11, lid 5, van verordening nr. 2371/2002, die op 1 januari 2003 in werking is getreden, in casu niet van toepassing was, en dat zij de bestreden beschikking heeft moeten vaststellen op basis van de op het tijdstip van ontvangst van de aanvragen toepasselijke voorschriften, in het bijzonder artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413, stelt niettemin dat verordening nr. 2371/2002 in casu „overeenkwam met haar zienswijze”. In dit verband dient te worden vastgesteld dat de gelijkenissen tussen artikel 11, lid 5, van verordening nr. 2371/2002 en de in de bestreden beschikking vermelde criteria overduidelijk zijn. Deze criteria staan echter niet in beschikking 97/413 en hebben tot gevolg de strekking daarvan te wijzigen. Al had de Commissie bezwaren tegen artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 (zie punt 115 supra), toch mocht zij de strekking daarvan niet wijzigen (zie punt 101 supra).
- 119 Bovendien toont, zoals verzoekers en Ierland terecht opmerken, de briefwisseling tussen Ierland en de Commissie over de aanvragen voor capaciteitsverhoging aan, dat de Commissie meende dat artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 wél voor nieuwe vaartuigen gold.
- 120 Bij brief van 28 oktober 1999 heeft Ierland bij de Commissie voor het eerst een aanvraag gedaan voor een capaciteitsverhoging krachtens artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413. Deze aanvraag was gebaseerd op aanvragen van zeven eigenaren van nieuwe, in aanbouw zijnde vaartuigen. In haar antwoord van 10 december 1999 heeft de Commissie geen enkel bezwaar gemaakt tegen het feit dat de aanvraag nieuwe vaartuigen betrof. Zij heeft zich beperkt tot de vermelding dat „het volume van de ruimten die verband houden met de veiligheid op de aan de vloot onttrokken

vaartuigen, ook bekend [moest] zijn voordat het extra volume dat op de nieuwe vaartuigen voor veiligheid is bestemd, [kon] worden berekend”.

- 121 In deze briefwisseling volhardde de Commissie in haar verzoek dat vergelijkingen zouden worden gemaakt tussen de nieuwe vaartuigen en de oude die bestemd waren om te worden vervangen. Zo heeft zij in een brief van 23 januari 2001 vermeld dat zij zich ervan bewust was dat het volume dat geacht kon worden voor veiligheid te zijn bestemd, op de nieuwe vaartuigen groter is dan op de vaartuigen die zij vervangen, maar dat het niet mogelijk was de MOP-doelstellingen te verhogen om rekening te houden met dit gegeven, tenzij dat volume zou kunnen worden gekwantificeerd. Ondanks de briefwisseling tussen Ierland en de Commissie, de eind 2001 verzonden brieven betreffende de onderhavige aanvragen daaronder begrepen, die uitdrukkelijk nieuwe vaartuigen betrof, heeft de Commissie in de bestreden beschikking voor het eerst vermeld dat nieuwe vaartuigen waren uitgesloten van de bij artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 ingestelde regeling.
- 122 Voorts dient de worden vastgesteld dat het standpunt waarop de Commissie zich in casu heeft gesteld, tegenstrijdig is. Enerzijds betoogt zij dat artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 niet voor nieuwe vaartuigen geldt. Anderzijds laat zij op basis van dezelfde bepaling capaciteitsverhogingen toe voor nieuwe vaartuigen indien zij de vervanging vormen voor op zee verloren gegane vaartuigen (vierde criterium). Indien artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 nieuwe vaartuigen uitsluit, kan deze zelfde bepaling niet de grondslag vormen voor capaciteitsverhogingen voor nieuwe vaartuigen die in de plaats komen van op zee verloren gegane vaartuigen.
- 123 Het argument van de Commissie dat de eigenaren van op zee verloren gegane vaartuigen verplicht waren om deze te vervangen, kan niet worden aanvaard. Zelfs indien dit het geval was, neemt dit niet weg dat de Commissie aldus toeliet dat artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 op nieuwe vaartuigen werd toegepast, terwijl zij tegelijkertijd stelt dat deze bepaling nieuwe vaartuigen uitsluit. Voorts dient te worden opgemerkt dat de Commissie de eigenaar van een oud vaartuig, hoewel hij eveneens verplicht kon zijn om het te vervangen omdat het onbruikbaar en weinig

betrouwbaar was geworden, uitsloot van toepassing van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413.

124 Wat het argument van de Commissie betreft dat de winst in efficiëntie van de nieuwe vaartuigen ter vervanging van op zee verloren gegane vaartuigen niet kon worden berekend, zij in herinnering gebracht dat de Commissie heeft gesteld dat nieuwe vaartuigen de visserij-inspanning automatisch vergroten (zie punt 126 infra). De Commissie kan echter niet tegelijkertijd beweren dat nieuwe vaartuigen efficiënter zijn dan de vaartuigen die zij vervangen, en de vervanging van op zee verloren gegane vaartuigen door nieuwe vaartuigen rechtvaardigen op grond dat zij de winst in efficiëntie van de nieuwe vaartuigen niet kon berekenen.

125 Daaraan dient te worden toegevoegd dat de Commissie in het kader van het middel ontleend aan schending van het beginsel van gelijke behandeling erkent dat „een eigenaar die een nieuw vaartuig wenst te kopen, het oude kan verkopen en eventueel een gedeelte van de uitrusting ervan naar het nieuwe vaartuig kan overbrengen”. Daaruit volgt dat de voorzieningen die een nieuw vaartuig efficiënter maken, niet automatisch op een dergelijk vaartuig aanwezig zijn.

126 De Commissie stelt dat algemeen is aanvaard dat nieuwe vaartuigen efficiënter zijn dan de vaartuigen die zij vervangen, zodat zelfs bij het gelijkblijven van hun tonnage of vermogen de „werkelijke capaciteit” van een nieuw vaartuig groter is. Aldus bewerkstelligt de toevoeging van een nieuw vaartuig onvermijdelijk „een verhoging van de visserij-inspanning van de betrokken vaartuigen” en valt zij dus niet onder de uitzondering van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413.

127 Vastgesteld zij dat de Commissie niet rechtens genoegzaam aantoont dat de toevoeging van een nieuw vaartuig noodzakelijkerwijs een verhoging van de visserij-inspanning bewerkstelligt.

- 128 Vast staat immers dat wat het onderhavige geval betreft, de visserij-inspanning van een vaartuig is omschreven als het product van zijn activiteit en van zijn capaciteit uitgedrukt in GT (zie artikel 1, lid 2, van beschikking 97/413 en artikel 3, lid 1, sub iii, van beschikking 98/125). Blijkens artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 zijn bovendien capaciteitsverhogingen slechts toegelaten indien zij geen verhoging bewerkstelligen van de visserij-inspanning. Weliswaar kan ervan uit worden gegaan dat nieuwe vaartuigen in het algemeen efficiënter zijn dan oude, doch daaruit kan niet worden afgeleid dat alle nieuwe vaartuigen op het punt van de visserij-inspanning noodzakelijkerwijs en systematisch efficiënter zijn dan de vaartuigen die zij vervangen. De door de Commissie aangevoerde technologische verbeteringen (zie punt 88 supra) betreffen aldus niet noodzakelijkerwijs alle vaartuigen. Volgens dezelfde gedachtegang kan de eigenaar van een relatief recent vaartuig dat reeds met moderne technologische apparatuur is uitgerust, zijn vaartuig door een veiliger en stabielere nieuw vaartuig vervangen, maar er daarbij voor zorgen dat de visserij-inspanning niet wordt vergroot.
- 129 Beklemtoond zij dat niets de Commissie belette om per geval te bepalen of de nieuwe vaartuigen feitelijk een verhoging van de visserij-inspanning bewerkstelligden ten opzichte van de oudere vaartuigen.
- 130 Wat het argument van de Commissie betreft dat een nieuw vaartuig reeds aan de recente veiligheidsnormen moet voldoen en geen grote verbeteringen nodig heeft, dit is in werkelijkheid een beleidsstandpunt van de Commissie dat thans is vastgelegd in de relevante regeling (zie punten 117 en 118 supra). Dit standpunt van de Commissie kan echter niet worden aangevoerd om ex post facto de betekenis van artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 te wijzigen. Er kan vanuit worden gegaan dat de wetgever op het tijdstip waarop deze beschikking werd vastgesteld meende, dat de vervanging van oude vissersvaartuigen door een nieuw vaartuig wenselijk kon zijn vanuit het oogpunt van de veiligheid.

- 131 Bovendien betoogt de Commissie dat, wat een nieuw vaartuig betreft, de capaciteit niet alleen verhoogt vanwege verbeteringen op het punt van de veiligheid, maar ook omdat een nieuw vaartuig algemeen gezien beter is. Het is haars inziens dus niet mogelijk om vast te stellen of de verhoging van de capaciteit „uitsluitend” aan verbeteringen op het punt van de veiligheid is te wijten, zoals artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 vereist.
- 132 Dit argument kan niet worden aanvaard. Afgezien van het feit dat de Commissie in algemene bewoordingen over de superioriteit van nieuwe vaartuigen redeneert zonder naar de omstandigheden van elke aanvraag te verwijzen (zie punt 128 supra), ging de briefwisseling tussen de Commissie en de Ierse regering over de vergelijking die moest worden gemaakt om vast te stellen hoe groot de capaciteitsverhogingen van de nieuwe vaartuigen waren die voortvloeien uit verbeteringen op het punt van de veiligheid dan wel uit andere soorten verbeteringen. Op verzoek van de Commissie zijn de aanvragen geherformuleerd opdat zij de noodzakelijke vergelijkingen kon maken. Zij kan zich er nu dus niet op beroepen dat niet kan worden aangetoond of de verhogingen te wijten waren aan verbeteringen op het punt van de veiligheid.
- 133 Ten slotte beperkt het vierde criterium het begrip verbeteringen op het punt van de veiligheid tot „moderniseringswerkzaamheden op het hoofddek” (zie tevens het zesde criterium, punt 13 supra). Vast staat dat verschillende aanvragen van verzoekers een vergroting van de ruimte onder het hoofddek betroffen. In dit verband kan worden volstaan met vast te stellen dat de wijzigingen onder het hoofddek krachtens artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 verboden waren voorzover zij een verhoging van de visserij-inspanning teweegbrengen. De Commissie heeft echter niet aangetoond dat dit soort wijzigingen systematisch een dergelijke verhoging teweegbracht. Ook hier had de Commissie de vaartuigen per geval moeten onderzoeken om zich over deze vraag te kunnen uitspreken.
- 134 Gelet op een en ander dient te worden geoordeeld dat de Commissie, door in de bestreden beschikking criteria vast te stellen die niet in de in casu toepasselijke

regeling waren voorzien, haar bevoegdheden heeft overschreden. Bijgevolg slaagt het eerste middel en moet de bestreden beschikking nietig worden verklaard, zonder dat de andere middelen behoeven te worden onderzocht.

Kosten

- ¹³⁵ Volgens artikel 87, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen, voorzover dit is gevorderd. Aangezien de Commissie in het ongelijk is gesteld, dient zij overeenkomstig de vordering van verzoekers te worden verwezen in haar eigen kosten en in die van verzoekers. Overeenkomstig artikel 87, lid 4, van het Reglement voor de procesvoering zal Ierland zijn eigen kosten dragen.

HET GERECHT VAN EERSTE AANLEG (Eerste kamer),

rechtdoende, verstaat:

- 1) De beroepen van Thomas Faherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) en O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) worden verworpen.**

- 2) **Beschikking 2003/245/EG van de Commissie van 4 april 2003 inzake de door de Commissie ontvangen aanvragen tot verhoging van MOP IV-doelstellingen in verband met maatregelen ter verbetering van de veiligheid, de navigatie op zee, de hygiëne, de productkwaliteit en de arbeidsomstandigheden voor vaartuigen met een lengte over alles van meer dan 12 m, wordt nietig verklaard voorzover zij voor de vaartuigen van de andere verzoekers geldt.**

- 3) **De Commissie wordt verwezen in haar eigen kosten en in die van de onder punt 2 bedoelde verzoekers.**

- 4) **De onder punt 1 genoemde verzoekers zullen hun eigen kosten dragen.**

- 5) **Ierland zal zijn eigen kosten dragen.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 13 juni 2006.

De griffier

De president van de Eerste kamer

E. Coulon

García-Valdecasas

BIJLAGE

T-219/03 **Mullglen Ltd**, gevestigd te Killybegs (Ierland),

T-220/03 **Cavankee Fishing Co. Ltd**, gevestigd te Greencastle (Ierland),

T-221/03 **Padraigh Coneely**, woonachtig te Claregalway (Ierland),

T-222/03 **Island Trawlers Ltd**, gevestigd te Killybegs,

T-223/03 **Joseph Doherty**, woonachtig te Burtonport (Ierland),

T-224/03 **Thomas Faherty**, woonachtig te Kilronan, Aran Islands (Ierland),

T-225/03 **Pat Fitzpatrick**, woonachtig te Inishmore, Aran Islands (Ierland),

T-226/03 **Ocean Trawlers Ltd**, gevestigd te Killybegs,

T-227/03 **Brendan Gill**, woonachtig te Lifford (Ierland),

T-228/03 **Eugene Hannigan**, woonachtig te Killybegs,

T-229/03 **Edward Kelly**, woonachtig te Greencastle,

T-230/03 **Peter McBride**, woonachtig te Downings (Ierland),

T-231/03 **Hugh McBride**, woonachtig te Downings,

T-232/03 **Adrian McClennaghan**, woonachtig te Greencastle,

T-233/03 **Noel McGing**, woonachtig te Killybegs,

T-234/03 **Eamon McHugh**, woonachtig te Killybegs,

T-235/03 **Gerard Minihane**, woonachtig te Skibbereen (Ierland),

T-236/03 **Larry Murphy**, woonachtig te Castletownbere (Ierland),

T-237/03 **Eileen Oglesby**, woonachtig te Kincasslagh (Ierland),

T-238/03 **Patrick O'Malley**, woonachtig te Galway (Ierland),

T-239/03 **O'Neill Fishing Co. Ltd**, gevestigd te Killybegs (Ierland),

T-240/03 **Cecil Sharkey**, woonachtig te Clogherhead (Ierland).