HOTĂRÂREA CURŢII (Camera întâi)

17 aprilie 2008 *

În cauzele conexate C-373/06 P, C-379/06 P şi C-382/06 P,

având ca obiect recursuri formulate în temeiul articolului 56 din Statutul Curţii de Justiţie, introduse la 5 septembrie 2006,

Thomas Flaherty (C-373/06 P), cu domiciliul în Mainster (Irlanda),

Larry Murphy (C-379/06 P), cu domiciliul în Brandyhill (Irlanda),

Ocean Trawlers Ltd (C-382/06 P), stabilită în Killybegs (Irlanda),

reprezentaţi de domnul D. Barry, solicitor, şi de domnul A. Collins, SC (C-373/06 P, C-379/06 P şi C-382/06 P), precum şi de către aceştia din urmă şi de domnul P. Gallagher, SC (C-379/06 P),

recurenţi,

* Limba de procedură: engleza.

celelalte părți în proces fiind:

Irlanda,

intervenientă în primă instanță,

Comisia Comunităților Europene, reprezentată de domnul B. Doherty și de doamna M. van Heezik, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg,

pârâtă în primă instanță,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul P. Jann, președinte de cameră, domnii A. Tizzano, A. Borg Barthet (raportor), M. Ilešič și E. Levits, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: doamna L. Hewlett, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 20 septembrie 2007,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 11 decembrie 2007,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Prin recursurile formulate, domnii Flaherty și Murphy, precum și societatea Ocean Trawlers Ltd solicită anularea Hotărârii Tribunalului de Primă Instanță al Comunităților Europene din 13 iunie 2006, Boyle și alții/Comisia (T-218/03-T-240/03, Rec., p. II-1699, denumită în continuare „hotărârea atacată") prin care, pe de o parte, s-au respins ca inadmisibile acțiunile urmărind obținerea anulării Deciziei 2003/245/CE a Comisiei din 4 aprilie 2003 privind cererile primite de Comisie de extindere a obiectivelor POP IV în scopul îmbunătățirii siguranței, navigației maritime, igienei, calității produselor și condițiilor de muncă pentru navele cu o lungime totală mai mare de 12 metri (JO L 90, p. 48, denumită în continuare „decizia în litigiu") și, pe de altă parte, reclamanții au fost obligați să suporte propriile cheltuieli de judecată.

2 Prin Ordonanța președintelui Curții din 4 martie 2007, cauzele C-373/06 P, C-379/06 P și C-382/06 P au fost reunite pentru buna desfășurare a procedurii orale și în vederea pronunțării hotărârii.

Cadrul juridic

3 La 26 iunie 1997, Consiliul Uniunii Europene a adoptat Decizia 97/413/CE privind obiectivele și modalitățile vizând restructurarea, în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 1997 și 31 decembrie 2001, a sectorului pescuitului comunitar în vederea realizării unui echilibru durabil între resurse și exploatarea acestora (JO L 175, p. 27).

4 Potrivit articolului 4 alineatul (2) din decizia citată:

„În cadrul programelor de orientare plurianuale destinate statelor membre, creșterea capacității care rezultă exclusiv din îmbunătățiri în materie de siguranță justifică, de la caz la caz, o extindere proporțională a obiectivelor segmentelor de flotă în cazul în care acestea nu determină o creștere a efortului de pescuit al navelor respective.” [traducere neoficială]

5 Punctul 3.3 primul paragraf din anexa la Decizia 98/125/CE a Comisiei din 16 decembrie 1997 de aprobare a programului de orientare plurianual pentru flota de pescuit a Irlandei pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 1997 și 31 decembrie 2001 (JO 1998, L 39, p. 41, denumit în continuare „POP IV”) prevede următoarele:

„Statele membre pot oricând să prezinte Comisiei un program de îmbunătățire a siguranței. Potrivit prevederilor articolelor 3 și 4 din Decizia 97/413/CE, Comisia decide dacă o creștere a capacității prevăzute de un astfel de program justifică extinderea corespunzătoare a obiectivelor POP IV.” [traducere neoficială]

Istoricul cauzei

6 Istoricul cauzei în care s-a pronunțat hotărârea atacată, astfel cum a fost descris în cadrul acesteia, poate fi rezumat după cum urmează.

7 Între anii 1999 şi 2001, a avut loc un schimb de scrisori cu privire la articolul 4 alineatul (2) din Decizia 97/413 între Departamentul Irlandez al Marinei şi al Resurselor Naturale (denumit în continuare „Departamentul") şi Comisie.

8 În cursul acestei perioade, fiecare dintre cei 23 de reclamanţi în primă instanţă a solicitat Departamentului obţinerea unei creşteri a capacităţii în temeiul îmbunătăţirilor efectuate în materie de siguranţă, în aplicarea articolului 4 alineatul (2) din Decizia 97/413 şi a punctului 3.3 din anexa la Decizia 98/125.

9 Printr-o scrisoare din 14 decembrie 2001, Departamentul a cerut Comisiei o sporire cu 1 304 tone-registru brute a segmentului polivalent şi cu 5 335 de tone-registru brute a segmentului pelagic al flotei irlandeze, în aplicarea articolului 4 alineatul (2) din Decizia 97/413. Această scrisoare venea în completarea unei solicitări anterioare a Departamentului referitoare la două nave, trimisă Comisiei în calitate de „cauză-pilot".

10 Scrisoarea Departamentului indica faptul că aceasta dădea curs solicitărilor provenind din partea celor 38 de armatori care modificaseră sau înlocuiseră navele proprii sau intenţionau să realizeze acest lucru. O documentaţie detaliată privind cele 38 de nave însoţea scrisoarea. Din tabelul anexat la scrisoare reiese că printre armatorii respectivi se numărau 18 dintre reclamanţii în primă instanţă.

11 Dispozitivul deciziei în litigiu este formulat astfel:

„*Articolul 1*

Eligibilitatea cererilor

Pentru a fi considerată eligibilă, o cerere de extindere a obiectivelor POP IV în privința tonajului trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

1) fiecare cerere a fost trimisă separat de către statul membru înainte de 31 decembrie 2001;

2) nava trebuie să fie corect înregistrată în registrul flotei comunitare;

3) nava respectivă trebuie să aibă o lungime totală de minimum 15 metri;

4) mărirea tonajului trebuie să fie rezultatul lucrărilor de modernizare a punții principale deja efectuate sau care urmează a fi efectuate pe o navă de pescuit existentă, înregistrată, veche de cel puțin cinci ani la data demarării lucrărilor. Dacă o navă a fost pierdută în mare, mărirea tonajului trebuie să fie rezultatul unui volum superior pe puntea principală a navei de înlocuire în comparație cu cel al navei pierdute în mare;

5) mărirea tonajului se justifică prin îmbunătăţirea siguranţei, a navigaţiei maritime, a igienei, a calităţii produselor şi a condiţiilor de muncă;

6) volumul sub puntea principală a navei sau a navei de înlocuire nu se măreşte.

Cererile de extindere a obiectivelor POP IV în privinţa puterii nu vor fi considerate eligibile.

Articolul 2

Cererile acceptate în conformitate cu criteriile stabilite la articolul 1 se înscriu în anexa I.

Cererile respinse pe baza criteriilor stabilite la articolul 1 se înscriu în anexa II.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei, Irlandei, Regatului Ţărilor de Jos, Regatului Suediei şi Regatului Unit al Marii Britanii şi Irlandei de Nord." [traducere neoficială]

12 Lista „cererilor respinse” care figurează în anexa II la decizia în litigiu cuprinde cererile recurenților din prezenta procedură privind navele noi menite să înlocuiască navele MFV Westward Isle (Flaherty), MFV Menhaden (Murphy) și, respectiv, MFV Golden Rose (Ocean Trawlers Ltd), niciuna dintre acestea nefiind pierdută în mare.

Procedura în fața Tribunalului și hotărârea atacată

13 Un număr de 23 de reclamanți au solicitat Tribunalului anularea deciziei în litigiu în măsura în care prin aceasta au fost respinse cererile formulate de aceștia pentru creșterea capacității propriilor nave. Toate aceste cereri se refereau la construcția unor noi nave menite să înlocuiască nave existente care nu fuseseră pierdute în mare. În susținerea concluziilor prezentate, reclamanții au invocat lipsa de competență a Comisiei, lipsa motivării acestei decizii și încălcarea principiului egalității de tratament.

14 În cadrul hotărârii atacate, Tribunalul a examinat, în primul rând, excepția de inadmisibilitate invocată de Comisie, care urmărea să demonstreze că decizia în litigiu nu îi privea în mod direct și individual pe reclamanți, în sensul articolului 230 al patrulea paragraf CE. Tribunalul a respins această excepție în principal pentru motivul că, pe de o parte, decizia în cauză trebuie considerată ca reprezentând un ansamblu de decizii individuale, fiecare dintre acestea producând efecte asupra situației juridice a armatorilor navelor indicate în anexele la decizie, inclusiv cea a reclamanților, care erau caracterizați în raport cu orice altă persoană ca și în cazul destinatarilor și că, pe de altă parte, respectiva decizie avea efect direct asupra situației juridice a reclamanților fără a acorda putere de apreciere destinatarilor în privința obligației de a pune în executare decizia.

15 Cu toate acestea, Tribunalul a respins ca inadmisibile acțiunile celor patru reclamanți în primă instanță, trei dintre aceștia formulând prezentele recursuri. În această privință, Tribunalul s-a pronunțat la punctele 61 și 62 din hotărârea atacată astfel:

„61 Totuși, date fiind răspunsurile Irlandei la întrebările adresate în cadrul măsurilor de organizare a procedurii, Tribunalul a examinat din oficiu întrebarea dacă patru dintre reclamanți aveau un interes de a exercita acțiunea în speță […]. Acești reclamanți sunt Thomas Flaherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) și O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).

62 Din aceste răspunsuri rezultă că cererile formulate de către acești patru reclamanți se întemeiau pe intenția acestora de la momentul respectiv de a construi nave și de a le atribui denumirile indicate în anexa II la decizia [în litigiu]. Cu toate acestea, s-a dovedit că acești reclamanți nu demaraseră operațiunile de construire a navelor, astfel încât, la data deciziei [în litigiu], aceștia nu erau, în realitate, armatorii navelor în discuție. Prin urmare, respectivii reclamanți nu au interesul de a exercita acțiunea. În orice caz, decizia [în litigiu] nu îi privește în mod individual, atât timp cât navele în discuție sunt fictive."

16 În al doilea rând, Tribunalul a analizat sfera chestiunii în litigiu prin raportare la navele celorlalți 19 reclamanți în primă instanță astfel:

„105 Se impune a constata că articolul 4 alineatul (2) din Decizia 97/413 (…) nu stabilește nicio limită în ceea ce privește vechimea navei care poate beneficia de o creștere a capacității în materie de siguranță. Modul de redactare a acestei prevederi permite, la prima vedere, orice creștere de capacitate rezultată din

îmbunătățiri în materie de siguranță, cu condiția ca aceste sporiri să nu dea naștere unei creșteri a efortului de pescuit. Dacă ar fi dorit să excludă navele noi, în mod probabil, Consiliul ar fi precizat acest lucru […]

[…]

108 Contrar celor susținute de către Comisie, noțiunea de îmbunătățiri menționată la articolul 4 alineatul (2) din Decizia 97/413 nu trebuie să fie înțeleasă ca făcând referire la îmbunătățiri aduse unei nave anume, ci ca făcând referire la flota națională. În această privință, trebuie să se evidențieze în special că punctul 3.3 din anexa la Decizia 98/125 are în vedere un «program de îmbunătățire a siguranței» flotei naționale în general.

109 Trebuie de asemenea să fie luate în considerare obiectivele Deciziei 97/413. Aceasta are într-adevăr drept obiectiv conservarea stocurilor de pește în apele comunitare. Cu toate acestea, Consiliul a luat în calcul «necesitatea de a asigura normele de siguranță cele mai ridicate posibil în cadrul flotei comunitare» (al doisprezecelea considerent). Prin urmare, articolul 3 (care are în vedere navele de pescuit cu lungime mai mică de doisprezece metri, în afara traulerelor) și articolul 4 alineatul (2) au fost incluse în decizia respectivă.

110 Contrar a ceea ce lasă Comisia a se înțelege, pentru a asigura obiectivul sus-menționat al Deciziei 97/413, nu este necesar ca noile nave să fie excluse de la regimul stabilit la articolul 4 alineatul (2) din această decizie. Tribunalul subliniază, în această privință, că această din urmă dispoziție este conformă cu respectivul obiectiv deoarece interzice orice creștere a efortului de pescuit.

Comisia, care invocă argumente deosebit de vaste ca întindere neîntemeiate pe motive de siguranţă, ar fi putut să examineze navele, caz cu caz, pentru a stabili dacă se genera sau nu se genera o creştere a efortului de pescuit. De fapt, Comisia însăşi indică faptul că interzicerea unei astfel de sporiri urmăreşte îndeplinirea obiectivului general al Deciziei 97/413, care este acela de a reduce cantitatea de peşte pescuită în Comunitate […]

[…]

134 Ţinând cont de toate cele de mai sus, trebuie să se decidă că, prin adoptarea în cadrul deciziei [în litigiu] a unor criterii neprevăzute de reglementarea aplicabilă în speţă, Comisia şi-a depăşit competenţele. Prin urmare, primul motiv trebuie să fie admis, iar decizia [în litigiu] trebuie să fie anulată, fără a fi necesar să se analizeze celelalte motive."

Recursurile

17 În recursurile formulate, recurenţii susţin că aprecierea Tribunalului cu privire la admisibilitatea acţiunilor formulate este afectată de o eroare de drept. Aceştia solicită Curţii anularea hotărârii atacate în măsura în care prin aceasta au fost respinse acţiunile formulate, iar recurenţii au fost obligaţi la plata propriilor cheltuieli de judecată efectuate în procedura în primă instanţă. Aceştia solicită deopotrivă anularea deciziei în litigiu, precum şi obligarea Comisiei la plata respectivelor cheltuieli de judecată şi a cheltuielilor de judecată efectuate în faţa prezentei instanţe.

18 Comisia solicită respingerea recursurilor ca nefondate şi obligarea recurenţilor la plata cheltuielilor de judecată.

Argumentele părților

19 În fața Curții, recurenții susțin că Tribunalul a ajuns la concluzia greșită potrivit căreia aceștia nu aveau interesul de a exercita acțiunea, iar decizia în litigiu nu îi privea în mod individual, deoarece navele pentru care fuseseră formulate cererile de creștere a capacității erau fictive.

20 În primul rând, părțile care au declarat recurs susțin că admisibilitatea acțiunilor formulate trebuie să fie evaluată în funcție de interesul acestora de a exercita acțiunea la momentul depunerii cererii de creștere a capacității, și nu din perspectiva unui eveniment viitor și ipotetic. Prin urmare, evaluând interesul de a acționa la data adoptării deciziei în litigiu, Tribunalul ar fi aplicat un criteriu legal greșit.

21 În al doilea rând, părțile care au declarat recurs pretind că din documentele prezentate Tribunalului rezultă în mod clar că, atât la data formulării acțiunilor în fața Tribunalului, cât și la data adoptării deciziei în litigiu, presupunând că aceasta din urmă poate fi considerată a fi data relevantă, aceștia erau realmente armatorii navelor pentru care Comisia a primit și a respins cererile de creștere a capacității. De aici ar rezulta că Tribunalul a comis o eroare de fond în aprecierea înscrisurilor depuse în primă instanță, eroare care, potrivit unei jurisprudențe constante, ar atrage nulitatea hotărârii atacate.

22 În al treilea rând, acestea susțin că Tribunalul a constatat, în cadrul hotărârii atacate, că toate cererile de creștere a capacității priveau nave noi, o bună parte dintre acestea fiind formulate cu privire la nave a căror construcție se afla în stadiul de proiect. Aceasta ar rezulta în mod clar din solicitările prezentate Comisiei în numele recurenților. Pe de altă parte, Tribunalul nu ar fi verificat dacă fiecare navă pentru care a fost depusă o cerere fusese construită la data adoptării deciziei în litigiu sau

la data formulării acțiunilor în anulare, dat fiind că acest element nu ar fi relevant. În plus, părțile care au declarat recurs susțin că, în măsura în care, potrivit aprecierii Tribunalului, Comisia era obligată să examineze cererile de construcție a unor nave noi, acesta ar fi trebuit să se pronunțe asupra cererilor în temeiul dreptului aplicabil. În consecință, concluzia potrivit căreia decizia nu îi privea în mod individual pe recurenți, deoarece navele respective sunt fictive, ar fi lipsită de fundament juridic și contrară însești considerentelor hotărârii atacate.

23 Comisia susține că admisibilitatea acțiunilor nu ar putea fi stabilită pe baza unui eveniment viitor și ipotetic. Cu toate acestea, Tribunalul nu ar fi invocat un astfel de eveniment. Dimpotrivă, acesta ar fi luat în considerare faptul necontestat că părțile care au declarat recursurile nu au construit nicicând navele indicate în anexa II la decizia în litigiu. Așadar, potrivit Comisiei, niciun element nu ar permite identificarea armatorilor acestor nave.

Aprecierea Curții

24 Problema comiterii unei erori de drept de către Tribunal, prin declararea ca inadmisibile a acțiunilor formulate în fața acestuia de către părțile care au declarat recurs, trebuie examinată pe baza interesului acestora de a exercita acțiunea astfel cum a fost apreciat de Tribunal și pe baza aspectului dacă decizia îi privea sau nu îi privea pe aceștia în mod individual.

Cu privire la interesul de a exercita acțiunea

25 Potrivit unei jurisprudențe constante, în raport cu obiectul acțiunii, interesul de a exercita acțiunea al reclamantului trebuie să existe la momentul formulării acesteia,

sub sancțiunea inadmisibilității. Acest obiect al litigiului trebuie să existe în continuare, ca și interesul de a exercita acțiunea, până la momentul pronunțării hotărârii judecătorești, sub sancțiunea nepronunțării asupra fondului, ceea ce presupune ca acțiunea să fie susceptibilă, prin rezultatul său, să aducă un beneficiu părții care a formulat-o (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 iunie 1986, AKZO Chemie și AKZO Chemie UK/Comisia, 53/85, Rec., p. 1965, punctul 21, precum și, prin analogie, Hotărârea din 19 octombrie 1995, Rendo și alții/Comisia, C-19/93 P, Rec., p. I-3319, punctul 13, Hotărârea din 13 iulie 2000, Parlamentul European/Richard, C-174/99 P, Rec., p. I-6189, punctul 33, și Hotărârea din 7 iunie 2007, Wunenburger/Comisia, C-362/05 P, Rep., p. I-4333, punctul 42).

26 Din cadrul punctelor 61 și 62 din hotărârea atacată coroborate cu punctul 17 din aceasta reiese că Tribunalul a luat în considerare calitatea de armatori ai navelor menționate în anexa II la decizia în litigiu, la data acesteia, ca element esențial pentru determinarea interesului reclamanților de a exercita acțiunea.

27 Astfel, Tribunalul a pornit de la principiul că 19 dintre reclamanți, în legătură cu care a constatat în mod implicit că deja construiseră sau demaraseră lucrările de construcție a navelor respective, puteau fi considerați armatori ai navelor în cauză la data deciziei în litigiu și, prin urmare, aveau un interes să obțină anularea deciziei, în timp ce acest fapt nu era valabil și pentru ceilalți reclamanți. În privința acestora din urmă, Tribunalul a constatat că, la data adoptării deciziei menționate, respectivii reclamanți nu demaraseră construcția navelor menționate în anexa II la decizia respectivă, astfel încât aceștia nu erau armatorii navelor. Tribunalul a dedus de aici că, prin urmare, reclamanții în cauză nu aveau interesul de a exercita acțiunea.

28 Din acest punct de vedere, trebuie amintit că prezentele cauze privesc o procedură de autorizare. Pentru flota de pescuit a fiecărui stat membru este autorizat un anumit tonaj, iar măriri specifice ale acestui tonaj pot fi acordate prin decizia Comisiei în cazul în care sunt îndeplinite anumite condiții. Aceste condiții au în vedere în special ca mărirea capacității exprimată în tonaj să rezulte din lucrările de modernizare a navelor respective în vederea unei îmbunătățiri a siguranței.

29 Trebuie evidenţiat de asemenea că nu a fost susţinută în faţa Tribunalului nici ideea că această procedură impune ca lucrările necesare să fie finalizate ori cel puţin demarate înainte de eliberarea autorizaţiei respective. Astfel cum reiese de la punctul 61 din hotărârea atacată coroborat cu punctul 17 din aceeaşi hotărâre, Tribunalul a invocat acest aspect din oficiu.

30 Or, în cadrul analizei acestui aspect, Tribunalul nu a făcut trimitere la nicio prevedere, cuprinsă în reglementarea comunitară aplicabilă, din care să rezulte o astfel de cerinţă.

31 De altfel, la punctele 100-134 din hotărârea atacată, Tribunalul a decis, fără ca această decizie să fie contestată în cadrul prezentelor recursuri, că îmbunătăţirile în materie de siguranţă care justifică o creştere a capacităţii exprimate în tonaj pot rezulta din construirea unei nave de înlocuire.

32 În aceste condiţii, Tribunalul nu a luat în considerare faptul că orice persoană care a solicitat, în conformitate cu normele aplicabile în această privinţă, o creştere a capacităţii în temeiul îmbunătăţirilor în materie de siguranţă care rezultă din construirea unei nave de înlocuire are în mod evident un interes să solicite anularea unei decizii prin care se refuză acordarea autorizaţiei corespunzătoare. Chiar dacă un astfel de interes este mai pregnant în cazul persoanelor care au început deja, la data respectivei decizii, să efectueze cheltuieli pentru construirea unei nave, cu toate acestea, există un interes pentru persoanele care nu au iniţiat încă o astfel de operaţiune de construire.

33 Anularea unei decizii a Comisiei prin care se refuză acordarea autorizaţiei solicitate are, într-adevăr, drept consecinţă, pentru toate persoanele ale căror cereri au fost respinse, faptul că eliberarea unei autorizaţii redevine posibilă după o nouă examinare pe care Comisia este obligată să o efectueze în legătură cu solicitările respective. Atunci când are loc, eliberarea autorizaţiei semnifică faptul că toate demersurile care urmează a fi îndeplinite în vederea realizării sau utilizării creşterii de capacitate solicitate pot fi întreprinse respectând eventualele condiţii şi termene aplicabile.

34 Prin urmare, Tribunalul a comis o eroare de drept atunci când a decis, la punctul 62 din hotărârea atacată, că părțile care au declarat recurs nu aveau interesul să exercite acțiunea pentru motivul că, la data deciziei în litigiu, aceștia nu demaraseră operațiunile de construire a navelor menționate în anexa II la această decizie, astfel încât, la data adoptării acesteia, nu erau armatorii navelor.

35 În consecință, este necesar să se constate că toți reclamanții în primă instanță aveau un interes de a exercita o acțiune împotriva deciziei în litigiu.

Cu privire la aspectul dacă decizia în litigiu îi privea pe recurenți în mod individual

36 În primul rând, se impune a aminti că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, alte persoane în afara destinatarilor unei decizii nu pot pretinde că respectiva decizie le privește în mod individual decât dacă aceasta le aduce atingere în temeiul anumitor calități care le sunt specifice sau în temeiul unei situații de fapt care le caracterizează în raport cu orice altă persoană și, din acest motiv, le individualizează ca și în cazul destinatarului unei decizii (Hotărârea Curții din 15 iulie 1963, Plaumann/Comisia, 25/62, Rec., p. 197, 223, Hotărârea din 17 ianuarie 1985, Piraiki-Patraiki și alții/Comisia, 11/82, Rec., p. 207, punctul 11, și Hotărârea din 22 noiembrie 2007, Sniace/Comisia, C-260/05 P, Rep., p. I-10005, punctul 53).

37 Pentru a declara inadmisibile acțiunile unui număr de patru reclamanți, între care și părțile care au declarat prezentele recursuri, Tribunalul a considerat de asemenea că decizia nu îi privea în mod individual pe aceștia din urmă în sensul articolului 230 al patrulea paragraf CE. Desigur, Tribunalul a admis că decizia în litigiu îi privea în mod direct pe toți reclamanții în primă instanță, iar faptul că aceștia din urmă erau armatorii navelor indicate în anexele la decizie era suficient pentru a stabili că decizia

îi privea în mod individual, însă, cu toate acestea, a făcut distincție între părțile care au declarat recurs exclusiv în temeiul faptului că navele acestora erau „fictive”.

38 Astfel cum a indicat avocatul general la punctele 31 și 32 din concluzii, termenul „fictiv” poate avea două semnificații. Sensul comun al acestui termen desemnează un lucru care nu este real sau a cărui existență este plăsmuită și care, în consecință, nu există decât în imaginație. Aplicat prezentelor cauze, acest termen ar însemna că recurenții nu doreau efectiv să înlocuiască navele pe care le posedau inițial cu nave dotate cu o capacitate de siguranță suplimentară sau că aceștia acționau numai pe baza unui proiect nedefinit sau a unei idei vagi, lipsite de efect concret.

39 Din cuprinsul punctului 62 din hotărârea atacată rezultă că Tribunalul, în ceea ce le privește pe părțile care au declarat recurs, a dedus un astfel de caracter „fictiv” al navelor acestora din faptul că navele respective nu fuseseră construite la data deciziei în litigiu.

40 Or, este adevărat că, astfel cum susține Comisia, aspectul dacă o navă a fost sau nu a fost construită reprezintă o chestiune de fapt care nu poate face obiectul unui recurs decât în cazul în care se dovedește că Tribunalul a denaturat faptele în această privință. În schimb, aspectul dacă din împrejurarea că o navă aflată în stadiul de proiect nu a fost construită încă se poate deduce că decizia nu privește în mod individual un reclamant reprezintă o chestiune de drept care poate face obiectul unui recurs.

41 Pentru aceleași motive ca și cele indicate la punctele 25-32 din prezenta hotărâre în ceea ce privește interesul de a exercita acțiunea, este necesar să se constate că Tribunalul a comis o eroare de drept atunci când a decis, la punctul 62 din hotărârea atacată, că părțile care au declarat recurs nu erau vizate individual pentru motivul că,

la data deciziei în litigiu, acestea nu demaraseră operațiunile de construire a navelor menționate în anexa II la decizia respectivă, astfel încât, la data adoptării acesteia, nu erau armatorii navelor. Într-adevăr, atât timp cât recurenții au formulat cereri individuale de mărire a tonajului de siguranță privitoare la nave indicate în anexa II, este suficient să se evidențieze că aceasta reprezintă o împrejurare care, potrivit jurisprudenței amintite la punctul 36 din prezenta hotărâre, poate să îi caracterizeze în raport cu orice altă persoană și, din acest motiv, să îi individualizeze ca și în cazul destinatarilor deciziei respective.

42 Rezultă din cele de mai sus că hotărârea atacată trebuie anulată în măsura în care prin aceasta au fost declarate inadmisibile acțiunile formulate în fața Tribunalului de părțile care au formulat prezentele recursuri.

43 În temeiul articolului 61 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție, atunci când recursul este fondat, Curtea anulează hotărârea Tribunalului. Aceasta poate fie să soluționeze ea însăși în mod definitiv litigiul, atunci când acesta este în stare de judecată, fie să trimită cauza Tribunalului în vederea rejudecării.

44 Or, în speță, deoarece litigiul este în stare de judecată, Curtea trebuie să soluționeze în mod definitiv concluziile părților care au declarat recurs prin care se solicită anularea deciziei în litigiu.

45 Din analiza actelor de procedură prezentate Tribunalului rezultă că, întrucât se acceptă admisibilitatea acțiunilor formulate în fața acestei instanțe de către părțile care au declarat recurs, nu există niciun element care să le deosebească pe acestea de ceilalți 19 reclamanți ale căror acțiuni au fost declarate admisibile. Într-adevăr, toate acțiunile aveau același obiect și toți reclamanții, reprezentați de aceiași avocați, au invocat aceleași motive.

46 În ceea ce privește motivul invocat de reclamanți în fața Tribunalului dedus din lipsa de competență a Comisiei, în sensul că aceasta ar fi aplicat, la articolul 1 alineatul (2) din decizia în litigiu, un criteriu neprevăzut de dispozițiile comunitare aplicabile, este necesar să se constate, pentru aceleași motive ca și cele expuse la punctele 100-134 din hotărârea atacată, în special la punctele 105 și 108-110, că articolul 4 alineatul (2) din Decizia 97/413 nu stabilește nicio limită în ceea ce privește vechimea navei care poate beneficia de o creștere a capacității în materie de siguranță și că noțiunea de îmbunătățiri menționată de această dispoziție nu se referă la îmbunătățirile aduse unei nave determinate, ci la cele aduse flotei naționale. Așadar, pentru atingerea obiectivului de conservare a stocurilor de pescuit în apele comunitare urmărit de aceeași decizie, nu este necesar ca navele noi să fie excluse de la regimul prevăzut de respectiva dispoziție.

47 În aceste condiții, este necesar să se constate că, prin adoptarea în cadrul deciziei în litigiu a unor criterii neprevăzute de reglementarea aplicabilă în speță, Comisia și-a depășit competențele. Prin urmare, acest motiv trebuie admis și, fără a fi necesar să se examineze celelalte motive invocate de către părțile care au declarat recurs, decizia în litigiu trebuie anulată în măsura în care se aplică navelor acestora.

Cu privire la cheltuielile de judecată

48 Potrivit articolului 69 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, aplicabil procedurii de recurs în temeiul articolului 118 din același regulament, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât părțile care au declarat recurs au solicitat obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată efectuate de către acestea atât în primă instanță, cât și în cadrul prezentelor recursuri, iar Comisia a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata acestor cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară și hotărăște:

1) Anulează Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță al Comunităților Europene din 13 iunie 2006, Boyle și alții/Comisia (T-218/03 - T-240/03), pe de o parte, în măsura în care s-au respins ca inadmisibile acțiunile domnilor Flaherty și Murphy, precum și cea a societății Ocean Trawlers Ltd având ca obiect anularea Deciziei 2003/245/CE a Comisiei din 4 aprilie 2003 privind solicitările primite de Comisie de extindere a obiectivelor POP IV în scopul îmbunătățirii siguranței, navigației maritime, igienei, calității produselor și condițiilor de muncă pentru navele cu o lungime totală mai mare de 12 metri și, pe de altă parte, în măsura în care reclamanții au fost obligați să suporte propriile cheltuieli de judecată.

2) Anulează Decizia 2003/245 în măsura în care se aplică navelor domnilor Flaherty și Murphy, precum și navei societății Ocean Trawlers Ltd.

3) Obligă Comisia Comunităților Europene la plata cheltuielilor de judecată efectuate de către domnii Flaherty și Murphy, precum și de societatea Ocean Trawlers Ltd atât în primă instanță, cât și în cadrul prezentelor recursuri.

Semnături