SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

17 aprile 2008 *

Nei procedimenti riuniti C-373/06 P, causa C-379/06 P e C-382/06 P,

aventi ad oggetto le impugnazioni ai sensi dell'art. 56 dello Statuto della Corte di giustizia, proposte il 5 settembre 2006,

Thomas Flaherty (C-373/06 P), residente a Mainster (Irlanda),

Larry Murphy (C-379/06 P), residente a Brandyhill (Irlanda),

Ocean Trawlers Ltd (C-382/06 P), con sede a Killybegs (Irlanda),

rappresentati dal sig. D. Barry, solicitor, e dal sig. A. Collins, SC (procedimenti riuniti C-373/06 P, causa C-379/06 P e C-382/06 P), nonché da questi ultimi e dal sig. P. Gallagher, SC (procedimento C-379/06 P),

ricorrenti,

* Lingua processuale: l'inglese.

procedimenti in cui l'altra parte è:

Irlanda,

interveniente in primo grado,

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal sig. B. Doherty e dalla sig.ra M. van Heezik, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta in primo grado,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dal sig. P. Jann, presidente di sezione, dai sigg. A. Tizzano, A. Borg Barthet (relatore), M. Ilešič ed E. Levits, giudici,

avvocato generale: sig.ra E. Sharpston
cancelliere: sig.ra L. Hewlett, amministratore principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 20 settembre 2007,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'11 dicembre 2007,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con le loro impugnazioni i sigg. Flaherty e Murphy nonché la società Ocean Trawlers Ltd chiedono l'annullamento della sentenza del Tribunale di primo grado delle Comunità europee 13 giugno 2006, cause riunite da T-218/03 a T-240/03, Boyle e a./Commissione (Racc. pag. II-1699; in prosieguo: la «sentenza impugnata»), con la quale quest'ultimo, da una parte, ha dichiarato irricevibili i loro ricorsi diretti ad ottenere l'annullamento della decisione della Commissione 4 aprile 2003, 2003/245/CE, relativa alle richieste pervenute alla Commissione di aumentare gli obiettivi dei POP IV per tener conto dei miglioramenti in materia di sicurezza, navigazione in mare, igiene, qualità dei prodotti e condizioni di lavoro per i pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 12 metri (GU L 90, pag. 48; in prosieguo: la «decisione controversa»), e, dall'altra, li ha condannati a sopportare le proprie spese.

2 Con ordinanza del presidente della Corte 5 marzo 2007, i procedimenti C-373/06 P, causa C-379/06 P e C-382/06 P sono stati riuniti ai fini delle fasi orale del procedimento nonché della sentenza.

Contesto normativo

3 Il 26 giugno 1997 il Consiglio dell'Unione europea ha adottato la decisione 97/413/CE relativa agli obiettivi e alle modalità della ristrutturazione del settore della pesca comunitario, nel periodo dal 1° gennaio 1997 al 31 dicembre 2001 per il raggiungimento di un equilibrio durevole tra le risorse e il loro sfruttamento (GU L 175, pag. 27).

4 Ai sensi dell'art. 4, n. 2, di detta decisione:

«Nei programmi pluriennali di orientamento per gli Stati membri, gli aumenti di capacità risultanti unicamente da miglioramenti concernenti la sicurezza giustificano, caso per caso, un identico aumento degli obiettivi dei segmenti di flotta allorché questi non aumentano lo sforzo di pesca dei pescherecci in questione».

5 Il punto 3.3, primo comma, dell'allegato alla decisione della Commissione 16 dicembre 1997, 98/125/CE, recante approvazione del programma d'orientamento pluriennale per la flotta peschereccia dell'Irlanda relativo al periodo dal 1° gennaio 1997 al 31 dicembre 2001 (GU 1998, L 39, pag. 41; in prosieguo: il «POP IV»), è così redatto:

«Gli Stati membri possono presentare alla Commissione, in qualsiasi momento, un programma di miglioramenti concernenti la sicurezza. Conformemente agli articoli 3 e 4 della decisione 97/413/CE, la Commissione deciderà se eventuali aumenti di capacità previsti da questi programmi giustifichino un corrispondente incremento degli obiettivi del POP IV».

Fatti

6 I fatti all'origine della controversia che ha dato luogo alla sentenza impugnata, così come in essa enunciati, possono essere riassunti nei seguenti termini.

7 Tra il 1999 e il 2001, vi è stato uno scambio di lettere tra il Dipartimento della Marina e delle Risorse naturali irlandese (in prosieguo: il «Dipartimento») e la Commissione in merito all'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.

8 Durante questo periodo, ciascuno dei 23 ricorrenti in primo grado chiedeva al Dipartimento un aumento della capacità a seguito dei miglioramenti conseguiti in materia di sicurezza, in applicazione dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 e del punto 3.3 dell'allegato alla decisione 98/125.

9 Con lettera in data 14 dicembre 2001 il Dipartimento chiedeva alla Commissione un aumento di 1 304 tonnellate lorde del segmento polivalente e di 5 335 tonnellate lorde del segmento pelagico della flotta irlandese, in applicazione dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. Tale lettera completava una richiesta precedente del Dipartimento riguardante due imbarcazioni, inviata alla Commissione come «procedimento pilota».

10 La summenzionata lettera del Dipartimento specificava di far seguito alle richieste di 38 proprietari di imbarcazioni che avevano modificato o sostituito la propria imbarcazione o che avevano l'intenzione di farlo. Essa era accompagnata da una documentazione dettagliata riguardante queste 38 imbarcazioni. Da una tabella allegata a tale lettera risulta che tra questi proprietari figuravano 18 dei ricorrenti in primo grado.

11 Il dispositivo della decisione controversa è formulato nel modo seguente:

«*Articolo 1*

Ammissibilità delle domande

Le domande di aumento degli obiettivi dei POP IV in termini di stazza sono considerate ammissibili alle seguenti condizioni:

1) Le domande sono state presentate caso per caso dallo Stato membro prima del 31 dicembre 2001;

2) l'imbarcazione è stata adeguatamente registrata nel registro comunitario delle navi da pesca;

3) l'imbarcazione interessata ha una lunghezza fuori tutto pari o superiore a 15 metri;

4) l'aumento della stazza è il risultato dei lavori di ammodernamento eseguiti o da eseguire sul ponte principale di un'imbarcazione registrata esistente che abbia almeno cinque anni di età alla data di inizio dei lavori. Nel caso di perdita in mare di un peschereccio, l'aumento della stazza è il risultato di un volume più grande sul ponte principale del peschereccio sostitutivo rispetto al peschereccio perduto;

5) l'aumento della stazza è giustificato dall'obiettivo di migliorare la sicurezza, la navigazione in mare, l'igiene, la qualità dei prodotti e le condizioni di lavoro;

6) non è aumentato il volume sottostante al ponte principale del peschereccio modificato o di quello sostitutivo.

Le domande di aumento degli obiettivi dei POP IV in termini di potenza motrice non sono ammissibili.

Articolo 2

Le domande accolte in base ai criteri di cui all'articolo 1 sono quelle elencate nell'allegato I.

Le domande respinte in base ai criteri di cui all'articolo 1 sono quelle elencate nell'allegato II.

Articolo 3

Il Regno del Belgio, l'Irlanda, il Regno dei Paesi Bassi, il Regno di Svezia e il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord sono i destinatari della presente decisione».

12 L'elenco delle «domande respinte» riportata nell'allegato II alla decisione controversa 2003/245 include le richieste presentate dai ricorrenti nel procedimento in esame, relativamente alle nuove imbarcazioni destinate a sostituire, rispettivamente, la MFV Westward Isle (Flaherty), la MFV Menhaden (Murphy) e la MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), nessuna delle quali era stata perduta in mare.

Procedimento dinanzi al Tribunale e sentenza impugnata

13 Dinanzi al Tribunale di primo grado hanno proposto ricorso 23 ricorrenti chiedendo l'annullamento della decisione controversa nella parte in cui respingeva le loro richieste di aumento della capacità delle loro imbarcazioni. Tali richieste si riferivano tutte alla costruzione di nuove imbarcazioni destinate a sostituire imbarcazioni esistenti che non erano state perdute in mare. A sostegno delle loro conclusioni tali ricorrenti deducevano l'incompetenza della Commissione, il difetto di motivazione di tale decisione e la violazione del principio della parità di trattamento.

14 Nella sentenza impugnata, il Tribunale ha anzitutto esaminato l'eccezione di irricevibilità sollevata dalla Commissione, intesa a far dichiarare che la decisione controversa non riguardava detti ricorrenti direttamente e individualmente ai sensi dell'art. 230, quarto comma, CE. Il Tribunale ha respinto tale eccezione, adducendo sostanzialmente che, da una parte, detta decisione deve essere considerata come un insieme di decisioni individuali, riguardanti ognuna la situazione giuridica dei proprietari delle imbarcazioni incluse nell'allegato della stessa decisione, compresa quella dei ricorrenti, che erano individuati rispetto a qualsiasi altra persona e distinti in maniera analoga a quella di un destinatario, e che, d'altra parte, detta decisione produceva direttamente effetti sulla situazione giuridica dei ricorrenti, senza lasciare alcun potere discrezionale ai suoi destinatari in relazione al loro obbligo di eseguirla.

15 Il Tribunale ha tuttavia dichiarato irricevibili i ricorsi di quattro ricorrenti in primo grado, tre dei quali autori delle presenti impugnazioni. A tale riguardo, il Tribunale ha statuito quanto segue ai punti 61 e 62 della sentenza impugnata:

«61 Tuttavia, alla luce delle risposte dell'Irlanda alle questioni evocate nell'ambito dei provvedimenti di organizzazione del procedimento, il Tribunale ha sollevato d'ufficio la questione se quattro dei ricorrenti avessero un interesse ad agire nella fattispecie (…). Si tratta di Thomas Flaherty (T-224/03), dell'Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), di Larry Murphy (T-236/03) e dell'O'Neil Fishing Co. Ltd (T-239/03).

62 Da tali risposte risulta che le domande proposte da questi quattro ricorrenti si basavano sull'intenzione che essi avevano a quell'epoca di far costruire delle imbarcazioni e di attribuire loro i nomi indicati all'allegato II della decisione [controversa]. Tuttavia, si è verificato che i detti ricorrenti non [avevano] intrapreso la costruzione di tali imbarcazioni per cui, alla data della decisione [controversa], essi non erano, effettivamente proprietari delle imbarcazioni in questione. Ne consegue che tali ricorrenti non hanno un interesse ad agire. Comunque, essi non sono individualmente riguardati dalla decisione [controversa], poiché le imbarcazioni in questione non esistono».

16 In secondo luogo, il Tribunale ha esaminato la portata della decisione controversa rispetto alle imbarcazioni degli altri 19 ricorrenti in primo grado nel modo seguente:

«105 Occorre constatare che l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 (…) non prevede alcun limite per quanto riguarda l'età dell'imbarcazione che può usufruire di un aumento di capacità in materia di sicurezza. La formulazione di tale disposizione permette, a prima vista, qualsiasi aumento di capacità risultante

da miglioramenti in materia di sicurezza, purché tali aumenti non comportino un aumento dello sforzo di pesca. Se il Consiglio avesse voluto escludere le nuove imbarcazioni, l'avrebbe probabilmente precisato (…)

(…)

108 Contrariamente a quanto sostiene la Commissione, la nozione di miglioramenti prevista all'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 non deve essere intesa come se si riferisse a miglioramenti apportati a un'imbarcazione particolare, ma deve essere intesa come se riguardasse la flotta nazionale. A tale proposito, occorre rilevare, in particolare, che il punto 3.3 dell'allegato della decisione 98/125 si riferisce ad "un programma di miglioramento della sicurezza" della flotta nazionale in generale.

109 Occorre anche prendere in considerazione gli obiettivi della decisione 97/413. Tale decisione ha effettivamente l'obiettivo della conservazione degli stock di pesce nelle acque comunitarie. Tuttavia, il Consiglio ha considerato "la necessità di assicurare l'osservanza delle più rigorose norme di sicurezza possibili da parte della flotta della Comunità" (dodicesimo 'considerando'). Pertanto, esso ha incluso l'art. 3 (che riguarda le imbarcazioni da pesca di meno di 12 metri di lunghezza fuori tutto diverse dai pescherecci) e l'art. 4, n. 2, in detta decisione.

110 Contrariamente a quanto lascia intendere la Commissione, non è necessario, per assicurare il detto obiettivo della decisione 97/413, che le nuove imbarcazioni siano escluse dal regime stabilito dall'art. 4, n. 2, di tale decisione. Il Tribunale sottolinea, a tale proposito, che quest'ultima disposizione è conforme a tale obiettivo in quanto vieta qualsiasi aumento dello sforzo di

pesca. La Commissione, che allega aumenti rilevanti delle dimensioni non giustificati da ragioni di sicurezza, avrebbe potuto esaminare le imbarcazioni, caso per caso, per stabilire se vi fosse o meno un aumento dello sforzo di pesca. In effetti, essa stessa dichiara che il divieto di tale aumento è diretto a soddisfare l'obiettivo generale della decisione 97/413 che è quello di ridurre la quantità di pesce pescato nella Comunità (…)

(…)

134 Alla luce di quanto precede, occorre giudicare che la Commissione, adottando nella decisione [controversa] criteri non previsti dalla normativa applicabile nel caso di specie, ha oltrepassato le sue competenze. Pertanto, il primo motivo deve essere accolto e la decisione [controversa] deve essere annullata, senza che sia necessario esaminare gli altri motivi».

Le impugnazioni

17 Nelle loro impugnazioni i ricorrenti sostengono che il giudizio del Tribunale sulla ricevibilità dei loro ricorsi è errato in diritto. Essi chiedono alla Corte di annullare la sentenza impugnata nella parte in cui ha respinto i loro ricorsi e li ha condannati a sopportare le proprie spese del procedimento di primo grado. Essi chiedono parimenti alla Corte di annullare la decisione controversa e di condannare la Commissione a sopportare le suddette spese nonché quelle del presente procedimento.

18 La Commissione chiede il rigetto delle impugnazioni in quanto infondate e la condanna dei ricorrenti alle spese.

Argomenti delle parti

19 Dinanzi alla Corte, i ricorrenti sostengono che il Tribunale ha erroneamente concluso che essi non hanno dimostrato di possedere un interesse ad agire e che la decisione controversa non li riguardava individualmente per il fatto che le imbarcazioni per le quali erano state presentate richieste di aumento della capacità erano fittizie.

20 In primo luogo, gli autori delle impugnazioni fanno notare che la ricevibilità dei loro ricorsi deve essere valutata alla luce del loro interesse ad agire alla data di deposito della richiesta di aumento della capacità e non in relazione ad un avvenimento futuro e ipotetico. Valutando l'interesse ad agire con riferimento alla data di adozione della decisione controversa, il Tribunale avrebbe pertanto applicato un criterio giuridico errato.

21 In secondo luogo, essi sostengono che dai documenti prodotti dinanzi al Tribunale emerge chiaramente che, sia alla data di deposito dei loro ricorsi dinanzi quest'ultimo sia a quella di adozione della decisione controversa, anche ammettendo che quest'ultima data possa essere ritenuta come la data pertinente, essi erano a tutti gli effetti proprietari delle imbarcazioni per le quali la Commissione aveva ricevuto e rifiutato le richieste di aumento della capacità. Il Tribunale pertanto avrebbe commesso, nel valutare i documenti prodotti in primo grado, un errore sostanziale, che, secondo una costante giurisprudenza, dovrebbe comportare l'annullamento della sentenza impugnata.

22 In terzo luogo, gli autori delle impugnazioni rilevano che il Tribunale ha dichiarato, nella sentenza impugnata che tutte le richieste di aumento della capacità riguardavano nuove imbarcazioni e che molte di esse erano state presentate per imbarcazioni la cui costruzione era in progetto. Ciò emergerebbe chiaramente dalle richieste presentate a loro nome alla Commissione. Peraltro, il Tribunale non avrebbe verificato se ogni imbarcazione per la quale era stata depositata una richiesta risultava

costruita alla data di adozione della decisione controversa o a quella di presentazione dei ricorsi di annullamento, dato che tale elemento non sarebbe pertinente. Inoltre, essi sostengono che, nei limiti in cui il Tribunale ha statuito che la Commissione era tenuta a esaminare le domande di costruzione delle nuove imbarcazioni, il Tribunale avrebbe dovuto pronunciarsi su tali domande ai sensi della normativa applicabile. La conclusione in base alla quale la decisione non riguarda i ricorrenti individualmente per il fatto che le imbarcazioni in questione sono fittizie sarebbe perciò infondata in diritto e in contraddizione con la motivazione stessa della sentenza impugnata.

23 La Commissione afferma che la ricevibilità dei ricorsi non può essere valutata sulla base di un avvenimento futuro e ipotetico. Tuttavia, il Tribunale non avrebbe invocato un avvenimento di tal genere ma, al contrario, avrebbe preso in considerazione il fatto incontestato che gli autori delle impugnazioni non hanno mai costruito le imbarcazioni registrate all'allegato II della decisione controversa. Secondo la Commissione, nessun elemento consentirebbe pertanto di conoscere i proprietari di tali imbarcazioni.

Giudizio della Corte

24 La questione se il Tribunale abbia commesso un errore di diritto nel dichiarare irricevibili i ricorsi dinanzi ad esso presentati dagli autori delle impugnazioni deve essere esaminata tenendo conto del giudizio del Tribunale in merito all'interesse ad agire di questi ultimi e al fatto che la decisione controversa li riguardasse o meno individualmente.

Sull'interesse ad agire

25 Secondo una costante giurisprudenza, l'interesse ad agire di un ricorrente deve sussistere, relativamente all'oggetto del ricorso, nella fase della presentazione dello

stesso pena l'irricevibilità. Tale oggetto della controversia deve perdurare, così come l'interesse ad agire, fino alla pronuncia della decisione del giudice, pena il non luogo a statuire, il che presuppone che il ricorso possa, con il suo esito, procurare un beneficio alla parte che l'ha proposto (v., in tal senso, sentenza 24 giugno 1986, causa 53/85, AKZO Chemie e AKZO Chemie UK/Commissione, Racc. pag. 1965, punto 21, nonché, per analogia, sentenze 19 ottobre 1995, causa C-19/93 P, Rendo e a./Commissione, Racc. pag. I-3319, punto 13; 13 luglio 2000, causa C-174/99 P, Parlamento/Richard, Racc. pag. I-6189, punto 33, e 7 giugno 2007, causa C-362/05 P, Wunenburger/Commissione, Racc. pag. I-4333, punto 42).

26 Dai punti 61 e 62 della sentenza impugnata, letti in combinato disposto con il punto 17 di detta sentenza, emerge che il Tribunale ha preso in considerazione come elemento cruciale per determinare l'interesse ad agire dei ricorrenti la loro qualità di proprietari, alla data della decisione controversa, delle imbarcazioni di cui all'allegato II di tale decisione.

27 Il Tribunale è così partito dal presupposto che 19 ricorrenti, rispetto ai quali esso ha implicitamente constatato che avevano già costruito o iniziato a costruire le imbarcazioni in questione, potevano essere considerati proprietari di dette imbarcazioni alla data della decisione controversa e, quindi, avevano un interesse ad ottenere l'annullamento, mentre ciò non avveniva per gli altri quattro ricorrenti. Per quanto riguarda questi ultimi, il Tribunale ha concluso che, alla data di detta decisione, essi non avevano ancora intrapreso la costruzione delle imbarcazioni di cui all'allegato II di quest'ultima, per cui non ne erano proprietari. Il Tribunale ne ha dedotto che essi non avevano, quindi, interesse ad agire.

28 A tale riguardo, occorre ricordare che le presenti controversie vertono su una procedura di autorizzazione. Per la flotta peschereccia di ciascuno Stato membro è autorizzata una determinata stazza e incrementi specifici di tale stazza possono essere accordati con decisione della Commissione qualora siano soddisfatti taluni criteri. Tali criteri implicano, in particolare, che l'aumento della capacità in termini di stazza risulti da lavori di ammodernamento delle imbarcazioni interessate, con l'obiettivo del miglioramento della sicurezza.

29 Occorre altresì rilevare che non è stato neppure sostenuto dinanzi al Tribunale che tale procedura esiga che i lavori necessari siano effettuati, o quantomeno avviati, prima del rilascio dell'autorizzazione in questione. Così come emerge dal punto 61 della sentenza impugnata, in combinato disposto con il punto 17 della stessa, è il Tribunale stesso che ha sollevato d'ufficio tale questione.

30 Orbene, nell'ambito dell'esame di detta questione il Tribunale non ha fatto riferimento ad alcuna disposizione della normativa comunitaria vigente, dalla quale risulti un siffatto obbligo.

31 Il Tribunale ha peraltro dichiarato, ai punti 100-134 della sentenza impugnata, ed è pacifico nell'ambito delle presenti impugnazioni, che i miglioramenti in materia di sicurezza che giustificano un aumento della capacità in termini di stazza possono dipendere dalla costruzione di un'imbarcazione sostitutiva.

32 Di conseguenza, il Tribunale di primo grado ha ignorato il fatto che chiunque abbia richiesto, nel rispetto delle regole vigenti, un aumento della capacità per miglioramenti in materia di sicurezza risultanti dalla costruzione di un'imbarcazione sostitutiva ha manifestatamene un interesse all'annullamento di una decisione di rifiuto dell'autorizzazione corrispondente. Se è vero che tale interesse è più impellente per chi, alla data di adozione della decisione, ha già sostenuto le spese per la costruzione di un'imbarcazione, un interesse di tal genere sussiste tuttavia anche per chi non ha ancora avviato una simile costruzione.

33 L'annullamento di una decisione con cui la Commissione neghi l'autorizzazione richiesta ha, infatti, come conseguenza per tutti coloro le cui richieste sono state respinte che il rilascio di un'autorizzazione divenga nuovamente possibile al termine del nuovo esame di tali richieste, cui la Commissione è tenuta a procedere. Qualora avvenga, tale rilascio implica che tutte le ulteriori misure necessarie per realizzare o utilizzare l'aumento della capacità richiesto possano essere intraprese nel rispetto delle condizioni e dei termini eventualmente applicabili.

34 Pertanto, il Tribunale ha commesso un errore di diritto dichiarando, al punto 62 della sentenza impugnata, che gli autori delle impugnazioni non avevano un interesse ad agire per il fatto che, alla data della decisione controversa, non avevano ancora intrapreso la costruzione delle imbarcazioni di cui all'allegato II di questa, cosicché, a quella stessa data, non ne erano proprietari.

35 Si deve pertanto constatare che tutti i ricorrenti in primo grado avevano un interesse ad agire avverso la decisione controversa.

Se la decisione riguardi i ricorrenti individualmente

36 Innanzitutto, occorre ricordare che da una costante giurisprudenza della Corte emerge che i soggetti diversi dai destinatari di una decisione possono sostenere che essa li riguarda individualmente solamente qualora detta decisione li concerna a causa di determinate qualità loro personali o di una situazione di fatto che li caratterizza rispetto a chiunque altro e, quindi, li distingue in modo analogo ai destinatari (sentenze 15 luglio 1963, causa 25/62, Plaumann/Commissione, Racc. pag. 195, in particolare pag. 220; 17 gennaio 1985, causa 11/82, Piraiki-Patraiki, e a./Commissione, Racc. pag. 207, punto 11, e 22 novembre 2007, causa C-260/05 P, Sniace/Commissione, non ancora pubblicata nella Raccolta, punto 53).

37 Per dichiarare irricevibili i ricorsi dei quattro ricorrenti, nel novero dei quali figurano gli autori delle presenti impugnazioni, il Tribunale ha anche considerato che la decisione non li riguardava individualmente, ai sensi dell'art. 230, quarto comma, CE. Il Tribunale ha certamente riconosciuto che la decisione controversa riguardava direttamente tutti i ricorrenti in primo grado direttamente e che il fatto che questi ultimi fossero proprietari delle imbarcazioni menzionate negli allegati di questa

era sufficiente a dimostrare che la decisione li riguardava individualmente, ma ha tuttavia operato una distinzione riguardo gli autori delle impugnazioni unicamente perché le loro imbarcazioni erano «fittizie».

38 Come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 31 e 32 delle sue conclusioni, il termine «fittizio» ha due possibili significati. Nella sua accezione comune, tale termine indica una cosa non autentica o qualcosa di cui si finge l'esistenza che, pertanto, esiste soltanto nell'immaginazione. Nelle fattispecie, l'uso di tale termine implicherebbe che i ricorrenti non avevano realmente l'intenzione di sostituire le imbarcazioni che possedevano inizialmente con nuove imbarcazioni dotate di una maggior capacità in termini di sicurezza, oppure che essi avevano solo una vaga idea o progetto di sostituirle, cui non è stato dato concretamente seguito.

39 Dal punto 62 della sentenza impugnata emerge che, per quanto riguarda gli autori delle impugnazioni, il Tribunale ha dedotto un siffatto carattere «fittizio» delle loro imbarcazioni dal fatto che queste non erano state costruite alla data della decisione controversa.

40 Orbene, è pur vero che, come rileva la Commissione, la circostanza che una determinata imbarcazione sia stata o meno costruita è una questione di fatto che non può formare oggetto di impugnazione, salvo uno snaturamento dei fatti a tale riguardo da parte del Tribunale. Per contro, accertare se il fatto che un'imbarcazione progettata non sia stata ancora costruita dimostri che la decisione non riguarda il ricorrente individualmente è una questione di diritto che può formare oggetto di impugnazione.

41 Per le stesse ragioni indicate al punti 25-32 della presente sentenza a proposito dell'interesse ad agire, si deve constatare che il Tribunale ha commesso un errore di diritto affermando, al punto 62 della sentenza impugnata, che la decisione non riguardava individualmente gli autori delle impugnazioni per il fatto che, alla data

della sua adozione, essi non avevano intrapreso la costruzione delle imbarcazioni di cui all'allegato II di questa, cosicché, a quella stessa data, non ne erano proprietari. Infatti, dato che essi avevano presentato richieste individuali di aumento della stazza di sicurezza in relazione a imbarcazioni menzionate nel detto allegato II, basta rilevare che ciò costituiva, conformemente alla giurisprudenza ricordata al punto 36 della presente sentenza, una circostanza in grado di caratterizzarli rispetto a chiunque altro e di distinguerli in modo analogo ai destinatari di detta decisione.

42 Ne consegue che la sentenza impugnata dev'essere annullata nella parte in cui dichiara irricevibili i ricorsi introdotti dinanzi al Tribunale dagli autori delle presenti impugnazioni.

43 Ai sensi dell'art. 61 dello Statuto della Corte di giustizia, quando l'impugnazione è accolta, la Corte annulla la sentenza del Tribunale. In tal caso, essa può statuire definitivamente sulla controversia qualora lo stato degli atti lo consenta, oppure rinviare la causa al Tribunale affinché sia decisa da quest'ultimo.

44 Orbene, nella fattispecie, poiché lo stato degli atti lo consente, la Corte deve statuire definitivamente sulle conclusioni degli autori delle impugnazioni volte all'annullamento della decisione controversa.

45 Dall'esame degli atti processuali prodotti dinanzi al Tribunale emerge che, una volta che si ammette la ricevibilità dei ricorsi presentati dinnanzi a quest'ultimo dagli autori delle impugnazioni, nulla differenzia questi ultimi dagli altri 19 ricorrenti i cui ricorsi erano stati dichiarati ricevibili. Infatti, tutti i ricorsi vertevano sullo stesso oggetto e tutti i ricorrenti, rappresentati dagli stessi avvocati, hanno sollevato gli stessi motivi.

46 Per quanto riguarda il motivo dedotto dai ricorrenti dinanzi al Tribunale relativo ad un difetto di competenza della Commissione, per aver applicato all'art. 1, n. 2, della decisione controversa un criterio non previsto dalle norme comunitarie vigenti, occorre constatare, per gli stessi motivi già esposti ai punti 100-134 della sentenza impugnata, in particolare ai punti 105 e 108-110 della stessa, che l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 non prevede alcun limite per quanto riguarda l'età dell'imbarcazione che può usufruire di un aumento di capacità in materia di sicurezza e che la nozione di miglioramenti accolta da tale disposizione si riferisce a miglioramenti apportati non a un'imbarcazione particolare, ma alla flotta nazionale. Non è quindi necessario, per assicurare l'obiettivo della conservazione degli stock ittici nelle acque comunitarie, perseguito dalla stessa disposizione, che le nuove imbarcazioni siano escluse dal regime previsto da detta disposizione.

47 Alla luce di quanto sopra, occorre dichiarare che la Commissione, adottando nella decisione controversa criteri non previsti dalla normativa applicabile nel caso di specie, ha ecceduto le sue competenze. Tale motivo deve quindi essere accolto e, senza che sia necessario esaminare gli altri motivi dedotti dagli autori delle impugnazioni, la decisione controversa deve essere annullata nella parte in cui si applica alle imbarcazioni di questi ultimi.

Sulle spese

48 Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, applicabile al procedimento di impugnazione in forza dell'art. 118 del medesimo regolamento, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché gli autori delle impugnazioni ne hanno fatta domanda, la Commissione, rimasta soccombente, dev'essere condannata alle spese da essi sostenute tanto in primo grado quanto in sede di impugnazione.

Per questi motivi, la Corte (Prima Sezione) dichiara e statuisce:

1) **La sentenza del Tribunale di primo grado delle Comunità europee 13 giugno 2006, cause riunite da T-218/03 a T-240/03, Boyle e a./Commissione, è annullata, da un lato, nella parte in cui ha dichiarato irricevibili i ricorsi dei sigg. Flaherty e Murphy nonché della società Ocean Trawlers Ltd diretti all'annullamento della decisione della Commissione 4 aprile 2003, 2003/245/CE, relativa alle richieste pervenute alla Commissione di aumentare gli obiettivi dei POP IV per tener conto dei miglioramenti in materia di sicurezza, navigazione in mare, igiene, qualità dei prodotti e condizioni di lavoro per i pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 12 metri, e, dall'altro, nella parte in cui ha condannato i ricorrenti a sopportare le proprie spese.**

2) **La decisione 2003/245 è annullata nella parte in cui si applica alle imbarcazioni dei sigg. Flaherty e Murphy nonché della società Ocean Trawlers Ltd.**

3) **La Commissione delle Comunità europee è condannata alle spese sostenute dai sigg. Flaherty e Murphy nonché dalla società Ocean Trawlers Ltd tanto in primo grado quanto in sede di impugnazione.**

Firme