# CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
# ELEANOR SHARPSTON
## presentate l'11 dicembre 2007 [1]

1. I ricorrenti nel presente procedimento sono proprietari di imbarcazioni che fanno parte della flotta da pesca irlandese. Essi hanno adito il Tribunale di primo grado chiedendo l'annullamento della decisione 2003/245/CE [2] (in prosieguo: la «decisione controversa»), con cui la Commissione ha respinto le loro richieste relative ad un aumento della cosiddetta «stazza di sicurezza» [3] delle imbarcazioni di loro proprietà.

2. Nella sentenza impugnata [4], il Tribunale di primo grado ha concluso che i ricorrenti non avevano un interesse ad agire, in quanto, alla data della decisione controversa non avevano costruito le imbarcazioni in questione, e quindi non ne erano proprietari. Il Tribunale ha inoltre stabilito che tali ricorrenti non erano individualmente interessati dalla decisione controversa, poiché le imbarcazioni in questione erano fittizie [5].

3. Conseguentemente, il Tribunale di primo grado dichiarava irricevibili le domande di annullamento presentate da tali ricorrenti. Con riguardo ad altri 19 ricorrenti, il Tribunale accoglieva i ricorsi e annullava la decisione controversa.

4. Tre dei quattro ricorrenti le cui domande erano state respinte in primo grado [6] hanno proposto impugnazione. Essi chiedono alla Corte di annullare la sentenza del Tribunale di primo grado nella parte in cui ha respinto i loro ricorsi e altresì di annullare la decisione controversa.

1 — Lingua originale: l'inglese.

2 — Decisione 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).

3 — Aumento del tonnellaggio di un'imbarcazione allo scopo di migliorarne la capacità di navigazione o di garantire condizioni di lavoro più sicure per l'equipaggio, senza aumentare il tonnellaggio disponibile per il trasporto del pesce.

4 — Sentenza 13 giugno 2006, cause riunite da T-218/03 a T-240/03, Boyle e a./Commissione (Racc. pag. II-1699).

5 — Punto 62 della sentenza impugnata.

6 — Il quarto ricorrente, la società O'Neill Fishing Co. Ltd (causa T-239/03), non prende parte al presente procedimento.

**Contesto giuridico**

5. L'art. 4, n. 2, della decisione del Consiglio 97/413/CE [7], recita:

«Nei programmi pluriennali di orientamento per gli Stati membri [8], 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».

6. A termini del punto 3.3 dell'allegato alla decisione della Commissione 98/125/CE [9]:

«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 all'origine della controversia**

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

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

9. Con lettera in data 14 dicembre 2001, il Dipartimento chiedeva alla Commissione

7 — Decisione del Consiglio 26 giugno 1997, 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).

8 — In breve: POP.

9 — 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»).

un aumento di 1 304 tonnellate lorde (in prosieguo: «TL») del segmento polivalente [10] e di 5 335 TL del segmento pelagico [11] della flotta irlandese, in applicazione dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. (Altri Stati membri hanno presentato richieste simili per le imbarcazioni facenti parte delle loro rispettive flotte di pesca).

10. La summenzionata lettera del Dipartimento specificava di far seguito alle richieste di 38 proprietari di imbarcazioni che avevano modificato o sostituito la loro imbarcazione o che avevano l'intenzione di farlo. Essa era accompagnata da una documentazione dettagliata riguardante le suddette imbarcazioni, tra le quali erano comprese quelle di proprietà dei ricorrenti nel presente procedimento.

11. Il 4 aprile 2003 la Commissione adottava la decisione controversa, il cui dispositivo è formulato come segue:

«*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

10 — Tale segmento comprende i pescherecci polivalenti e include sia le piccole imbarcazioni adibite alla pesca costiera che i pescherecci di altura di medie e grandi dimensioni, adibiti alla pesca del coregone bianco, specie pelagiche e molluschi bivalvi: v., *2005 Annual Report of the Licensing Authority for Sea-fishing Boats* del Dipartimento irlandese delle Comunicazioni, della Marina e delle Risorse naturali (in prosieguo la «Relazione annuale per il 2005»), a pag. 7, consultabile online all'indirizzo http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 — Tale segmento comprende imbarcazioni impegnate principalmente nella pesca di specie pelagiche (soprattutto aringhe, sgombri, sugarelli, melù); v. la Relazione annuale per il 2005, a pag. 7.

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. La lista delle «domande respinte» riportata nell'allegato II della decisione controversa includeva 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.

**Il procedimento dinanzi al Tribunale di primo grado e la sentenza impugnata**

13. Ventitré richiedenti hanno fatto ricorso al Tribunale di primo grado chiedendo l'annullamento della decisione controversa nella parte in cui respingeva le richieste di aumento di capacità relativamente alla costruzione di nuove imbarcazioni destinate a sostituire imbarcazioni esistenti che non erano state perdute in mare. Essi hanno invocato l'incompetenza della Commissione nonché una violazione dell'obbligo di motivazione e del principio della parità di trattamento.

14. Il Tribunale di primo grado ha anzitutto esaminato l'eccezione di irricevibilità che era stata sollevata dalla Commissione sulla base del rilievo che i ricorrenti non erano direttamente ed individualmente riguardati dalla decisione controversa agli effetti dell'applicazione dell'art. 230 CE. Il Tribunale ha respinto tale eccezione, adducendo sostanzialmente i seguenti motivi: (i) la decisione doveva essere considerata come un insieme di decisioni individuali, riguardanti la situazione giuridica dei proprietari delle imbarcazioni incluse nell'allegato, compresi i ricorrenti nel presente procedimento, che erano individuati rispetto a qualsiasi altra persona e distinti in maniera analoga a quella di un destinatario della decisione; (ii) la decisione produceva direttamente effetti sulla situazione giuridica dei ricorrenti, senza lasciare alcun potere discrezionale ai destinatari incaricati della sua applicazione [12].

15. Tuttavia, alla luce delle risposte dell'Irlanda ai quesiti posti nell'ambito dei provvedimenti di organizzazione del procedimento, il Tribunale ha sollevato d'ufficio la questione se quattro dei ricorrenti, segnatamente Thomas Flaherty (T-224/03), la Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T-236/03) e la O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03) [13], avessero un interesse ad agire nella fattispecie, per poi giungere alla seguente conclusione:

«(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 abbiano 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 interessati dalla decisione impugnata, poiché le imbarcazioni in questione [sono fittizie]».

16. Il Tribunale di primo grado ha pertanto annullato la decisione controversa nella parte che riguardava gli altri diciannove ricorrenti. Esso ha giudicato che la Commissione, adottando nella decisione controversa criteri non previsti dalla normativa applicabile nel caso di specie, aveva oltrepassato le sue competenze [14], in particolare per il fatto di aver respinto tutte le richieste di aumento della stazza di sicurezza riguardanti non la modifica delle imbarcazioni esistenti ma la costruzione di nuove imbarcazioni destinate a sostituire quelle esistenti [15].

17. I ricorrenti nel presente procedimento sostengono che la conclusione cui è giunto il Tribunale di primo grado con riferimento

12 — Punti 42-60 della sentenza impugnata.

13 — Non coinvolto nel presente procedimento di impugnazione (v. supra, nota 6).

14 — Punto 134 della sentenza impugnata.

15 — Punti 102-132 della sentenza impugnata. Poiché la storia della navigazione presenta un lungo e triste elenco di casi in cui imbarcazioni modificate e/o «migliorate» hanno successivamente sofferto un cedimento strutturale e sono affondate durante condizioni atmosferiche avverse, si potrebbe esser grati, per i marinai, che il Tribunale di primo grado sia pervenuto alla conclusione da esso raggiunta.

alla ricevibilità dei loro ricorsi è errata in diritto. Essi chiedono a questa Corte di annullare la sentenza impugnata nella parte in cui ha respinto i loro ricorsi e li ha condannati alle spese. Essi chiedono inoltre alla Corte di annullare la decisione controversa e di condannare la Commissione a sopportare l'integralità delle spese del procedimento.

**Analisi**

18. Nel corso delle fasi sia scritta che orale del procedimento, le parti hanno discusso a lungo su una serie di considerazioni fattuali che non mi sembrano rilevanti nel contesto della presente impugnazione, che è volta a stabilire se la conclusione cui è giunto il Tribunale di primo grado al punto 62 della sentenza impugnata possa essere accolta sotto il profilo giuridico.

19. Il Tribunale di primo grado ha dichiarato irricevibili le domande dei ricorrenti sulla base di due motivi: (i) carenza di interesse ad agire, in quanto, benché i ricorrenti avessero «intenzione (…) a quell'epoca di far costruire delle imbarcazioni e di attribuire loro i nomi indicati all'allegato II della decisione impugnata», tuttavia non avevano «intrapreso la costruzione di tali imbarcazioni per cui, alla data della decisione impugnata, essi non erano effettivamente proprietari delle imbarcazioni in questione»; e (ii) carenza di interesse individuale, poiché le imbarcazioni in questione erano fittizie.

20. È importante sottolineare che, nelle restanti parti della sentenza (che non vengono messe in discussione dalla Commissione), il Tribunale di primo grado (i) ha respinto — senza distinguere i ricorrenti nel presente procedimento dagli altri diciannove ricorrenti in primo grado — l'eccezione sollevata dalla Commissione secondo cui nessuno dei ricorrenti era direttamente e individualmente interessato dalla decisione controversa, e (ii) ha statuito che la Commissione aveva erroneamente respinto le richieste dei ricorrenti in base al rilievo che l'aumento della stazza di sicurezza risultava dalla costruzione di nuove imbarcazioni e non dalla modifica delle imbarcazioni esistenti.

21. In particolare, i ricorrenti nel presente procedimento sostengono che il giudizio di irricevibilità emesso nei loro confronti è incompatibile con le ulteriori valutazioni del Tribunale menzionate nel precedente paragrafo. Sono sostanzialmente d'accordo, per le ragioni di seguito esposte, e, a tal fine non ritengo necessario — ovvero opportuno, nell'ambito di un procedimento di impugnazione — esaminare gli altri argomenti addotti dai ricorrenti, la cui natura è più fattuale.

*L'interesse ad agire*

22. Secondo una giurisprudenza consolidata, un ricorso di annullamento proposto da una persona fisica o giuridica è ricevibile solo in quanto il ricorrente abbia interesse

all'annullamento dell'atto impugnato. Tale interesse dev'essere concreto ed effettivo e va valutato il giorno in cui il ricorso viene proposto [16].

23. Al punto 62 della sentenza, il Tribunale di primo grado ha considerato la proprietà delle imbarcazioni di sostituzione alla data in cui era stata emanata la decisione controversa come l'elemento determinante per stabilire la carenza d'interesse ad agire dei ricorrenti. In nessun punto della sentenza impugnata il Tribunale attesta esplicitamente che, alla detta data, gli altri 19 ricorrenti erano proprietari di imbarcazioni di sostituzione, ma si può presumere che abbia ritenuto soddisfatta tale condizione, altrimenti la sua decisione sulla ricevibilità dei ricorsi sarebbe stata del tutto arbitraria.

24. Il Tribunale è quindi partito dal presupposto che i ricorrenti che avevano già costruito (o forse avevano già iniziato a costruire) imbarcazioni di sostituzione delle quali erano proprietari alla data di adozione della decisione controversa avevano un interesse ad annullare quest'ultima, mentre i ricorrenti che non avevano ancora intrapreso tale costruzione non avevano un interesse ad agire.

25. Siffatta impostazione mi sembra totalmente errata.

26. La procedura sulla quale verte la presente causa è una procedura di autorizzazione. Per la flotta da pesca di ciascuno Stato membro è autorizzata una determinata capacità; eventuali incrementi specifici di tale capacità possono essere autorizzati con decisione della Commissione, qualora siano soddisfatti i criteri stabiliti a tal fine.

27. È certamente vero che tale procedura non sembra implicare un divieto di effettuare gli interventi necessari per ottenere tale incremento di capacità prima che l'autorizzazione richiesta venga concessa. Tuttavia, siffatta procedura non osta neppure alla decisione a che si attenda l'autorizzazione medesima prima di effettuare i detti interventi. Senza dubbio, questo potrebbe essere considerato da molti l'approccio più prudente, per non dire, il più corretto.

28. Se, come ha stabilito il Tribunale di primo grado, un incremento della stazza di sicurezza risultante dalla costruzione di un'imbarcazione sostitutiva doveva essere preso in considerazione ai fini del rilascio della relativa autorizzazione, allora chiunque avesse richiesto un'autorizzazione per tale incremento ha chiaramente un interesse all'annullamento della decisione di rifiuto dell'autorizzazione medesima. È certamente vero che è più impellente l'interesse di chi, alla data di adozione della decisione, si era già accollato le spese per la costruzione di cui trattasi, ma il detto interesse sussiste comunque per tutti i richiedenti. Per tutti coloro che hanno visto respinte le richieste avanzate, l'annullamento della decisione controversa significa che è di nuovo possibile ottenere la detta autorizzazione e il rilascio di quest'ultima, laddove avvenga, a sua volta significa che possono essere ormai intraprese

16 — V., come esempio recente di tale giurisprudenza, sentenza 20 settembre 2007, causa T-136/05, Salvat Père & Fils e a./Commissione (Racc. pag. II-4063, punto 34, e giurisprudenza ivi citata).

le ulteriori misure necessarie per ottenere o utilizzare la stazza di sicurezza così incrementata. La sentenza impugnata non indica i motivi per una differenziazione dei ricorrenti in funzione della misura in cui avevano precorso l'autorizzazione prima dell'adozione della decisione controversa, e non mi pare che tali motivi esistano.

29. Di conseguenza, restano privi di fondamento gli argomenti della Commissione secondo cui siffatto interesse potrebbe venir meno in corso di causa e l'interesse dei ricorrenti sarebbe basato su un evento futuro e ipotetico.

*L'interesse individuale*

30. Il secondo criterio in base al quale il Tribunale di primo grado ha stabilito che le domande dei ricorrenti erano irricevibili si riferisce alla carenza di un interesse individuale ai sensi dell'art. 230 CE. Il Tribunale ha riconosciuto che tutti i ricorrenti in primo grado erano direttamente interessati dalla decisione controversa e che la proprietà delle imbarcazioni menzionate negli allegati era sufficiente a dimostrare la sussistenza di un interesse individuale, distinguendo i ricorrenti nel presente procedimento in base al solo fatto che le imbarcazioni controverse erano fittizie.

31. Mi sembra che esistano due possibilità riguardo a quel che il Tribunale ha inteso con tale termine.

32. Nella sua accezione comune, il termine «fittizio» indica una cosa non autentica, o qualcosa di inventato che, pertanto, esiste soltanto nell'immaginazione. Nella fattispecie, l'uso di tale termine implicherebbe che i ricorrenti non avevano realmente l'intenzione di sostituire le imbarcazioni originali 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.

33. Tuttavia, la sentenza impugnata non contiene alcuna constatazione dei fatti che possa suffragare tale conclusione. Né quest'ultima sarebbe deducibile dal semplice fatto che, alla data di adozione della decisione controversa, i ricorrenti non avevano ancora costruito, né avevano iniziato a costruire, le previste imbarcazioni di sostituzione.

34. In base ad un'interpretazione alternativa, si potrebbe sostenere che con il termine fittizie il Tribunale di primo grado voleva semplicemente indicare che tali imbarcazioni non esistevano.

35. 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, escludendo uno snaturamento degli elementi di prova da parte del Tribunale di primo grado. Tuttavia, la conclusione che si deve trarre da tale fatto (in particolare, se la circostanza che un'imbarcazione progettata non è stata ancora costruita dimostri la carenza di un interesse individuale del ricorrente) è una questione di diritto che, quindi, può legittimamente formare oggetto di impugnazione.

36. Per le stesse ragioni, mutatis mutandis, come ho esposto nei precedenti paragrafi a proposito dell'interesse [17], ritengo errato considerare che l'esistenza o la proprietà delle imbarcazioni di sostituzione alla data di inizio del procedimento dinanzi al Tribunale di primo grado o alla data della pronuncia della sentenza impugnata sia il giusto criterio per stabilire se i ricorrenti siano individualmente interessati dalla decisione controversa.

37. All'udienza, la Commissione ha tentato di paragonare i ricorrenti ad una persona che potrebbe, un giorno, comprare una Ferrari. Essa ha rilevato che l'intenzione di acquistare non fa di una persona il reale (o attuale) proprietario di una Ferrari, né la individua a tal punto da legittimarla ad impugnare una decisione riguardante le Ferrari. La Commissione ha assolutamente ragione con riguardo all'aspirante, potenziale proprietario di una Ferrari. Tuttavia, il paragone con la situazione dei ricorrenti che tale istituzione cerca di tracciare è inconsistente.

38. Come ha statuito il Tribunale di primo grado ai punti 42-60 della sentenza impugnata, tutti i ricorrenti in primo grado erano individualmente interessati dalla decisione contestata in quanto avevano presentato richieste individuali di autorizzazione per una capacità supplementare in materia di sicurezza, tali richieste erano state presentate e valutate caso per caso e i ricorrenti medesimi erano stati individualmente identificati come i proprietari delle imbarcazioni elencate nell'allegato II della decisione.

39. Tale situazione non è paragonabile a quella di chi ambisca ad acquistare, un giorno, una Ferrari e cerchi di contestare un provvedimento generale riguardante le Ferrari che potrebbe frustrare la sua ambizione.

40. La Commissione rileva inoltre che, fintantoché un'imbarcazione rimane in fase di progettazione, la sua proprietà non può essere attribuita a nessuno in particolare. Così, chi, in un dato momento, possiede soltanto un progetto per la costruzione di una particolare imbarcazione non può essere considerato individualmente interessato. I progetti presentati possono essere (in alter-

17 — V. paragrafi 22-28.

nativa o in aggiunta) utilizzati in un secondo momento da un soggetto diverso.

41. Tale argomento mi sembra irrilevante.

42. Tutti i progetti, tanto quelli che riguardano la costruzione di nuove imbarcazioni quanto quelli che modificano le imbarcazioni esistenti, possono essere copiati o riutilizzati in diversi modi, con o senza alterazioni. Tuttavia, come ha sostenuto la stessa Commissione all'udienza, e come emerge dal contesto giuridico di riferimento, le domande relative alla stazza di sicurezza vengono esaminate caso per caso. Se viene accordata, la stazza di sicurezza si riferisce ad una domanda specifica. A prescindere dall'eventualità che gli stessi progetti siano utilizzati successivamente o in aggiunta in contesti diversi, l'autorizzazione per un aumento della stazza di sicurezza è stata riconosciuta solo al proprietario di un'imbarcazione specificamente designata.

43. In conclusione, a seconda del significato che il Tribunale abbia voluto attribuire al termine fittizie, ritengo che tale organo giurisdizionale abbia compiuto un'erronea qualificazione giuridica dei fatti, oppure che il criterio da esso applicato per accertare la sussistenza di un interesse individuale dei ricorrenti fosse errato in diritto.

*Conclusioni sull'impugnazione*

44. Per le suesposte ragioni, sono del parere che la sentenza del Tribunale di primo grado debba essere annullata nella parte in cui dichiara irricevibili i ricorsi presentati dai ricorrenti nel presente procedimento.

**Sul merito dell'azione in primo grado**

45. L'art. 61 dello Statuto della Corte di giustizia stabilisce che, quando la decisione del Tribunale di primo grado è annullata, la Corte di giustizia può statuire sulla controversia, qualora lo stato degli atti lo consenta.

46. Di norma, non sarà compito della Corte di giustizia, dopo aver annullato un giudizio di irricevibilità, procedere all'esame di merito della controversia decisa in primo grado. Nella maggior parte dei casi, per definizione, gli argomenti di merito non saranno stati esaminati dal Tribunale di primo grado, e pertanto lo stato degli atti non consentirà alla Corte di statuire.

47. Tuttavia, nel caso presente, una volta ammessa la ricevibilità delle domande dei ricorrenti, non vi sono elementi che possano differenziare questi ultimi dagli altri 19

ricorrenti in primo grado. Tutte le azioni rientravano nel medesimo gruppo, tutti i ricorrenti erano rappresentati dagli stessi legali, e il Tribunale di primo grado ha esaminato tutti gli argomenti congiuntamente, senza operare distinzioni tra i singoli ricorrenti. Esso ha fondato la propria decisione su motivi ugualmente applicabili a tutti i ricorrenti.

48. L'esame di merito della sentenza impugnata è quindi applicabile ai ricorrenti nel presente procedimento senza che occorra apportarvi modifiche, e produce esattamente gli effetti che essi avevano originariamente richiesto. Pertanto, la sentenza impugnata dovrebbe essere annullata solo nella parte in cui ha dichiarato irricevibili i ricorsi dei ricorrenti.

49. Tuttavia, poiché il Tribunale di primo grado ha annullato la decisione controversa limitatamente alla parte in cui produce effetti sulle imbarcazioni dei ricorrenti in primo grado i cui ricorsi erano stati dichiarati ricevibili, è altresì necessario che la Corte di giustizia annulli la decisione della Commissione 2003/245/CE nella parte in cui riguarda le imbarcazioni dei ricorrenti nel presente procedimento. Tale pronuncia metterebbe questi ultimi nella stessa situazione dei ricorrenti le cui pretese sono state accolte dal Tribunale di primo grado e che sono attualmente in attesa di una nuova decisione della Commissione relativa alle loro richieste di aumento della stazza di sicurezza.

**Sulle spese**

50. Ai sensi dell'art. 69, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese, se ne è stata fatta domanda. I ricorrenti ne hanno fatto domanda e gli argomenti presentati dalla Commissione nel presente procedimento di impugnazione devono, a mio giudizio, essere respinti. Conseguentemente, la Commissione dev'essere condannata alle spese.

## Conclusione

51. Ritengo pertanto che la Corte debba:

— annullare la sentenza del Tribunale di primo grado nelle cause riunite T-224/03, causa T-226/03, e T-236/03, nella parte in cui ha dichiarato irricevibili le

domande dei ricorrenti nel presente procedimento volte all'annullamento della decisione della Commissione 2003/245/CE e ha condannato questi ultimi alle spese;

— annullare la decisione della Commissione del 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, nella parte in cui si applica alle imbarcazioni dei ricorrenti;

— condannare la Commissione alle spese.