ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)

17 de Abril de 2008 *

Nos processos apensos C-373/06 P, C-379/06 P e C-382/06 P,

que têm por objecto recursos de uma decisão do Tribunal de Primeira Instância nos termos do artigo 56.º do Estatuto do Tribunal de Justiça, interpostos em 5 de Setembro de 2006,

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

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

Ocean Trawlers Ltd (C-382/06 P), com sede em Killybegs (Irlanda),

representados por D. Barry, solicitor, e A. Collins, SC (C-373/06 P, C-379/06 P e C-382/06 P), bem como por estes últimos e P. Callagher, SC (C-379/06 P),

recorrentes,

* Língua do processo: inglês.

sendo as outras partes no processo:

Irlanda,

interveniente em primeira instância,

Comissão das Comunidades Europeias, representada por B. Doherty e M. van Heezik, na qualidade de agentes, com domicílio escolhido no Luxemburgo,

recorrida em primeira instância,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: P. Jann, presidente de secção, A. Tizzano, A. Borg Barthet (relator), M. Ilešič e E. Levits, juízes,

advogada-geral: E. Sharpston,
secretário: L. Hewlett, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 20 de Setembro de 2007,

ouvidas as conclusões da advogada-geral na audiência de 11 de Dezembro de 2007,

profere o presente

Acórdão

1 Com os presentes recursos, T. Flaherty e L. Murphy, bem como a sociedade Ocean Trawlers Ltd, pedem a anulação do acórdão do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias de 13 de Junho de 2006, Boyle e o./Comissão (T-218/03 a T-240/03, Colect., p. II-1699, a seguir «acórdão recorrido»), pelo qual aquele Tribunal, por um lado, negou provimento aos seus recursos em que era pedida a anulação da Decisão 2003/245/CE da Comissão, de 4 de Abril de 2003, relativa aos pedidos recebidos pela Comissão no sentido de aumentar os objectivos do POP IV, a fim de ter em conta as melhorias em matéria de segurança, navegação marítima, higiene, qualidade dos produtos e condições de trabalho no respeitante aos navios de comprimento de fora a fora superior a 12 metros (JO L 90, p. 48, a seguir «decisão controvertida»), e, por outro, os condenou a suportar as suas próprias despesas.

2 Por despacho do presidente do Tribunal de Justiça de 5 de Março de 2007, os processos C-373/06 P, C-379/06 P e C-382/06 P foram apensos para efeitos da fase oral e do acórdão.

Quadro jurídico

3 Em 26 de Junho de 1997, o Conselho da União Europeia adoptou a Decisão 97/413/CE relativa aos objectivos e às normas de execução para a reestruturação do sector das pescas da Comunidade, no período compreendido entre 1 de Janeiro de 1997 e 31 de Dezembro de 2001, a fim de alcançar, numa base sustentável, o equilíbrio entre os recursos e a sua exploração (JO L 175, p. 27).

4 Nos termos do artigo 4.º, n.º 2, da referida decisão:

«Nos programas de orientação plurianuais para os Estados-Membros, os aumentos de capacidade que resultem exclusivamente de melhorias na segurança justificarão, caso a caso, um aumento de nível equivalente dos objectivos para os segmentos de frota desde que não aumentem o esforço de pesca dos navios em causa.»

5 O n.º 3.3, primeiro parágrafo, do anexo da Decisão 98/125/CE da Comissão, de 16 de Dezembro de 1997, que aprova o programa de orientação plurianual para a frota de pesca da Irlanda relativo ao período compreendido entre 1 de Janeiro de 1997 e 31 de Dezembro de 2001 (JO 1998, L 39, p. 41, a seguir «POP IV»), está assim redigido:

«Os Estados-Membros podem apresentar, em qualquer momento, um programa de melhoria da segurança. Nos termos dos artigos 3.º e 4.º da Decisão 97/413/CE, a Comissão decidirá se os aumentos de capacidade previstos por tal programa justificam um aumento correspondente dos objectivos do POP IV.»

Antecedentes do litígio

6 Os antecedentes do litígio na origem do acórdão recorrido, tal como expostos neste, podem ser resumidos nos seguintes termos.

7 Entre 1999 e 2001, foi trocada correspondência relativamente ao artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 94/413 entre o Departamento da Marinha e dos Recursos Naturais irlandês (a seguir «departamento») e a Comissão.

8 Durante este período, cada um dos 23 recorrentes em primeira instância solicitou ao departamento a obtenção de um aumento de capacidade devido às melhorias efectuadas na segurança, ao abrigo do artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/413 e do n.º 3.3 do anexo da Decisão 98/125.

9 Por carta de 14 de Dezembro de 2001, o departamento pediu à Comissão um aumento de 1 304 toneladas brutas do segmento polivalente e de 5 335 toneladas brutas do segmento pelágico da frota irlandesa, ao abrigo do artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/413. Esta carta completava um anterior pedido do departamento relativamente a dois navios, enviado à Comissão como «processo-piloto».

10 A referida carta do departamento indicava que dava seguimento aos pedidos de 38 proprietários de navios que tinham alterado ou substituído o seu navio ou que tinham intenção de o fazer. Era acompanhada de documentação detalhada relativa aos 38 navios em causa. Resulta da lista anexa à referida carta que 18 dos recorrentes em primeira instância se incluíam nestes proprietários.

11 O dispositivo da decisão controvertida tem a seguinte redacção:

«*Artigo 1.º*

Elegibilidade dos pedidos

Os pedidos de aumento dos objectivos de arqueação do POP IV serão considerados elegíveis sob reserva das seguintes condições:

1) Os pedidos devem ter sido apresentados pelo Estado-Membro, caso a caso, antes de 31 de Dezembro de 2001;

2) O navio deve estar devidamente registado no ficheiro comunitário dos navios de pesca;

3) O navio em causa deve ter um comprimento de fora a fora igual ou superior a 15 metros;

4) O aumento da arqueação deve resultar de trabalhos de modernização realizados ou a realizar acima do convés principal num navio existente registado, de idade não inferior a cinco anos na data do início dos referidos trabalhos. Em caso de perda de um navio no mar, o aumento da arqueação deve resultar do facto de o volume acima do convés principal do navio de substituição ser superior ao do navio perdido;

5) O aumento da arqueação é justificado se se destinar a melhorar a segurança, a navegação marítima, a higiene, a qualidade dos produtos ou as condições de trabalho;

6) O volume abaixo do convés principal do navio alterado ou do navio de substituição não pode ser objecto de aumento;

Os pedidos de aumento dos objectivos de potência do POP IV não são elegíveis.

Artigo 2.º

Os pedidos aceites de acordo com as condições fixadas no artigo 1.º são os constantes do anexo I.

Os pedidos rejeitados de acordo com as condições fixadas no artigo 1.º são os constantes do anexo II.

Artigo 3.º

O Reino da Bélgica, a Irlanda, o Reino dos Países Baixos, o Reino da Suécia e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte são os destinatários da presente decisão.»

12 A lista dos «pedidos rejeitados» contida no anexo II da decisão controvertida inclui os pedidos dos recorrentes nos presentes recursos a respeito dos novos navios para substituir, respectivamente, o MFV Westward Isle (Flaherty), o MFV Menhaden (Murphy) e o MFV Golden Rose (Ocean Trawlers Ltd), nenhum dos quais tinha sido perdido no mar.

Tramitação processual no Tribunal de Primeira Instância e acórdão recorrido

13 Na medida em que a decisão controvertida indeferiu os respectivos pedidos de aumento de capacidade dos navios, 23 recorrentes pediram ao Tribunal de Primeira Instância a sua anulação. Todos os pedidos diziam respeito à construção de novos navios para substituir os existentes que não tinham sido perdidos no mar. Em apoio dos seus recursos, os recorrentes invocaram a incompetência da Comissão, a violação da obrigação de fundamentação e do princípio da igualdade de tratamento.

14 No acórdão recorrido, o Tribunal de Primeira Instância examinou, em primeiro lugar, a questão prévia de inadmissibilidade suscitada pela Comissão para que se declare que a decisão controvertida não dizia directa e individualmente respeito aos referidos recorrentes, na acepção do artigo 230.º, quarto parágrafo, CE. O Tribunal afastou esta questão prévia principalmente em razão de, por um lado, a decisão dever ser considerada um conjunto de decisões individuais, cada uma delas afectando a situação jurídica dos proprietários dos navios enumerados nos anexos da mesma decisão, incluindo a dos recorrentes, que eram caracterizados relativamente a qualquer outra pessoa e individualizados de uma forma análoga à de um destinatário, e, por outro, a referida decisão produzir directamente efeitos na esfera jurídica dos recorrentes, não deixando qualquer poder de apreciação aos seus destinatários quanto à obrigação de a cumprir.

15 No entanto, o Tribunal de Primeira Instância julgou inadmissíveis os recursos de quatro dos recorrentes na primeira instância, três dos quais são os autores dos presentes recursos. A este propósito, declarou nos n.os 61 e 62 do acórdão recorrido:

«61 No entanto, vistas as respostas da Irlanda às questões colocadas no âmbito das medidas de organização do processo, o Tribunal de Primeira Instância suscitou oficiosamente a questão de saber se quatro dos recorrentes tinham interesse em agir no caso vertente [...]. Trata-se de Thomas Flaherty (T-224/03), da Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), de Larry Murphy (T-236/03) e da O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).

62 Resulta destas respostas que os pedidos apresentados por estes quatro recorrentes assentaram na sua intenção, na época, de mandar construir navios e de lhes atribuir os nomes reproduzidos no anexo II da decisão [controvertida]. Entretanto, comprovou-se que estes recorrentes não procederam à construção desses navios de modo que, na data da decisão [controvertida], não eram efectivamente proprietários dos navios em questão. Daqui resulta que os referidos recorrentes não têm interesse em agir. Em todo o caso, a decisão [controvertida] não lhes diz individualmente respeito, uma vez que os navios em questão são fictícios.»

16 Em segundo lugar, o Tribunal de Primeira Instância examinou o alcance da decisão controvertida relativamente aos navios dos outros 19 recorrentes de primeira instância nos seguintes termos:

«105 Há que referir que o artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/413 [...] não impõe qualquer limite no que respeita à idade do navio susceptível de beneficiar de um aumento de capacidade em matéria de segurança. A redacção desta disposição permite, à primeira vista, qualquer aumento de capacidade que resulte

de melhorias em matéria de segurança, desde que [estes aumentos] não impliquem um aumento do esforço de pesca. Se o Conselho tivesse querido excluir os navios novos teria verosimilmente precisado isso […].

[…]

108 Contrariamente ao que alega a Comissão, o conceito de melhorias constante do artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/413 não deve ser entendido no sentido de se referir a melhorias efectuadas num navio em especial, mas sim como referindo-se à frota nacional. A este respeito, há nomeadamente que notar que o n.º 3.3 do anexo da Decisão 98/125 se refere a um 'programa de melhoria da segurança' da frota nacional em geral.

109 Há igualmente que tomar em consideração os objectivos da Decisão 97/413. Esta decisão tem efectivamente por objectivo a conservação das unidades populacionais de peixes nas águas comunitárias. No entanto, o Conselho tomou em consideração a 'necessidade de assegurar as mais elevadas normas de segurança na frota pesqueira da Comunidade' (décimo segundo considerando). Por conseguinte, incluiu o artigo 3.º (que diz respeito aos navios de pesca da sua frota que não sejam de arrasto e tenham menos de 12 metros de comprimento) e o artigo 4.º, n.º 2, na referida decisão.

110 Contrariamente ao que a Comissão dá a entender, não é necessário, para assegurar o referido objectivo da Decisão 97/413, que os navios novos sejam excluídos do regime estabelecido pelo artigo 4.º, n.º 2, desta decisão. A este respeito, o Tribunal de Primeira Instância sublinha que esta última disposição está em conformidade com este objectivo na medida em que proíbe

qualquer aumento do esforço de pesca. A Comissão, que invoca aumentos muito consideráveis de dimensão não motivados por razões de segurança, [podia ter examinado] os navios, caso a caso, para estabelecer se havia ou não um aumento do esforço de pesca. Com efeito, a própria Comissão indica que a proibição de tal aumento visa cumprir o objectivo geral da Decisão 97/413, que é o de reduzir a quantidade de peixes pescados na Comunidade […].

[…]

134 Tendo em consideração todo o exposto, há que decidir que a Comissão, ao adoptar na decisão [controvertida] critérios não previstos pela regulamentação aplicável ao caso vertente, ultrapassou os limites da sua competência. Por conseguinte, o primeiro fundamento deve ser acolhido e a decisão [controvertida] anulada sem que seja necessário analisar os restantes fundamentos.»

Quanto aos presentes recursos

17 Os recorrentes alegam que a conclusão quanto à admissibilidade dos seus recursos está viciada de erro de direito. Pedem que o Tribunal de Justiça se digne anular o acórdão recorrido na medida em que este não acolheu os seus pedidos e os condenou no pagamento das suas próprias despesas. Pedem também que o Tribunal de Justiça se digne anular a decisão controvertida e condenar a Comissão no pagamento das referidas despesas, bem como nas da presente instância.

18 A Comissão pede que seja negado provimento aos recursos, por infundados, e a condenação dos recorrentes nas despesas.

Argumentos das partes

19 No Tribunal de Justiça, os recorrentes sustentam que o Tribunal de Primeira Instância chegou à conclusão errada de que não demonstraram interesse em agir e a decisão controvertida não lhes dizia directamente respeito por serem fictícios os navios para os quais tinham pedido aumento de arqueação.

20 Em primeiro lugar, alegam que a admissibilidade dos seus recursos deve ser apreciada à luz do seu interesse em agir à data da apresentação do pedido de aumento de arqueação e não em função de um acontecimento futuro e hipotético. Por conseguinte, ao apreciar o interesse em agir à data da adopção da decisão controvertida, o Tribunal de Primeira Instância aplicou um critério jurídico errado.

21 Em segundo lugar, entendem resultar claramente dos documentos apresentados ao Tribunal de Primeira Instância que, quer à data da interposição dos recursos para este quer à da adopção da decisão controvertida, admitindo que esta última data possa ser acolhida como a data pertinente, eram efectivamente proprietários dos navios para os quais a Comissão tinha recebido e indeferido os pedidos de aumento de arqueação. Daí decorre que o Tribunal de Primeira Instância cometeu um erro essencial na apreciação dos documentos apresentados em primeira instância, que, segundo jurisprudência assente, deve levar à anulação do acórdão recorrido.

22 Em terceiro lugar, alegam que o Tribunal de Primeira Instância concluiu, no acórdão recorrido, que todos os pedidos de aumento de arqueação diziam respeito a novos navios, tendo um grande número desses pedidos sido apresentados para navios cuja construção estava em fase de projecto. Segundo o Tribunal, isso resultava claramente dos pedidos apresentados em nome dos recorrentes à Comissão. Por outro lado, afirmam que o Tribunal de Primeira Instância não verificou se cada navio para o

qual o pedido tinha sido apresentado estava construído à data da adopção da decisão controvertida ou naquela em que os recursos de anulação foram interpostos, uma vez que, alegadamente, este elemento não era relevante. Além disso, sustentam que, na medida em que o Tribunal de Primeira Instância considerou que a Comissão estava obrigada a examinar os pedidos de construção dos novos navios, o Tribunal de Primeira Instância deveria ter decidido sobre estes pedidos por força do direito aplicável. Por conseguinte, a conclusão de que os recorrentes não são directamente afectados, uma vez que os navios em causa são fictícios, é infundada em termos jurídicos e está em contradição com a própria fundamentação do acórdão recorrido.

23 A Comissão alega que a admissibilidade do recurso não pode ser determinada com base num acontecimento futuro e hipotético. Contudo, o Tribunal de Primeira Instância não invocou um acontecimento dessa natureza. Ao invés, tomou em consideração o facto incontestável de que os autores dos recursos nunca construíram os navios que constavam do anexo II da decisão controvertida. No entender da Comissão, nenhum elemento permitia, portanto, conhecer os proprietários desses navios.

Apreciação do Tribunal de Justiça

24 A questão de saber se o Tribunal de Primeira Instância cometeu um erro de direito ao declarar inadmissíveis os recursos nele interpostos pelos recorrentes deve ser examinada com base na apreciação feita pelo Tribunal de Primeira Instância do interesse em agir destes últimos e na questão de saber se a decisão lhes dizia ou não individualmente respeito.

Quanto ao interesse em agir

25 De acordo com jurisprudência assente, o interesse em agir de um recorrente deve existir, tendo em conta o objecto do recurso, no momento da sua interposição, sob

pena de este ser julgado inadmissível. Este objecto do litígio deve perdurar, assim como o interesse em agir, até à prolação da decisão jurisdicional, sob pena de ser declarada a inutilidade superveniente da lide, o que pressupõe que o recurso possa, pelo seu resultado, conferir um benefício à parte que o interpôs (v., neste sentido, acórdão de 24 de Junho de 1986, AKZO Chemie e AKZO Chemie UK/Comissão, 53/85, Colect., p. 1965, n.º 21; e, por analogia, acórdãos de 19 de Outubro de 1995, Rendo e o./Comissão, C-19/93 P, Colect., p. I-3319, n.º 13; de 13 de Julho de 2000, Parlamento/Richard, C-174/99 P, Colect., p. I-6189, n.º 33; e de 7 de Junho de 2007, Wunenburger/Comissão, C-362/05 P, Colect., p. I-4333, n.º 42).

26 Resulta dos n.ºs 61 e 62 do acórdão recorrido, lidos em conjugação com o n.º 17 do referido acórdão, que o Tribunal de Primeira Instância atendeu à qualidade de proprietários, à data da decisão controvertida, dos navios visados no anexo II desta última como elemento crucial para determinar o interesse em agir dos recorrentes.

27 O Tribunal de Primeira Instância partiu, assim, do princípio de que 19 dos recorrentes, relativamente aos quais concluiu tacitamente que tinham já construído ou começado a construção dos navios em causa, podiam ser considerados proprietários dos referidos navios à data da decisão controvertida e, por conseguinte, tinham interesse em obter a sua anulação, o que não era o caso para os outros quatro recorrentes. No que respeita a estes últimos, o Tribunal de Primeira Instância constatou que, à data da referida decisão, ainda não tinham procedido à construção dos navios visados no anexo II desta última, de modo que não eram ainda proprietários. O Tribunal de Primeira Instância deduziu daí que não tinham, portanto, interesse em agir.

28 A este propósito, importa recordar que, nos presentes litígios, está em causa um procedimento de autorização. É autorizada uma certa arqueação para a frota de pesca de cada Estado-Membro, podendo ser autorizados aumentos específicos dessa arqueação por decisão da Comissão, se estiverem preenchidos determinados critérios. Estes critérios implicam, designadamente, que o aumento da capacidade em termos de arqueação resulta de trabalhos de modernização dos navios em causa com vista a uma melhoria da segurança.

29 É igualmente de realçar que também não foi defendido perante o Tribunal de Primeira Instância que este procedimento exija que sejam efectuados os trabalhos necessários, ou pelo menos sejam iniciados, antes da emissão da autorização em causa. Como resulta do n.º 61 do acórdão recorrido, lido em conjugação com o n.º 17 do mesmo acórdão, foi o próprio Tribunal de Primeira Instância que suscitou esta questão oficiosamente.

30 Ora, no âmbito do exame da referida questão, o Tribunal de Primeira Instância não se referiu a nenhuma disposição, na regulamentação comunitária aplicável, da qual resultasse tal exigência.

31 Aliás, o Tribunal de Primeira Instância declarou, nos n.os 100 a 134 do acórdão recorrido, e não foi contestado no âmbito dos presentes recursos, que as melhorias em matéria de segurança que justificam o aumento da capacidade em termos de arqueação podem resultar da construção de um navio de substituição.

32 Nestas condições, o Tribunal de Primeira Instância ignorou que qualquer pessoa que tenha requerido, no cumprimento das regras aplicáveis a este propósito, um aumento da capacidade em razão de melhorias em matéria de segurança resultantes da construção de um navio de substituição tem um evidente interesse em pedir a anulação de uma decisão que recusa a autorização correspondente. Embora seja verdade que esse interesse é mais premente para as pessoas que, à data desta decisão, tinham feito despesas para a construção do navio, esse interesse existe, apesar disso, para aquelas que ainda não iniciaram essa construção.

33 A anulação de uma decisão da Comissão que recusa uma autorização pedida tem, com efeito, como consequência, para todas as pessoas cujos pedidos tenham sido recusados, que a emissão de uma autorização volta a ser possível no termo de um novo exame destes pedidos a que a Comissão está obrigada a proceder. Quando a mesma ocorre, esta autorização implica que todas as diligências que falta cumprir a fim de realizar ou utilizar o aumento da capacidade pedida podem ser feitas no respeito das condições e dos prazos eventualmente aplicáveis.

34 Por conseguinte, o Tribunal de Primeira Instância cometeu um erro de direito ao declarar, no n.º 62 do acórdão recorrido, que os recorrentes não tinham interesse em agir uma vez que, à data da decisão controvertida, não tinham iniciado a construção dos navios visados no anexo II desta última, de modo que, nessa mesma data, não eram os respectivos proprietários.

35 Por consequência, há que declarar que todos os recorrentes em primeira instância tinham interesse em agir contra a decisão controvertida.

Quanto à questão de saber se a decisão dizia individualmente respeito aos recorrentes

36 Antes de mais, cabe recordar que resulta de jurisprudência assente do Tribunal de Justiça que os sujeitos que não sejam os destinatários de uma decisão só podem alegar que ela lhes diz individualmente respeito se esta os prejudicar devido a determinadas qualidades que lhes são específicas ou a uma situação de facto que os caracterize relativamente a qualquer outra pessoa, individualizando-os, por isso, de forma idêntica à do destinatário de tal decisão (acórdãos de 15 de Julho de 1963, Plaumann/Comissão, 25/62, Colect. 1962-1964, pp. 279, 284; de 17 de Janeiro de 1985, Piraiki-Patraiki e o./Comissão, 11/82, Recueil, p. 207, n.º 11; e de 22 de Novembro de 2007, Sniace/Comissão, C-260/05 P, ainda não publicado na Colectânea, n.º 53).

37 Para julgar inadmissíveis os recursos de quatro recorrentes, entre os quais figuram os autores dos presentes recursos, o Tribunal de Primeira Instância considerou também que a decisão controvertida não lhes dizia individualmente respeito, na acepção do artigo 230.º, quarto parágrafo, CE. Na verdade, o Tribunal admitiu que a decisão controvertida dizia directamente respeito a todos os recorrentes em primeira instância e que o facto de estes serem proprietários dos navios mencionados nos

anexos daquela mesma decisão bastava para provar que lhes dizia individualmente respeito; porém, fez uma distinção no caso dos ora recorrentes apenas com base no facto de os seus navios serem «fictícios».

38 Como realçou a advogada-geral nos n.os 31 e 32 das conclusões, o termo «fictício» admite dois significados possíveis. O significado comum de «fictício» é o de algo que não é genuíno ou que é inventado e que, portanto, existe apenas ao nível da imaginação. Aplicado aos presentes processos, sugere que os recorrentes não queriam realmente substituir os seus navios originais por navios com uma arqueação adicional de segurança ou que se tratava apenas de uma ideia ou plano vago a que não estava ligada qualquer consequência concreta.

39 Resulta do n.º 62 do acórdão recorrido que, no que se refere aos recorrentes, o Tribunal de Primeira Instância deduziu esse carácter «fictício» dos seus navios do facto de estes não terem sido construídos à data da decisão controvertida.

40 Ora, é verdade que, como a Comissão alega, saber se um dado navio foi ou não construído constitui matéria de facto que não pode ser objecto de um recurso de uma decisão do Tribunal de Primeira Instância, salvo desvirtuação da prova respectiva por este último Tribunal. Porém, a questão de saber se o facto de um navio projectado ainda não ter sido construído implica que a decisão não diz individualmente respeito ao recorrente é uma questão de direito que pode ser objecto desse recurso.

41 Pelas mesmas razões que as indicadas nos n.os 25 a 32 do presente acórdão no que concerne ao interesse em agir, há que concluir que o Tribunal de Primeira Instância cometeu um erro de direito ao determinar, no n.º 62 do acórdão recorrido, que a decisão não dizia individualmente respeito aos recorrentes uma vez que, à data da

decisão controvertida, não tinham procedido à construção dos navios visados no anexo II desta última, de modo que, nessa mesma data, não eram seus proprietários. Com efeito, uma vez que tinham apresentado pedidos individuais de aumento da arqueação de segurança relativamente a navios identificados no referido anexo II, basta referir que isso constitui, de acordo com a jurisprudência recordada no n.º 36 do presente acórdão, uma circunstância susceptível de os caracterizar relativamente a qualquer outra pessoa e de os individualizar de uma forma análoga à dos destinatários da referida decisão.

42 Daqui resulta que o acórdão recorrido deve ser anulado na parte em que declarou inadmissíveis os recursos interpostos pelos autores dos presentes recursos.

43 Nos termos do artigo 61.º do Estatuto do Tribunal de Justiça, quando o recurso for julgado procedente, o Tribunal de Justiça anula o acórdão do Tribunal de Primeira Instância. Pode, neste caso, decidir definitivamente o litígio, se o mesmo estiver em condições de ser julgado, ou remeter o processo ao Tribunal de Primeira Instância para julgamento.

44 Ora, no caso vertente, estando o processo em condições de ser julgado, deve o Tribunal de Justiça decidir definitivamente quanto aos pedidos de anulação da decisão controvertida formulados pelos recorrentes.

45 Resulta do exame dos autos do Tribunal de Primeira Instância que, uma vez que se admitam os recursos nele interpostos pelos recorrentes, nada os diferencia dos outros 19 recorrentes cujos recursos foram considerados admissíveis. Com efeito, todos os recursos têm o mesmo objecto e todos os recorrentes, representados pelos mesmos advogados, invocaram os mesmos argumentos.

46 Quanto ao fundamento de falta de competência da Comissão, formulado pelos recorrentes perante o Tribunal de Primeira Instância, por aquela ter alegadamente aplicado, ao artigo 1.º, n.º 2, da decisão controvertida, um critério não previsto nas disposições comunitárias aplicáveis, cabe declarar, pelos mesmos fundamentos que os expostos nos n.os 100 a 134 do acórdão recorrido, em especial nos seus n.os 105 e 108 a 110, que o artigo 4.º, n.º 2, da Decisão 97/413 não impõe qualquer limite relativamente à idade do navio susceptível de beneficiar de um aumento da capacidade em matéria de segurança e que o conceito de melhorias referido nessa disposição não tem a ver com as melhorias feitas num navio em especial, mas na frota nacional. Não é, assim, necessário, para assegurar o objectivo da conservação das unidades populacionais de pesca nas águas comunitárias prosseguido pela mesma decisão, que os novos navios sejam excluídos do regime previsto na referida disposição.

47 Nestas condições, há que declarar que a Comissão, ao adoptar na decisão controvertida critérios não previstos pela regulamentação aplicável no caso vertente, excedeu as suas competências. Por conseguinte, este fundamento procede e, sem necessidade de apreciar os outros fundamentos formulados pelos recorrentes, a decisão controvertida deve ser anulada na parte em que se aplica aos seus navios.

Quanto às despesas

48 Por força do disposto no artigo 69.º, n.º 2, do Regulamento de Processo, aplicável aos recursos de decisões do Tribunal de Primeira Instância nos termos do artigo 118.º do mesmo regulamento, a parte vencida é condenada nas despesas se a parte vencedora o tiver requerido. Tendo os recorrentes pedido a condenação da Comissão nas despesas suportadas quer em primeira instância quer nos presentes recursos e tendo a Comissão sido vencida, há que condená-la nas referidas despesas.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Primeira Secção) decide:

1) **O acórdão da Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias de 13 de Junho de 2006, Boyle e o./Comissão (T-218/03 a T-240/03), é anulado, por um lado, na medida em que julgou inadmissíveis os recursos de T. Flaherty e L. Murphy, bem como da sociedade Ocean Trawlers Ltd, que pediam a anulação da Decisão 2003/245/CE da Comissão, de 4 de Abril de 2003, relativa aos pedidos recebidos pela Comissão no sentido de aumentar os objectivos do POP IV, a fim de ter em conta as melhorias em matéria de segurança, navegação marítima, higiene, qualidade dos produtos e condições de trabalho no respeitante aos navios de comprimento de fora a fora superior a 12 metros, e, por outro, na medida em que condenou os recorrentes a suportar as suas próprias despesas.**

2) **A Decisão 2003/245 é anulada na parte em que se aplica aos navios de T. Flaherty e L. Murphy, bem como da sociedade Ocean Trawlers Ltd.**

3) **A Comissão das Comunidades Europeias é condenada nas despesas efectuadas por T. Flaherty e L. Murphy, bem como pela sociedade Ocean Trawlers Ltd, quer em primeira instância quer nos presentes recursos.**

Assinaturas