CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
E. SHARPSTON
van 11 december 2007 [1]

1. Rekwiranten zijn eigenaren van vaartuigen die deel uitmaakten van de Ierse vissersvloot. Voor het Gerecht vorderden zij nietigverklaring van beschikking 2003/245/EG [2] („de litigieuze beschikking") waarbij de Commissie hun aanvraag om verhoging van het „veiligheidstonnage" [3] van hun vaartuigen had afgewezen.

2. In het bestreden arrest [4] stelde het Gerecht vast, dat zij geen belang bij hun actie hadden aangezien hun vaartuigen op de datum van de bestreden beschikking nog niet waren gebouwd en zij er bijgevolg toen geen eigenaar van waren. Het stelde ook vast, dat de beschikking hun niet individueel raakte aangezien de vaartuigen in kwestie „fictief" waren. [5]

3. Het Gerecht verklaarde hun vorderingen daarom niet-ontvankelijk. Ten aanzien van de overige 19 verzoekers verklaarde het de vorderingen wel ontvankelijk en verklaarde het de bestreden beschikking nietig.

4. Drie van de vier afgewezen verzoekers [6] hebben hogere voorziening ingesteld. Zij vorderen vernietiging van het arrest van het Gerecht voor zover hun vorderingen daarbij niet-ontvankelijk zijn verklaard, en nietigverklaring van de bestreden beschikking.

1 — Oorspronkelijke taal: Engels.

2 — Beschikking 2003/245/EG 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).

3 — Een vergroting van de tonnage om het vaartuig zeewaardiger te maken of om de arbeidsomstandigheden voor de bemanning veiliger te maken, zonder de voor het vervoer van vis bestemde tonnage te vergroten.

4 — Arrest van 13 juni 2006, Boyle e.a./Commissie (T-218/03–T-240/03, Jurispr. blz. II-1699).

5 — Punt 62 van het bestreden arrest.

6 — De vierde, O'Neill Fishing Co. Ltd (zaak T-239/03), is niet betrokken bij de onderhavige hogere voorziening.

Juridische context

5. Artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413/EC van de Raad [7], luidt als volgt:

„Voor zover 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 [8] een even grote verhoging van de doelstellingen voor de vlootsegmenten, die per geval wordt vastgesteld."

6. Volgens punt 3.3 van de bijlage bij beschikking 98/125/EG van de Commissie [9] mogen:

„de lidstaten 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/EG 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.

[…]"

Feitelijke achtergrond

7. Tussen 1999 en 2001 vond een briefwisseling plaats tussen het Ierse ministerie van Communicatie, marine en natuurlijke hulpbronnen (Communications, Marine and Natural Resources) (hierna: „ministerie") en de Commissie met betrekking tot artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413.

8. In die periode hadden alle drie rekwiranten het ministerie verzocht een capaciteitsvergroting goed te keuren ter verbetering van de veiligheid als bedoeld in artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413 en in punt 3.3 van de bijlage bij beschikking 98/125.

9. Bij brief van 14 december 2001 verzocht het ministerie de Commissie krachtens

7 — 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).

8 — Afgekort: MOP.

9 — 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").

artikel 4, lid 2, van beschikking 97/413, het polyvalente segment[10] van de Ierse vloot te vergroten met 1304 brutoton (hierna: „BT") en het diepzeesegment[11] met 5335 BT. (Andere lidstaten dienden soortgelijke verzoeken in met betrekking tot vaartuigen van hun vissersvloot.)

10. In die brief verklaarde het ministerie dat het verzoeken van 38 eigenaren van vaartuigen had ontvangen, die hun vaartuigen hadden veranderd of vervangen of die dit van plan waren. Bij de brief bevond zich documentatiemateriaal over de betrokken vaartuigen, waaronder die van rekwiranten.

11. Op 4 april 2003 stelde de Commissie de bestreden beschikking vast. Het dispositief hiervan 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

10 — Dit segment omvat multi-purpose vaartuigen waaronder kleine kustvaartuigen en middelgrote en grote diepzeevaartuigen die gericht vissen op witvis, zeevis en tweekleppige weekdieren. Zie het jaarverslag van 2005 van de Licensing Authority for Sea-fishing Boats van het Ierse ministerie van Communicatie, marine en natuurlijke hulpbronnen (hierna: „jaarverslag 2005") op blz. 7, online te raadplegen op http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Dit segment omvat vaartuigen die zich voornamelijk bezighouden met de vangst op zeevis (hoofdzakelijk haring, makreel, horsmakreel en blauwe wijting). Zie jaarverslag 2005 op blz. 7.

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."

12. Op de lijst van „afgewezen aanvragen" in bijlage II bij de litigieuze beschikking staan onder meer de aanvragen van rekwiranten voor de nieuwe vaartuigen ter vervanging van respectievelijk de MFV Westward Isle (Flaherty), de MFV Menhaden (Murphy) en de MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), die geen van alle op zee verloren waren gegaan.

Procesverloop voor het Gerecht en bestreden arrest

13. 23 verzoekers hebben bij het Gerecht beroep ingesteld tot nietigverklaring van de bestreden beschikking voor zover daarin hun aanvraag om een capaciteitsvergroting van hun vaartuigen was afgewezen. De aanvragen hadden alle betrekking op de bouw van nieuwe vaartuigen ter vervanging van bestaande vaartuigen die niet op zee verloren waren gegaan. Verzoekers deden hun beroep steunen op het ontbreken van bevoegdheid van de Commissie, schending van de motiveringsplicht en schending van het beginsel van gelijke behandeling.

14. Het Gerecht onderzocht allereerst een exceptie van niet-ontvankelijkheid die de Commissie had opgeworpen, inhoudende dat de bestreden beschikking verzoekers niet rechtstreeks en individueel raakte in de zin van artikel 230 EG. Het Gerecht verwierp deze exceptie in essentie op grond dat: i) de beschikking moest worden beschouwd als een bundel individuele beschikkingen waarvan elke afzonderlijk de rechtspositie raakte van de eigenaren van de in de bijlagen vermelde vaartuigen, waaronder de verzoekers, die ten opzichte van ieder ander werden gekarakteriseerd en geïndividualiseerd op soortgelijke wijze als een adressaat van een beschikking, en ii) dat zij de rechtspositie van verzoekers rechtstreeks raakte en de adressaten die met de uitvoering ervan zijn belast, geen beoordelingsvrijheid liet. [12]

15. 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 ambtshalve de vraag aan de orde gesteld of Thomas Flaherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd. (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) en O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) [13] in casu procesbelang hadden. Het concludeerde:

„(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."

16. Vervolgens vernietigde het Gerecht de bestreden beschikking voor zover zij van toepassing was op de vaartuigen van de overige 19 verzoekers. Het besliste dat de Commissie haar bevoegdheden had overschreden door in de bestreden beschikking criteria vast te stellen die niet in de in casu toepasselijke regeling waren voorzien [14], en in het bijzonder door alle verzoeken om vergroting van het veiligheidstonnage af te wijzen wanneer die vergroting niet tot stand kwam door wijziging van bestaande vaartuigen, maar door de bouw van nieuwe vaartuigen ter vervanging van bestaande vaartuigen. [15]

17. Rekwiranten stellen dat de beslissing betreffende de ontvankelijkheid van hun beroepen rechtens onjuist is. Zij verzoeken

12 — Punten 42-60 van het bestreden arrest.

13 — Niet betrokken bij de onderhavige hogere voorziening: zie voetnoot 6.

14 — Punt 134 van het bestreden arrest.

15 — Punten 102-132 van het bestreden arrest. Aangezien de geschiedenis van de zeevaart een lange en treurige lijst kent van „gewijzigde" en/of „verbeterde" schepen die later ten gevolge van een structurele schade verloren zijn gegaan, moet men het Gerecht in het belang van de vissers misschien wel dankbaar zijn, dat het aldus heeft beslist.

het Hof om het bestreden arrest te vernietigen voor zover hun vorderingen daarbij zijn afgewezen en zij zijn veroordeeld om de eigen kosten te dragen. Ook verzoeken zij het Hof om de bestreden beschikking nietig te verklaren en de Commissie te verwijzen in de kosten van de hele procedure.

Analyse

18. Tijdens de schriftelijke en de mondelinge behandeling hebben partijen uitgebreide verhandelingen gehouden over een aantal feitelijke punten die mijns inziens niet relevant zijn in het kader van deze hogere voorziening, waarin enkel moet worden vastgesteld of de beslissing van het Gerecht in punt 62 van zijn arrest juridisch houdbaar is.

19. Het Gerecht verklaarde de vorderingen van rekwiranten om twee redenen niet-ontvankelijk: i) zij hadden geen procesbelang omdat zij destijds weliswaar „het voornemen hadden om vaartuigen te laten bouwen en daaraan de in bijlage II van de bestreden beschikking vermelde namen te geven", maar zij „die vaartuigen niet hebben gebouwd, zodat zij op het tijdstip van de bestreden beschikking in feite niet eigenaar van de betrokken vaartuigen waren", en ii) zij werden door de bestreden beschikking niet individueel geraakt omdat de betrokken vaartuigen „fictief" waren.

20. Hierbij moet worden bedacht dat het Gerecht in de rest van zijn arrest (dat op geen enkel punt door de Commissie wordt aangevochten), zonder onderscheid te maken tussen rekwiranten en de andere 19 aanvragers i) de exceptie van de Commissie verwierp dat geen van de aanvragers rechtstreeks en individueel door de bestreden beschikking werd geraakt, en ii) vaststelde dat de Commissie de aanvragen ten onrechte had afgewezen op grond dat de vergroting van het veiligheidstonnage niet tot stand was gekomen door de wijziging van bestaande vaartuigen, maar door de bouw van nieuwe vaartuigen.

21. Rekwiranten stellen onder meer dat de niet-ontvankelijkverklaring van hun beroepen onverenigbaar is met deze andere vaststellingen. Om de hieronder gegeven redenen ben ik het daarmee in principe eens en is het mijns inziens niet nodig — of passend in een hogere voorziening — om in te gaan op de andere, meer feitelijke, overwegingen die zijn aangevoerd.

Procesbelang

22. Volgens vaste rechtspraak is een door een natuurlijke of rechtspersoon ingesteld beroep tot nietigverklaring slechts ontvankelijk indien de verzoeker belang heeft bij de

nietigverklaring van de bestreden handeling Dit belang moet reëel en daadwerkelijk zijn, een en ander te beoordelen naar de datum waarop het beroep is ingesteld. [16]

23. In punt 62 van zijn arrest beschouwde het Gerecht de eigendom van het vervangende vaartuig op de datum van de bestreden beschikking als de belangrijkste factor voor zijn beslissing dat rekwiranten geen procesbelang hadden. Nergens in dat arrest stelde het specifiek vast, dat de overige 19 verzoekers op die datum wel eigenaar waren van de vervangende vaartuigen, maar wij mogen ervan uitgaan dat het zich hiervan heeft vergewist, want anders zou zijn beslissing over de ontvankelijkheid volstrekt willekeurig zijn.

24. Het ging er dus vanuit dat de verzoekers die op de datum van de bestreden beschikking reeds een vervangend vaartuig hadden gebouwd (of misschien reeds aan het bouwen waren) waarvan zij eigenaar waren, belang hadden bij de nietigverklaring van die beschikking, en dat de verzoekers die dergelijke stappen niet hadden genomen, een dergelijk belang niet hadden.

25. Deze redenering is volgens mij volstrekt onzuiver.

26. De procedure waar het in deze zaak om gaat, is een vergunningsprocedure. Aan de vissersvloot van elke lidstaat is een bepaald tonnage toegestaan, en voor specifieke verhogingen van dat tonnage kan bij beschikking van de Commissie vergunning worden verleend indien aan de relevante criteria is voldaan.

27. Het is zeker waar dat de procedure geen verbod meebrengt om de voor een dergelijke tonnageverhoging vereiste werkzaamheden te verrichten voordat de vergunning is verleend. De procedure sluit echter ook niet uit, dat met de werkzaamheden wordt gewacht totdat de vergunning is verleend. Dit laatste zal door velen als een verstandigere, om niet te zeggen juistere benadering worden beschouwd.

28. Indien, zoals het Gerecht vaststelt, een verhoging van het veiligheidstonnage door de bouw van een vervangend vaartuig voor vergunning in aanmerking kwam, dan heeft iedereen die een vergunning voor een dergelijke verhoging heeft aangevraagd, duidelijk belang bij de nietigverklaring van een beschikking waarbij die vergunning wordt geweigerd. Uiteraard is dit belang dringender voor degenen die ten tijde van de beschikking reeds uitgaven hadden gedaan voor de betrokken bouw, maar het is voor allen aanwezig. Nietigverklaring van de beschikking betekent voor al degenen wier aanvragen waren geweigerd, dat een vergunning opnieuw tot de mogelijkheden behoort en dat, als de vergunning wordt verleend, alle stappen die nog moesten worden genomen om tot een verhoogd veiligheidstonnage te

16 — Zie voor een recent voorbeeld van deze rechtspraak arrest van 20 september 2007, Salvat Père & Fils e.a./Commissie (T-136/05, Jurispr. blz. II-4063, punt 34 en de aldaar vermelde rechtspraak).

komen of om deze verhoging te gebruiken, nu kunnen worden genomen. In het bestreden arrest worden geen gronden aangevoerd voor een onderscheid tussen aanvragers naar gelang van de mate waarin zij vóór de datum van de bestreden beschikking op de vergunning vooruit waren gelopen, en mijns inziens zijn die er ook niet.

29. Het betoog van de Commissie, dat het belang in de loop van de procedure kan wegvallen en dat het belang van rekwiranten op een toekomstige hypothetische gebeurtenis berust, vervalt daarmee.

Individuele geraaktheid

30. Het andere criterium op grond waarvan het Gerecht de vorderingen van rekwiranten niet-ontvankelijk verklaarde was het ontbreken van individuele geraaktheid in de zin van artikel 230 EG. Het aanvaardde dat de bestreden beschikking alle aanvragers rechtstreeks raakte en dat de eigendom van de in de bijlagen genoemde vaartuigen volstond voor de vaststelling dat de aanvragers individueel waren geraakt. Het maakte echter een uitzondering voor rekwiranten op de enkele grond dat de betrokken vaartuigen „fictief" waren.

31. Er zijn mijns inziens twee uitleggingen mogelijk voor wat het Gerecht met dit woord heeft bedoeld.

32. In zijn gewone betekenis heeft „fictief" betrekking op iets wat niet „echt" is of waarvan het bestaan wordt geveinsd en dat dus enkel in de verbeelding bestaat. Toegepast op de onderhavige zaak zou dat impliceren, dat rekwiranten hun oorspronkelijke vaartuigen niet werkelijk wilden vervangen door andere vaartuigen met een extra veiligheidstonnage of dat het niet meer was dan een vaag idee of plan waaraan geen enkel waarneembare vorm van uitvoering was gegeven.

33. Het bestreden arrest bevat echter geen enkele feitelijke vaststelling die steun biedt aan een dergelijke opvatting Het kan niet worden afgeleid uit het enkele feit dat rekwiranten de geplande vervangende vaartuigen nog niet hadden gebouwd of nog niet met de bouw daarvan waren begonnen op de datum van de bestreden beschikking.

34. De andere uitlegging is, dat het Gerecht met „fictief" enkel wilde aangeven dat de vaartuigen niet bestonden.

35. De Commissie stelt weliswaar terecht dat de vraag of een bepaald vaartuig al dan

niet is gebouwd, een feitelijke vraag is waartegen in hogere voorziening niet kan worden opgekomen tenzij het Gerecht het bewijs heeft verdraaid. Maar de conclusie die uit dat feit moet worden getrokken (in het bijzonder of het feit dat een gepland vaartuig nog niet is gebouwd, meebrengt dat de aanvrager niet individueel is geraakt), is een rechtsvraag waartegen in hogere voorziening kan worden opgekomen.

36. Mutatis mutandis aanvaard ik om de redenen die ik hiervoor met betrekking tot het belang uiteen heb gezet [17], ook niet dat het bestaan of de eigendom van het vervangende vaartuig op de datum van de bestreden beschikking, de datum van aanvang van de procedure voor het Gerecht of de datum waarop het bestreden arrest werd gewezen, het beslissende criterium is voor de vraag of de bestreden beschikking rekwiranten individueel raakt.

37. Ter zitting heeft de Commissie getracht rekwiranten te vergelijken met iemand die van plan is ooit een Ferrari te kopen. Dat voornemen maakt hem nog niet tot de feitelijke (tegenwoordige) eigenaar van een Ferrari en individualiseert hem ook niet voldoende om alle beschikkingen over Ferrari's te kunnen aanvechten. De Commissie heeft volkomen gelijk wat de potentiële toekomstige Ferrari-eigenaar betreft. De vergelijking die de Commissie tracht te trekken met de situatie van rekwiranten, snijdt echter geen hout.

38. Zoals het Gerecht in de punten 42 tot en met 60 van zijn arrest vaststelt, raakte de bestreden beschikking alle aanvragers individueel omdat zij individuele aanvragen hadden ingediend voor een vergunning voor een extra veiligheidstonnage, omdat deze aanvragen ieder afzonderlijk waren ingediend en per geval onderzocht en de aanvragers individueel waren geïdentificeerd als de eigenaren van de in bijlage II bij de beschikking genoemde vaartuigen.

39. Deze situatie valt niet te vergelijken met die van iemand die hoopt ooit een Ferrari te zullen kopen, en die poogt een algemene maatregel betreffende Ferrari's aan te vechten die die ambitie zou kunnen frustreren.

40. Verder betoogt de Commissie dat de eigendom van een vaartuig niet aan een bepaalde persoon kan worden toegeschreven zolang dat vaartuig zich nog in de ontwerpfase bevindt. Degene die op een bepaald moment enkel de bouwplannen voor een bepaald vaartuig bezit, kan dus niet individueel geraakt zijn. De ingediende plannen kunnen (in plaats daarvan of bovendien)

17 — Zie punt 22-28 van deze conclusie.

vervolgens door iemand anders worden gebruikt.

41. Dit betoog is mijns inziens irrelevant.

42. Alle plannen, zowel voor nieuwe als voor verandering van bestaande vaartuigen, kunnen op verschillende manieren, met of zonder wijzigingen, worden gekopieerd of opnieuw gebruikt. Aanvragen voor vergroting van het veiligheidstonnage worden echter, zoals de Commissie ter terechtzitting heeft opgemerkt en ook duidelijk blijkt uit de juridische context, per geval onderzocht. Als de aanvraag wordt ingewilligd, dan wordt voor die specifieke aanvraag een extra tonnage toegekend. Ook al worden dezelfde plannen vervolgens of bovendien in een andere context gebruikt, de vergunning voor de tonnageverhoging komt enkel toe aan de eigenaar van een bepaald, speciaal aangewezen vaartuig.

43. Samenvattend stel ik vast dat het Gerecht, afhankelijk van de vraag wat het met het gebruik van het woord „fictief" heeft bedoeld, ofwel de feiten juridisch onjuist heeft gekwalificeerd, ofwel een rechtens onjuist criterium heeft gebruikt voor de beoordeling van de vraag of rekwiranten individueel waren geraakt.

Conclusie op de hogere voorziening

44. Om de hierboven gegeven redenen concludeer ik dat het arrest van het Gerecht moet worden vernietigd voor zover daarin de vorderingen van rekwiranten niet-ontvankelijk zijn verklaard.

De zaak ten gronde in eerste aanleg

45. Wanneer de beslissing van het Gerecht is vernietigd, mag het Hof op grond van artikel 61 van het Statuut van het Hof van Justitie de zaak zelf afdoen wanneer deze in staat van wijzen is.

46. Het zal gewoonlijk niet opportuun zijn dat het Hof, na vernietiging van een niet-ontvankelijkverklaring, overgaat tot een onderzoek van de zaak ten gronde in eerste aanleg. In de meeste gevallen zullen de argumenten ten gronde per definitie niet door het Gerecht zijn onderzocht en bevindt de procedure zich dus niet in staat van wijzen.

47. In het onderhavige geval is er echter niets wat rekwiranten onderscheidt van de overige 19 verzoekers in eerste aanleg, wanneer eenmaal wordt aanvaard dat hun beroepen

ontvankelijk waren. Alle beroepen maakten deel uit van een gemeenschappelijke serie, alle verzoekers werden door dezelfde raadslieden vertegenwoordigd en het Gerecht heeft alle argumenten tezamen onderzocht zonder onderscheid te maken tussen individuele verzoekers. Het kwam tot zijn beslissing op gronden die in gelijke mate voor al die verzoekers golden.

48. De analyse ten gronde in het bestreden arrest kan daarom ongewijzigd op rekwiranten worden toegepast, hetgeen precies tot het resultaat leidt dat zij oorspronkelijk hadden willen bereiken. Het arrest moet daarom enkel worden vernietigd voor zover daarin de beroepen van rekwiranten niet-ontvankelijk zijn verklaard.

49. Aangezien het Gerecht de bestreden beschikking echter slechts heeft vernietigd voor zover zij de vaartuigen van de verzoekers betrof wier beroepen ontvankelijk waren verklaard, dient het Hof beschikking 2003/245/EG ook te vernietigen voor zover deze van toepassing is op de vaartuigen van rekwiranten. Dit plaatst rekwiranten in dezelfde positie als de verzoekers die in eerste aanleg gewonnen hadden en die nu wachten op een nieuwe beschikking van de Commissie op hun verzoek om een extra veiligheidstonnage.

Kosten

50. Op grond van artikel 69, lid 2, van het Reglement voor de procesvoering wordt de in het ongelijk gestelde partij in de kosten verwezen indien de in het gelijk gestelde partij hiertoe heeft geconcludeerd. Rekwiranten hebben om een kostenveroordeling verzocht, en het betoog van de Commissie in hogere voorziening kan mijns inziens niet slagen. De Commissie dient daarom de kosten te dragen.

Conclusie

51. Ik geef het Hof daarom in overweging:

— het arrest van het Gerecht in de zaken T-224/03, T-226/03 en T-236/03 te vernietigen voor zover daarin de beroepen tot nietigverklaring van beschikking

2003/245/EG niet-ontvankelijk zijn verklaard en rekwiranten in de eigen kosten zijn veroordeeld;

— beschikking 2003/245/EG 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, nietig te verklaren voor zover zij van toepassing is op de vaartuigen van rekwiranten;

— de Commissie in de kosten te verwijzen.