

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Prima Sezione)

13 giugno 2006 *

Nelle cause riunite da T-218/03 a T-240/03,

Cathal Boyle, residente in Killybegs (Irlanda), e gli altri 22 ricorrenti i cui nomi figurano in allegato, rappresentati dai sigg. P. Gallagher, SC, A. Collins, SC, e D. Barry, solicitor,

ricorrenti,

sostenuti da

Irlanda, rappresentata dal sig. D. O'Hagan e C. O'Toole, in qualità di agenti, assistiti dal sig. D. Conlan Smyth, barrister, con domicilio eletto in Lussemburgo,

interveniente,

* Lingua processuale: l'inglese.

contro

Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai sigg. G. Braun e B. Doherty, in qualità di agenti, con domicilio eletto in Lussemburgo,

convenuta,

avente ad oggetto una domanda di 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), nella parte in cui respinge le richieste di aumentare la capacità delle imbarcazioni dei ricorrenti,

IL TRIBUNALE DI PRIMO GRADO DELLE COMUNITÀ EUROPEE
(Prima Sezione),

composto dai sigg. J.D. Cooke, presidente, R. García-Valdecasas e dalla sig.ra I. Labucka, giudici,

cancelliere: sig. J. Plingers, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito alla trattazione orale del 23 novembre 2005,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

Contesto normativo

- ¹ L'art. 4, n. 2, della 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) così recita:

«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».

- ² In base al punto 3.3 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»):

«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(...), la Commissione deciderà se eventuali aumenti di capacità previsti da questi programmi giustifichino un corrispondente incremento degli obiettivi del POP IV.

(...)».

- 3 L'art. 6 del regolamento (CE) del Consiglio 17 dicembre 1999, n. 2792, che definisce modalità e condizioni delle azioni strutturali nel settore della pesca (GU L 337, pag. 10), così dispone:

«1. Il rinnovo della flotta e l'ammodernamento delle navi da pesca sono organizzati secondo le modalità di cui al presente titolo.

Ogni Stato membro presenta alla Commissione, per approvazione secondo la procedura di cui all'articolo 23, paragrafo 2, un regime permanente di controllo del rinnovo e dell'ammodernamento della flotta. Nell'ambito di tale regime, gli Stati membri dimostrano che le entrate nella flotta e le uscite dalla flotta saranno gestite in modo da garantire che la capacità non risulti superiore agli obiettivi annuali stabiliti nel programma pluriennale di orientamento, in generale e per i segmenti in questione, o, se del caso, che la capacità sia gradualmente ridotta, fino al conseguimento di tali obiettivi.

Tale regime tiene in particolare conto del fatto che la capacità, diversa da quella delle navi da pesca di lunghezza fuori tutto inferiore a 12 metri, ad esclusione dei pescherecci da traino, ritirata con aiuti pubblici non può essere sostituita.

2. Gli Stati membri possono chiedere un aumento ben definito e quantificato degli obiettivi di capacità per quanto concerne misure destinate a migliorare la sicurezza, la navigazione in mare, l'igiene, la qualità dei prodotti e le condizioni di lavoro, a condizione che dette misure non diano luogo ad un aumento del tasso di sfruttamento delle risorse in questione.

Tale richiesta è esaminata dalla Commissione e approvata secondo la procedura di cui all'articolo 23, paragrafo 2. Qualsiasi aumento di capacità è gestito dagli Stati membri in base al regime permanente di cui al paragrafo 1».

- 4 L'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 è stato soppresso a partire dal 1° gennaio 2002 dalla decisione del Consiglio 28 gennaio 2002, 2002/70/CE, che modifica la decisione 97/413 (GU L 31, pag. 77).
- 5 L'art. 11, n. 5, del regolamento (CE) del Consiglio 20 dicembre 2002, n. 2371, relativo alla conservazione e allo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nell'ambito della politica comune della pesca (GU L 358, pag. 59) così recita:

«Sui pescherecci di età pari o superiore a cinque anni, l'ammodernamento del ponte principale per migliorare la sicurezza a bordo, le condizioni di lavoro, l'igiene e la qualità dei prodotti può aumentare la stazza della nave, purché l'ammodernamento non determini un aumento dello sforzo di pesca (...)».

Fatti all'origine della controversia

- 6 I ricorrenti sono proprietari di imbarcazioni che fanno parte della flotta da pesca irlandese.

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

- 8 Durante questo periodo, e in particolare nel novembre e dicembre 2001, ciascuno dei ricorrenti chiedeva al Dipartimento l'ottenimento di un aumento della capacità a causa 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 della decisione 98/125.

- 9 Con lettera in data 14 dicembre 2001, il Dipartimento chiedeva alla Commissione un aumento di 1 304 tonnellate lorde (in prosieguo: «TL») del segmento polivalente e di 5 335 TL 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 «affare pilota».

- 10 La lettera in data 14 dicembre 2001 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 38 imbarcazioni di cui trattasi. Da una tabella allegata a tale lettera risulta che 18 dei ricorrenti erano compresi tra questi 38 proprietari.

- 11 Con lettere 19 e 21 dicembre 2001, il Dipartimento forniva informazioni alla Commissione in merito alle imbarcazioni di cui sono proprietari gli altri ricorrenti.
- 12 Il 4 aprile 2003, la Commissione adottava la decisione 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 impugnata»).
- 13 Il dispositivo della decisione impugnata 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».

- ¹⁴ Le imbarcazioni dei ricorrenti sono incluse tutte nella lista delle «richieste respinte», contenuta nell'allegato II della decisione impugnata.

Procedimento e conclusioni delle parti

- ¹⁵ Con atti introduttivi depositati presso la cancelleria del Tribunale il 13 ottobre 2003, registrati con i numeri da T-218/03 a T-240/03, i ricorrenti proponevano il presente ricorso. Su proposta del Tribunale essi accettavano la trattazione di tali ricorsi come una causa unica.
- ¹⁶ Con ordinanza 20 gennaio 2004, il presidente della Quinta Sezione del Tribunale autorizzavano l'Irlanda a intervenire a sostegno delle conclusioni dei ricorrenti. La memoria di intervento dell'Irlanda veniva depositata il 10 marzo 2004. Il 16 giugno 2004 la Commissione presentava osservazioni su tale memoria.

17 Con decisione 8 dicembre 2004, il Tribunale (Prima Sezione), nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, invitava i ricorrenti a presentare qualsiasi documento idoneo a confermare la loro qualità di proprietari delle imbarcazioni di cui trattasi. I ricorrenti ottemperavano a tale richiesta.

18 Su relazione del giudice relatore, il Tribunale decideva di avviare la fase orale e, nell'ambito delle misure di organizzazione del procedimento, invitava le parti a presentare taluni atti e a rispondere a taluni quesiti scritti. Esse ottemperavano a tali richieste.

19 Le difese delle parti e le loro risposte ai quesiti posti dal Tribunale venivano ascoltate nel corso dell'udienza che ha avuto luogo il 23 novembre 2005.

20 Dopo aver sentito le parti su questo punto in udienza il Tribunale decideva di riunire le cause presenti ai fini della sentenza, in applicazione dell'art. 50 del suo regolamento di procedura.

21 I ricorrenti e l'Irlanda chiedono che il Tribunale voglia:

— annullare la decisione impugnata nella parte in cui respinge le richieste di aumento di capacità relativa alle loro imbarcazioni;

— condannare la Commissione alle spese.

22 La Commissione chiede che il Tribunale voglia:

- dichiarare i ricorsi irricevibili;
- in subordine, respingere i ricorsi;
- condannare i ricorrenti alle spese.

Sulla ricevibilità

23 La Commissione eccepisce l'irricevibilità dei presenti ricorsi in quanto i ricorrenti non sono direttamente e individualmente interessati dalla decisione impugnata ai sensi dell'art. 230, quarto comma, CE.

24 Essa afferma altresì che taluni ricorrenti non hanno provato di essere proprietari delle imbarcazioni di cui trattasi. Tuttavia, nel corso dell'udienza essa ha ritirato tale obiezione.

Argomenti delle parti

25 La Commissione rileva, in via preliminare, che la decisione impugnata è indirizzata agli Stati membri interessati. I ricorrenti non ne sarebbero i destinatari, essi non sarebbero neppure menzionati nella decisione e non avrebbero avuto alcuna comunicazione diretta con la Commissione.

- 26 La decisione impugnata sarebbe stata adottata in seguito ad una richiesta dell'Irlanda diretta ad ottenere un aumento della capacità dell'insieme della sua flotta. Anche qualora le autorità irlandesi avessero fondato la loro richiesta su fatti riguardanti imbarcazioni determinate non si potrebbe ritenere che la decisione fosse effettivamente indirizzata ai ricorrenti.
- 27 La Commissione asserisce che i ricorrenti non sono individualmente interessati dalla decisione impugnata. Essi sarebbero toccati da tale decisione solo in quanto possiedono delle imbarcazioni in Irlanda. La decisione impugnata non danneggerebbe i loro diritti di proprietà su tali imbarcazioni ed essi potrebbero continuare a pescare con le loro attuali imbarcazioni (sentenza della Corte 17 gennaio 1985, causa 11/82, Piraiki-Patraiki e a./Commissione, Racc. pag. 207, punto 13). La Commissione aggiunge che, anche supponendo che la categoria dei proprietari di imbarcazioni da pesca in Irlanda sia assolutamente chiusa, i ricorrenti non sarebbero maggiormente toccati dalla decisione di qualsiasi altro proprietario di imbarcazioni da pesca in Irlanda.
- 28 Per quanto riguarda la circostanza che la decisione impugnata menziona nel suo allegato II le imbarcazioni dei ricorrenti, la Commissione afferma che tale menzione risulta esclusivamente dal contesto di fatto della decisione (sentenza del Tribunale 10 luglio 1996, causa T-482/93, Weber/Commissione, Racc. pag. II-609).
- 29 La Commissione respinge il parallelo che i ricorrenti tracciano con la sentenza Piraiki-Patraiki e a./Commissione, punto 27 supra, fondato, a suo giudizio, sull'affermazione erronea in fatto e in diritto secondo cui essi «hanno trasmesso richieste individuali di capacità supplementare alla Commissione».
- 30 Dalla giurisprudenza risulterebbe che la portata generale e quindi la natura regolamentare di una misura non è rimessa in discussione dal fatto che è possibile stabilire più o meno esattamente il numero o persino l'identità delle persone a cui essa si applica ad un dato momento, purché sia accertato che si applica a tali persone

in forza di una situazione di diritto o di fatto obiettiva, definita dall'azione in questione con riferimento al suo scopo. Non basterebbe provare che il provvedimento impugnato si applica solo ad un «circolo chiuso» di operatori (sentenza del Tribunale 7 novembre 1996, causa T-298/94, Roquette Frères/Consiglio, Racc. pag. II-1531, punti 41 e 42). In ogni caso, nella fattispecie, il gruppo di persone collegate a delle imbarcazioni determinate non sarebbe stabilito in via definitiva in quanto un'imbarcazione può cambiare proprietario.

31 Secondo la Commissione, i ricorrenti non sarebbero direttamente interessati ai sensi della giurisprudenza (sentenza del Tribunale 12 luglio 2001, cause riunite T-198/95, T-171/96, T-230/97, T-174/98 e T-225/99, Comafrika e Dole Fresh Fruit Europe/Commissione, Racc. pag. II-1975, punto 96). La decisione impugnata avrebbe l'unico effetto giuridico di accordare un aumento di capacità di 203 TL alla flotta irlandese (v. art. 4, n. 2, della decisione 97/413). Benché l'onere della prova incomba sui ricorrenti, essi non spiegherebbero affatto in qual modo la decisione impugnata produrrebbe effetti nei loro confronti. D'altronde essi non farebbero valere che tale decisione ha modificato la loro situazione giuridica.

32 La discussione relativa al fatto di essere direttamente interessati si riassume nella fattispecie in una questione semplice, quella di stabilire ciò che la Commissione ha fatto ai ricorrenti. La Commissione fa anche osservare che, se la decisione impugnata dovesse realmente avere effetti automatici, questi avrebbero già dovuto essere percepiti.

33 Spetterebbe alle autorità irlandesi decidere come utilizzare l'aumento di capacità e quale linea di condotta adottare rispetto alle domande di capacità che eccedono il livello autorizzato dalla Commissione (v. art. 6, n. 2, del regolamento n. 2792/1999). Così, ogni decisione che riguarda imbarcazioni determinate richiederebbe l'applicazione di altre norme intermedie da parte delle autorità irlandesi e non sarebbe puramente automatica.

34 La Commissione contesta l'argomento dei ricorrenti secondo cui essa ha adottato una decisione riguardante imbarcazioni individuali. Essa contesta la pertinenza del loro esempio relativo alla riattribuzione ad un'altra imbarcazione di un aumento di capacità destinato ad un'imbarcazione compresa nell'allegato I. Anzitutto le richieste indirizzate alla Commissione e quelle indirizzate ad uno Stato membro non avrebbero lo stesso contenuto. Inoltre, anche se il proprietario di un'imbarcazione menzionata all'allegato I può sostenere di avere un legittimo affidamento per quanto riguarda l'accoglimento delle richieste che egli ha presentato a livello nazionale in merito alla licenza della sua imbarcazione, in caso di decisione negativa tale legittima aspettativa non avrebbe equivalente. Da un lato, anche se la Commissione respinge la richiesta di aumento degli obiettivi di capacità per una flotta intera, potrebbero ancora esserci degli aumenti della grandezza delle imbarcazioni individuali, poiché uno Stato membro potrebbe accettare richieste di aumento di capacità entro il limite massimo fissato nell'ambito del POP IV. Esisterebbero in particolare delle riserve di capacità in Irlanda. D'altra parte, esisterebbe un mercato di capacità in Irlanda, per cui un proprietario potrebbe sempre acquistare una capacità supplementare per una nuova imbarcazione. Contrariamente a quanto sostengono i ricorrenti, l'esistenza di tale mercato sarebbe rilevante in quanto proverebbe che una decisione negativa della Commissione non comporta necessariamente una decisione negativa rispetto alle richieste indirizzate alle autorità irlandesi da operatori individuali.

35 La Commissione aggiunge che numerosi ricorrenti hanno potuto pescare prima della data di adozione della decisione impugnata. In altri termini molti ricorrenti avrebbero beneficiato molto prima della decisione impugnata del vantaggio economico conferito dalla capacità supplementare. Inoltre, numerosi ricorrenti avrebbero potuto continuare a pescare dopo tale decisione. Il Ministro irlandese della Pesca avrebbe constatato, nell'ottobre 2003, che cinque delle imbarcazioni dei ricorrenti erano in possesso di licenze. Altre imbarcazioni appartenenti ai ricorrenti avrebbero ottenuto una licenza nel 2004.

36 D'altronde, in risposta all'argomento dei ricorrenti secondo cui essa avrebbe potuto semplicemente concedere un aumento di capacità di 203 TL all'Irlanda senza designare singole imbarcazioni, la Commissione sostiene che ciò non modificherebbe l'effetto giuridico della decisione che è definito dall'ambito normativo in cui si colloca e non dalla forma della decisione impugnata (sentenza della Corte 17 giugno 1980, cause riunite 789/79 e 790/79, Calpak e Società emiliana lavorazione frutta/Commissione, Racc. pag. 1949, punto 7).

- 37 Per quanto riguarda l'argomento dell'Irlanda secondo cui i ricorrenti dovrebbero sopportare un costo enorme (v. punto 41 *infra*) a causa della politica di entrata e di uscita applicabile alla flotta irlandese, la Commissione constata che esso non è stato sollevato dai ricorrenti e che è tardivo. Per giunta, tale argomento sarebbe d'ostacolo alla tesi dei ricorrenti mostrando che qualsiasi eventuale conseguenza negativa nei loro confronti deriverebbe dalla normativa nazionale e non dalla decisione impugnata. La normativa irlandese potrebbe rispecchiare talune regole di diritto comunitario, ma non sarebbe una normativa di esecuzione della decisione impugnata.
- 38 Questo fatto sarebbe confermato dall'adozione da parte dell'Irlanda di una nuova politica di rilascio delle licenze alle imbarcazioni da pesca nel novembre 2003 (Policy Directive 2/2003). Tale politica non sarebbe una conseguenza automatica della decisione impugnata e proverebbe che le autorità irlandesi dispongono di un certo margine discrezionale per applicare la normativa nazionale in materia di licenze.
- 39 I ricorrenti affermano di essere individualmente e direttamente interessati dalla decisione impugnata.
- 40 Essi sostengono, in particolare, per quanto riguarda l'incidenza diretta, che l'art. 6, n. 2, del regolamento n. 2792/1999 (v. punto 33 *supra*) non era in vigore alla data della decisione impugnata. Comunque, il fatto che tale articolo preveda che gli aumenti di capacità sono gestiti dagli Stati membri non dovrebbe essere considerato come un mero obbligo imposto agli Stati membri di adottare i provvedimenti necessari per attuare qualsiasi decisione positiva adottata.
- 41 L'Irlanda sostiene che l'effetto giuridico della decisione impugnata è di respingere esplicitamente le richieste dei ricorrenti di ottenere un aumento di capacità in termini di stazza per motivi di sicurezza sulla base dei criteri dell'art. 1 di tale

decisione. Ne risulterebbe che i ricorrenti dovranno sostenere un costo enorme, poiché saranno costretti a procurarsi capacità in sostituzione della stanza destinata alla sicurezza che costituisce l'oggetto delle richieste.

Giudizio del Tribunale

- 42 Ai sensi dell'art. 230, quarto comma, CE, qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre, alle stesse condizioni, un ricorso contro le decisioni prese nei suoi confronti e contro le decisioni che, pur appearing come un regolamento o una decisione presa nei confronti di altre persone, la riguardano direttamente e individualmente.
- 43 Poiché la decisione impugnata è stata indirizzata all'Irlanda e agli altri Stati membri interessati, occorre verificare se i ricorrenti sono direttamente e individualmente interessati da essa.
- 44 Per quanto riguarda la questione se la decisione impugnata riguardi individualmente i ricorrenti, occorre ricordare che, secondo giurisprudenza costante, i soggetti che non siano destinatari di una decisione possono sostenere che questa li riguarda individualmente soltanto qualora la decisione li tocchi a causa di determinate qualità personali o di particolari circostanze atte a distinguerli dalla generalità e, per questo motivo, li identifichi alla stessa stregua dei destinatari (sentenze della Corte 15 luglio 1963, causa 25/62, Plaumann/Commissione, Racc. pag. 197, in particolare pag. 221, e Piraiki-Patraiki e a. /Commissione, cit. punto 27 supra, punto 11; sentenza del Tribunale 27 aprile 1995, causa T-435/93, ASPEC e a./Commissione, Racc. pag. II-1281, punto 62).

- 45 A tale riguardo occorre ricordare che, nella decisione impugnata la Commissione si è pronunciata sulle richieste degli Stati membri dirette ad ottenere un aumento complessivo dei loro obiettivi in base al POP IV. Tuttavia, la richiesta di aumento relativa alla flotta nazionale irlandese, inoltrata alla Commissione, consisteva nell'insieme delle richieste individuali dei proprietari di imbarcazioni, tra cui quelle dei ricorrenti.
- 46 Occorre anche constatare che la Commissione era obbligata a valutare tali richieste individuali «caso per caso» in applicazione dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 (v., altresì, secondo 'considerando' della decisione impugnata). Essa ha sostenuto nei suoi scritti di aver esaminato «caso per caso» la situazione di ogni imbarcazione menzionata nella richiesta dell'Irlanda ed ha confermato, nel corso dell'udienza, che l'espressione «caso per caso» significava «imbarcazione per imbarcazione». A tale proposito occorre rilevare che la «richiesta complessiva» dei Paesi Bassi è stata respinta dalla Commissione in quanto non era stata «specificata caso per caso» (allegato II).
- 47 Inoltre, la Commissione elenca le imbarcazioni interessate all'allegato I («richieste accettate») e all'allegato II («richieste respinte») della decisione impugnata. Così, i nomi delle imbarcazioni dei ricorrenti compaiono tutti all'allegato II.
- 48 Benché la decisione impugnata sia stata indirizzata agli Stati membri interessati, occorre constatare che essa riguarda una serie di imbarcazioni designate. La decisione impugnata deve quindi essere considerata come un insieme di decisioni individuali, che riguardano ognuna la situazione giuridica dei proprietari di tali imbarcazioni, compresa quella dei ricorrenti (v., per analogia, sentenza della Corte 13 maggio 1971, cause riunite da 41/70 a 44/70, *International Fruit Company e a./Commissione*, Racc. pag. 411, punti 17-22).
- 49 Il Tribunale considera che il numero e l'identità dei proprietari di imbarcazioni di cui trattasi erano determinati e verificabili già prima della data della decisione impugnata e che la Commissione era in condizione di sapere che la sua decisione

avrebbe influito solo sugli interessi e sulla posizione di tali proprietari. La decisione impugnata riguarda pertanto una cerchia circoscritta di persone determinate al momento della sua adozione e di cui la Commissione intendeva regolare i diritti. Ne consegue che la situazione di fatto, in tal modo creata, individua i ricorrenti rispetto a qualsiasi altra persona e li distingue in maniera analoga a quella di destinatario (sentenza della Corte 1° luglio 1965, cause riunite 106/63 e 107/63, Toepfer e Getreide-Import/Commissione CEE, Racc. pag. 498, in particolare pag. 525).

- 50 Per quanto riguarda la questione se i ricorrenti siano direttamente interessati dalla decisione impugnata, occorre ricordare i due criteri cumulativi dell'interesse diretto ai sensi dell'art. 230, quarto comma, CE, enunciati da una giurisprudenza costante.
- 51 In primo luogo, l'atto di cui trattasi deve produrre direttamente effetti sulla situazione giuridica del privato. In secondo luogo, tale atto non deve lasciare alcun potere discrezionale ai destinatari del provvedimento stesso incaricati della sua applicazione, applicazione avente carattere meramente automatico e derivante dalla sola normativa comunitaria senza intervento di altre norme intermedie (sentenza della Corte 5 maggio 1998, causa C-386/96 P, Dreyfus/Commissione, Racc. pag. I-2309, punto 43, e sentenza del Tribunale 13 dicembre 2000, causa T-69/99, DSTV/Commissione, Racc. pag. II-4039, punto 24). La condizione richiesta dal secondo criterio è anch'essa soddisfatta qualora la possibilità per i destinatari di non dare seguito all'atto comunitario sia puramente teorica, in quanto la loro volontà di trarre conseguenze conformi a quest'ultimo sia fuori dubbio (sentenza Dreyfus/Commissione, cit., punto 44; v., anche, in tal senso, sentenza Piraiki-Patraiki e a./Commissione, cit. punto 27 supra, punti 8-10).
- 52 Nella fattispecie, è pacifico che la Commissione era la sola autorità autorizzata ad adottare una decisione in applicazione dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. Nessun altro soggetto amministrativo, ivi comprese le autorità irlandesi, poteva, sul fondamento di tale disposizione, attribuire aumenti di capacità a causa dei miglioramenti in materia di sicurezza.

- 53 Inoltre, come è stato rilevato supra al punto 46, la Commissione ha effettivamente adottato decisioni «caso per caso» riguardanti l'ammissibilità delle domande di aumento della capacità delle imbarcazioni di cui trattasi. Ogni domanda formulata dai proprietari di imbarcazioni trova effettivamente una risposta esplicita negli allegati della decisione impugnata, che prevede aumenti specifici della stazza in favore delle imbarcazioni comprese nell'allegato I e che non attribuisce alcun aumento di stazza alle imbarcazioni registrate all'allegato II. Così, la decisione impugnata costituisce una specifica presa di posizione sulla questione se le imbarcazioni designate nei suoi allegati possano o meno beneficiare dell'applicazione dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.
- 54 Nella decisione impugnata la Commissione, in quanto unica autorità competente in materia, si pronuncia in via definitiva sull'ammissibilità di un aumento di capacità di talune imbarcazioni particolari, rispetto alle condizioni di applicazione dell'eccezione prevista all'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. Constatando in tal modo la non ammissibilità delle imbarcazioni appartenenti ai ricorrenti, la decisione impugnata ha l'effetto diretto e definitivo di escludere questi ultimi dalla possibilità di beneficiare di una misura di diritto comunitario. Ne consegue che tale decisione riguarda direttamente i ricorrenti.
- 55 Occorre aggiungere che, secondo il loro obbligo di attuare il diritto comunitario, gli Stati membri erano obbligati a concedere gli aumenti menzionati all'allegato I alle relative imbarcazioni. In particolare, essi non potevano attribuire una capacità supplementare concessa dalla Commissione ad un'imbarcazione compresa nell'allegato I ad un'imbarcazione compresa nell'allegato II. Le imbarcazioni comprese nell'allegato II, tra cui quelle dei ricorrenti, non hanno quindi diritto ad un aumento di capacità dovuto a miglioramenti in materia di sicurezza. Dal momento che solo la Commissione poteva attribuire tale aumento di capacità, essa ha definitivamente deciso la sorte delle imbarcazioni.
- 56 Tale effetto in parola della decisione impugnata risulta esclusivamente dalla normativa comunitaria, in quanto la Commissione è l'unica autorità competente ad applicare l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. Le autorità nazionali non dispongono

di alcun potere discrezionale per quanto riguarda il loro obbligo di eseguire tale decisione. Esse non hanno alcuna scelta né alcun margine di manovra per quanto riguarda l'attribuzione della capacità supplementare in materia di sicurezza e devono attuare tale decisione in modo puramente automatico senza intervento di altre norme intermedie.

- 57 I rispettivi argomenti delle parti riguardanti gli effetti pratici o di altra natura prodotti dalla decisione impugnata sulle imbarcazioni di cui trattasi non sono pertinenti a tale proposito. Infatti, il Tribunale considera che i ricorrenti sono direttamente interessati in quanto la decisione impugnata ha escluso l'ammissibilità delle imbarcazioni in questione ad un aumento di capacità in applicazione dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, a prescindere dalla situazione pratica delle imbarcazioni e, in particolare, dalla questione se esse pescassero prima della decisione impugnata e successivamente alla medesima.
- 58 Le valutazioni contenute ai punti 52-56 supra non sono rimesse in discussione dall'argomento della Commissione secondo cui l'Irlanda può teoricamente decidere di concedere capacità sostitutiva alle imbarcazioni dei ricorrenti. Una decisione nazionale di tale natura non priverebbe la decisione impugnata della sua applicabilità automatica. Essa resterebbe giuridicamente estranea all'applicazione, in diritto comunitario, della decisione impugnata. Tale decisione nazionale avrebbe l'effetto di modificare nuovamente la situazione dei ricorrenti, in particolare eliminando la necessità per i medesimi di acquistare capacità sostitutiva. Questa seconda modifica della situazione giuridica dei ricorrenti deriverebbe unicamente dalla decisione nazionale, e non dall'esecuzione della decisione impugnata.
- 59 Per quanto riguarda l'argomento della Commissione secondo cui i ricorrenti hanno potuto evitare conseguenze negative acquistando capacità supplementare sul mercato, esso, lungi dall'escludere l'effetto diretto della decisione impugnata, prova che la decisione aveva costretto i ricorrenti ad adottare provvedimenti per far fronte alla situazione creata dalla decisione impugnata.
- 60 Ne consegue che il motivo di irricevibilità sollevato dalla Commissione deve essere respinto.

- 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 (v. punto 17 supra). Si tratta di Thomas Faherty (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 impugnata. Tuttavia, si è verificato che i detti ricorrenti non abbiano intrapreso la costruzione di tali imbarcazioni per cui, alla data della decisione impugnata, 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 non esistono.

Sul merito

- 63 I ricorrenti deducono tre motivi a sostegno dei loro ricorsi. Il primo verte su un difetto di competenza della Commissione, il secondo su una carenza di motivazione e il terzo su una violazione del principio della parità di trattamento. Occorre anzitutto esaminare il primo motivo.

Argomenti delle parti

- 64 In via preliminare i ricorrenti sostengono che le loro domande riguardavano miglioramenti in materia di sicurezza introdotti in conformità della direttiva del

Consiglio 23 novembre 1993, 93/103/CE, riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca (GU L 307, pag. 1), e alla Convenzione di Torremolinos. La maggior parte di essi avrebbero semplicemente sostituito le loro imbarcazioni esistenti con imbarcazioni nuove. Nelle cause T-220/03, Cavankee Fishing Co. Ltd/Commissione, e T-227/03 Brendan Gill/Commissione, i ricorrenti avrebbero, in un primo tempo, modificato le loro imbarcazioni e chiesto un aumento di stazza a tale riguardo. In un secondo tempo, essi avrebbero sostituito le loro imbarcazioni e anche chiesto un aumento di stazza per le nuove imbarcazioni.

- 65 I ricorrenti affermano che, poiché la Commissione esercitava una competenza ai sensi degli artt. 3 e 4 della decisione 97/413 e del punto 3.3 dell'allegato della decisione 98/125, tale competenza era limitata dalle disposizioni della decisione 97/413. Da quest'ultima decisione risulterebbe che le sole questioni che la Commissione poteva esaminare, pronunciandosi su ciascuna delle domande, riguardavano, da un lato, la questione se l'aumento di capacità proposto risultava esclusivamente da miglioramenti in materia di sicurezza e, dall'altro, se essa comportava un aumento dello sforzo di pesca delle imbarcazioni di cui trattasi. Ne deriverebbe che l'art. 4 della decisione 97/413 non autorizzava la Commissione ad applicare taluni dei criteri menzionati all'art. 1 della decisione impugnata.
- 66 I ricorrenti non contestano i criteri enunciati all'art. 1, nn. 1 e 3, della decisione impugnata.
- 67 Al contrario, per quanto riguarda il criterio enunciato all'art. 1, n. 2, della decisione impugnata, e cioè il criterio secondo cui l'imbarcazione deve essere correttamente registrata sul registro della flotta comunitaria (in prosieguo: il «secondo criterio»), essi affermano che esso non figura né nella decisione 97/413 né nella decisione 98/125. Se il secondo criterio avesse lo scopo di limitare la possibilità di chiedere aumenti di capacità risultanti da miglioramenti in materia di sicurezza per imbarcazioni di sostituzione, esso sarebbe completamente ingiustificato, dal

momento che la decisione 97/413 e la decisione 98/125 non escludono che siano favorevolmente accolte delle richieste per imbarcazioni di sostituzione.

- 68 In merito al criterio di cui all'art. 1, n. 4, della decisione impugnata, e cioè quello secondo cui l'aumento del tonnellaggio deve risultare da lavori di ammodernamento effettuati o da effettuare sul ponte principale di un'imbarcazione da pesca già esistente da almeno cinque anni alla data di inizio dei lavori (in prosieguo: il «quarto criterio»), non sarebbe neppure giustificato rispetto alla decisione 97/413 o alla decisione 98/125.
- 69 In primo luogo, i ricorrenti ricordano che tali disposizioni non limitano i miglioramenti in materia di sicurezza a imbarcazioni registrate esistenti. Essi sottolineano che l'età di un'imbarcazione è una nozione assolutamente estranea alla definizione dello «sforzo di pesca» fornita dal Consiglio. Pertanto, la Commissione, allorché adotta decisioni nell'ambito delle competenze attribuitele dalla decisione 97/413, sarebbe incompetente a valutare l'età delle imbarcazioni.
- 70 In secondo luogo, la decisione 97/413 non richiederebbe che le imbarcazioni abbiano almeno cinque anni di età alla data di inizio dei lavori. Quest'ultimo requisito sembrerebbe essere stato ispirato dall'art. 11, n. 5, del regolamento n. 2371/2002, che non potrebbe evidentemente disciplinare la gestione del POP IV.
- 71 In terzo luogo, i miglioramenti in materia di sicurezza non si limiterebbero ai lavori di ammodernamento sul ponte principale. La Commissione non avrebbe alcuna competenza ad escludere una qualsiasi categoria di lavori. In particolare, gli aumenti di capacità collegati a lavori sotto il ponte principale potrebbero risultare esclusivamente da miglioramenti in materia di sicurezza quando, ad esempio, essi aumentano la grandezza franco bordo e di galleggiabilità dell'imbarcazione.

- 72 Inoltre, la Commissione avrebbe ragionato in termini generali senza fare riferimento alle condizioni specifiche di ogni domanda che le era stata sottoposta. I ricorrenti ritengono che i lavori sotto il ponte principale possano certamente costituire un aumento di capacità risultante esclusivamente da miglioramenti in materia di sicurezza. La Commissione, non pronunciandosi individualmente su ogni domanda, avrebbe manifestamente violato l'obbligo che le incombe di esaminare le domande caso per caso.
- 73 In quarto luogo, per quanto riguarda l'eccezione relativa alle imbarcazioni perdute in mare, essa si applicherebbe solo alla decisione adottata ultra vires dalla Commissione di limitare il beneficio dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 a imbarcazioni registrate esistenti, di almeno cinque anni di età alla data di inizio dei lavori. Inoltre, tale eccezione sarebbe in contrasto con il ragionamento della Commissione secondo cui le nuove imbarcazioni che sostituiscono quelle perdute in mare aumentano lo sforzo di pesca.
- 74 In relazione al criterio di cui all'art. 1, n. 6, della decisione impugnata, e cioè quello secondo cui il volume sottostante al ponte principale del peschereccio modificato o di quello sostituito non dovrà essere aumentato (in prosieguo: il «sesto criterio»), i ricorrenti asseriscono che non vi è alcun nesso diretto con la questione se una determinata proposta di aumento di capacità, presentata in base all'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, soddisfi i requisiti di tale disposizione.
- 75 L'Irlanda si trova d'accordo sull'argomentazione dei ricorrenti. Essa considera che taluni criteri di cui ai nn. 2-5, dell'art. 1, della decisione impugnata (v. punto 13 supra) non hanno una base giuridica e sono stati adottati ultra vires rispetto alla decisione 97/413.

- 76 In merito all'argomento della Commissione secondo cui l'Irlanda ha chiesto un aumento di stazza della flotta di gran lunga superiore di quello richiesto dagli altri Stati membri, i ricorrenti ritengono che sia del tutto privo di rilevanza nella fattispecie.
- 77 La Commissione afferma, in via preliminare, che, in tutti i casi, le nuove imbarcazioni sono più grandi di quelle che sono chiamate a sostituire. In taluni casi, sarebbe stato proposto di ritirare un certo numero di vecchie imbarcazioni per introdurne di nuove. Tale capacità sarebbe talvolta suddivisa tra diverse imbarcazioni in modo tale che non sarebbe sempre facile procedere ad un confronto diretto tra le imbarcazioni. La Commissione aggiunge che, quando un aumento della stazza delle imbarcazioni può essere definita in percentuale, esso è significativo, è cioè raramente inferiore al 30% e, più spesso, tra il 70 e il 90%. La Commissione aggiunge che l'aumento di capacità richiesto dall'Irlanda avrebbe provocato un aumento dell'11% circa della stazza della flotta irlandese.
- 78 La Commissione afferma che il Consiglio ha lasciato aperta la possibilità di aumentare la capacità della flotta di uno Stato membro per ragioni di sicurezza. Tuttavia, in considerazione dello scopo della decisione 97/413 di congelare o di ridurre le flotte da pesca, tale possibilità costituirebbe un'eccezione al principio generale e dovrebbe essere interpretato in modo restrittivo.
- 79 Inoltre, la Commissione asserisce che i criteri contestati risultano esplicitamente o implicitamente dalle disposizioni regolamentari pertinenti. Essa nega di aver oltrepassato i suoi poteri applicando tali criteri nella decisione impugnata.
- 80 Essa ricorda che, nel settore agricolo, compreso quello della pesca, le istituzioni comunitarie dispongono di un ampio potere discrezionale (sentenze della Corte 5 ottobre 1994, cause riunite C-133/93, C-300/93 e C-362/93, Crispoltoni e a.,

Racc. pag. I-4863, punto 42, e 12 luglio luglio 2001, causa C-189/01, Jippes e a., Racc. pag. I-5689, punto 80).

- 81 Per quanto riguarda il secondo criterio, la Commissione sostiene che i ricorrenti non spiegano chiaramente per quali motivi esso è criticabile. Benché tale criterio non compaia espressamente nella decisione 97/413 e nella decisione 98/125, esso vi sarebbe contenuto implicitamente. La domanda dell'Irlanda sarebbe diretta ad ottenere un aumento della capacità della sua flotta da pesca. Dall'art. 1 del regolamento (CEE) della Commissione 30 settembre 1998, n. 2090, relativo allo schedario comunitario delle navi da pesca (GU L 266, pag. 27) risulterebbe che tale schedario costituisce una semplice lista di imbarcazioni da pesca definita all'art. 3 del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1992, n. 3760, che istituisce un regime comunitario della pesca e dell'acquicoltura (GU L 389, pag. 1).
- 82 Risulterebbe strano che la capacità della flotta da pesca irlandese possa essere aumentata tenendo conto di imbarcazioni che non sono imbarcazioni da pesca o che non sono registrate in Irlanda. Per questa ragione l'art. 6 della decisione 98/125 prevede che l'Irlanda deve informare la Commissione di qualsiasi modifica riguardante la situazione della sua flotta e dello sforzo di pesca, in conformità delle procedure stabilite dal regolamento che all'epoca disciplinava lo schedario.
- 83 La Commissione fa osservare che la censura dei ricorrenti riguardante il secondo criterio si riferisce al requisito secondo cui le imbarcazioni non devono essere nuove, che sarebbe giustificato dalle ragioni esposte qui di seguito (punti 87-94).
- 84 Per quanto riguarda il quarto criterio (v. punto 13 supra), la Commissione considera di non aver oltrepassato le proprie competenze nel definirlo.

85 In primo luogo, trattandosi dell'esclusione delle nuove imbarcazioni, essa rileva che l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 prevedeva che gli aumenti di capacità dovuti a miglioramenti in materia di sicurezza fossero accettabili solo se non comportavano un aumento dello sforzo di pesca delle imbarcazioni interessate. Tale limite, sistematicamente ignorato dai ricorrenti nella replica, sarebbe conforme all'obiettivo generale della decisione 97/413, e cioè la riduzione della quantità di pesce pescato dalla flotta di ogni Stato membro.

86 Secondo la Commissione, è generalmente ammesso che le nuove imbarcazioni siano più efficienti di quelle che sostituiscono, per cui, anche se la loro stazza o la loro potenza restano invariate, la reale capacità di una nuova imbarcazione è maggiore. Così, l'introduzione di una nuova imbarcazione comporterebbe inevitabilmente un «aumento dello sforzo di pesca delle imbarcazioni di cui trattasi» e non rientrerebbe quindi nell'eccezione prevista all'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.

87 I ricorrenti estenderebbero l'accezione del termine «miglioramento», contenuto all'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, per comprendervi la sostituzione completa di un'imbarcazione. Orbene, la capacità di una nuova imbarcazione sarebbe più rilevante di quella dell'imbarcazione che sostituisce a causa non solo dei miglioramenti introdotti in materia di sicurezza, ma anche della sua superiorità tecnica in generale. Quindi risulterebbe impossibile ritenere che l'aumento di capacità delle imbarcazioni dei ricorrenti fosse «esclusivamente» dovuto a miglioramenti in materia di sicurezza, come richiede tale disposizione.

88 Secondo la Commissione, anche a parità di stazza e di potenza, una nuova imbarcazione è superiore ad una vecchia, tenuto conto dei seguenti elementi:

- l'impiego di strumenti elettronici per individuare il pesce e per misurare esattamente la profondità e la velocità della sciabica;

- l'uso più efficiente del carburante;

- la maggiore efficacia dell'elica e il miglioramento della resa idrodinamica della rete, che permette all'imbarcazione di rimorchiare con la stessa potenza una rete più grande;

- impiego di un'attrezzatura da ponte più potente che consenta emersioni più frequenti della rete (sulle imbarcazioni più grandi, l'attrezzatura da ponte è azionata da motori ausiliari che non vengono calcolati nella potenza della nave);

- l'impiego di dispositivi meccanici per filare le palamite, il che permette di spiegare e di recuperare più ami contemporaneamente.

⁸⁹ La Commissione aggiunge che l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 non era diretto ad attuare una procedura di ingresso di nuove imbarcazioni da pesca. Queste ultime sarebbero disciplinate dal sistema di entrata e di uscita a cui si fa riferimento all'art. 6 del regolamento n. 2792/1999 e all'art. 6 della decisione 97/413. L'interpretazione sostenuta dai ricorrenti comporterebbe che qualsiasi imbarcazione, per quanto nuova, potrebbe essere sostituita in qualsiasi momento da un'altra (ad esempio, il Mark Amay, di cui si tratta nella causa T-222/03, costruito nel 2000, che è stata sostituito dopo soli due anni da un'imbarcazione di taglia superiore di oltre il 50%). Orbene, tale logica implicherebbe una crescita esponenziale della flotta e potrebbe anche minacciare la sicurezza in mare. I costruttori e i proprietari di imbarcazioni sarebbero tentati di costruire imbarcazioni della maggiore stazza e della maggiore potenza possibili, risparmiando sull'attrezzatura di sicurezza.

- 90 D'altra parte, l'obiettivo dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 sarebbe di permettere un aumento della capacità risultante da «miglioramenti in materia di sicurezza». L'età di un'imbarcazione non sarebbe stata considerata dalla Commissione in astratto, ma in quanto parametro per stabilire se a tale imbarcazione dovessero essere apportati miglioramenti in materia di sicurezza. Una nuova imbarcazione soddisferebbe le norme di sicurezza recenti. Di conseguenza, le attrezzature di sicurezza delle nuove imbarcazioni non richiederebbero miglioramenti importanti.
- 91 La corrispondenza tra l'Irlanda e la Commissione, invocata dai ricorrenti, costituirebbe una mera richiesta di informazioni. In tale corrispondenza, la Commissione non elencherebbe tutti i criteri applicabili e non avrebbe avuto motivo di farlo.
- 92 In secondo luogo, per quanto riguarda il criterio dei cinque anni, la Commissione sostiene che un limite di età deve essere fissato per definire in modo obiettivo le nozioni di «nuova imbarcazione» e di «imbarcazione esistente». Essa avrebbe considerato un periodo di cinque anni in considerazione del fatto che un'imbarcazione da pesca ha una durata di vita media da 20 a 25 anni e che non deve normalmente essere modernizzata nel corso dei primi cinque anni. La Commissione dichiara di non ritenere che l'art. 11, n. 5, del regolamento n. 2371/2002 costituisca la base giuridica del periodo di cinque anni. Tuttavia, quest'ultima disposizione rifletterebbe la filosofia della Commissione in proposito. Essa considera che il limite di cinque anni sarebbe implicitamente contenuto nella normativa.
- 93 In terzo luogo, per quanto riguarda il criterio secondo cui i lavori devono essere effettuati sul ponte principale, la Commissione rileva che, in forza del principio di Archimede, il peso sopportato dall'imbarcazione è uguale alla quantità d'acqua spostata dalla parte sommersa della scafo. Ogni aumento delle dimensioni dello scafo aumenterebbe inevitabilmente la quantità d'acqua spostata e di conseguenza, il peso che l'imbarcazione può sopportare. Così, l'aumento delle dimensioni dello scafo potrebbe corrispondere ad un aumento delle dimensioni dell'imbarcazione e quindi dello sforzo di pesca. La Commissione spiega di aver ritenuto, di conseguenza, che un aumento del volume sotto il ponte principale comportasse automaticamente un aumento dello sforzo di pesca e fosse quindi contrario all'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.

- 94 Al contrario, i miglioramenti effettuati sul ponte principale non aumenterebbero normalmente la capacità dell'imbarcazione e sarebbero più strettamente collegati alla sicurezza. Secondo la Commissione non è possibile aumentare sensibilmente il peso di un'imbarcazione sopra il ponte principale, poiché ciò ha effetti negativi sulla sua stabilità. Le stive non potrebbero essere situate sul ponte principale, generalmente adibito al lavoro e all'alloggio.
- 95 L'affermazione dei ricorrenti secondo cui i dispositivi di sicurezza sopra il ponte principale hanno sempre l'effetto di rendere un'imbarcazione instabile sarebbe troppo generica. L'effetto di tali dispositivi sulla stabilità dipenderebbe dall'imbarcazione. Secondo la Commissione, è possibile, in taluni casi aggiungere un certo peso sopra il ponte principale.
- 96 La Commissione aggiunge nel controricorso che, contrariamente a quanto asseriscono i ricorrenti, essa ha effettuato un esame caso per caso. Essa rileva, in proposito, di aver individuato un errore nei documenti riguardanti l'imbarcazione che doveva sostituire l'Aine (causa T-223/03). Essa fa altresì osservare che, nel suo controricorso relativo a 23 cause, essa era tenuta a esprimersi in termini generali.
- 97 In quarto luogo, la Commissione spiega che, anche se un'imbarcazione di meno di cinque anni non deve aver bisogno di essere modernizzata o sostituita, può perdersi in mare. Il suo proprietario sarebbe allora costretto a sostituirla per poter continuare a pescare. In tal caso l'imbarcazione in sostituzione non sarebbe necessariamente identica alla precedente e in tale occasione potrebbe essere migliorata l'attrezzatura di sicurezza. Contrariamente a quanto sostengono i ricorrenti, ciò non sarebbe in contrasto con l'argomento della Commissione secondo cui le nuove imbarcazioni sono più efficaci. Poiché la vecchia imbarcazione perduta in mare non era più

disponibile per un confronto, non sarebbe possibile calcolare il guadagno in termini di efficienza. Non vi sarebbe dunque alcuna base per obbligare gli armatori interessati ad acquistare imbarcazioni di capacità ridotta. Inoltre, un'imbarcazione che ne sostituisce un'altra perduta in mare non dovrebbe avere una capacità di trasporto accresciuta.

- 98 Per quanto riguarda il criterio di cui all'art. 1, n. 5, della decisione impugnata (in prosieguo: il «quinto criterio»), la Commissione non comprende la conclusione che i ricorrenti traggono dall'affermazione secondo cui tale criterio va oltre la nozione di «sicurezza». Se essa avesse interpretato tale nozione in modo eccessivamente ampio, ciò sarebbe favorevole ai ricorrenti, poiché potrebbe essere inclusa una serie più estesa di lavori. La Commissione ritiene quindi che la formulazione del quinto criterio fosse giustificata rispetto all'art. 6 del regolamento n. 2792/1999. Comunque, dall'analisi che precede risulta che le proposte relative alle imbarcazioni dei ricorrenti sono state tutte respinte sulla base del quarto criterio, per cui l'annullamento della decisione impugnata, nella parte in cui essa si fonda sul quinto criterio, non comporterebbe alcuna modifica della situazione dei ricorrenti.
- 99 Quanto al sesto criterio, la Commissione ritiene che sia giustificato per le ragioni indicate in precedenza (punto 93).

Giudizio del Tribunale

- 100 All'art. 1 della decisione impugnata, la Commissione enuncia sei criteri di ammissibilità delle richieste di aumento di capacità (v. punto 13 supra). I ricorrenti

affermano che la Commissione non era competente ad adottare il secondo, quarto, quinto e sesto criterio. In particolare essi sostengono che la Commissione ha oltrepassato le sue competenze in quanto ha limitato la nozione di miglioramenti in materia di sicurezza alle modifiche apportate alle imbarcazioni registrate esistenti, che avevano almeno cinque anni di età alla data di inizio dei lavori (secondo e quarto criterio).

- 101 Occorre rilevare che la Corte ha dichiarato che la Commissione è autorizzata ad adottare tutti i provvedimenti necessari o utili per l'attuazione della disciplina di base, purché essi non siano contrastanti con tale disciplina o con le norme di applicazione stabilite dal Consiglio (sentenze della Corte 15 maggio 1984, causa 121/83, Zuckerfabrik Franken, Racc. pag. 2039, punto 13; 17 ottobre 1995, causa C-478/93, Paesi Bassi/Commissione, Racc. pag. I-3081, punto 31, e 30 settembre 2003, causa C-239/01, Germania/Commissione, Racc. pag. I-10333, punto 55).
- 102 Nella fattispecie, risulta dall'art. 9 della decisione 97/413 (e dalla normativa ivi citata) che la Commissione era autorizzata ad attuare gli obiettivi e modalità previsti da tale decisione secondo la procedura detta «del comitato di gestione» (v., anche, nono 'considerando' della decisione impugnata). Secondo la giurisprudenza, la Commissione può avere una competenza di esecuzione notevolmente estesa nell'ambito di tale procedura (v., in tal senso, sentenza della Corte 30 ottobre 1975, causa 23/75, Rey Soda, Racc. pag. 1279, punti 13 e 14).
- 103 Tuttavia, la Commissione non afferma di essere autorizzata ad aggiungere criteri completamente nuovi nella decisione impugnata. Pur ammettendo che il secondo e quarto criterio hanno avuto l'effetto di rendere le nuove imbarcazioni non ammissibili ad un aumento di capacità ai sensi dell'art. 4, n. 2, della decisione

97/413, essa sostiene cionondimeno che tali criteri derivavano esplicitamente o implicitamente da tale disposizione (v. punto 79 supra).

104 Poiché i ricorsi proposti dai ricorrenti riguardano tutte richieste relative ad imbarcazioni assolutamente nuove, occorre esaminare se l'esclusione delle nuove imbarcazioni costituisca un'attuazione del criterio principale previsto all'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 o se sia contrario a tale disposizione.

105 Occorre constatare che l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 (v. punto 1 supra) 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 (v., a tale proposito, punto 117 infra).

106 Occorre anche constatare che le altre disposizioni che si riferiscono all'eccezione prevista dall'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, e cioè il punto 3.3 dell'allegato alla decisione 98/125 (v. punto 2 supra) e l'art. 6, n. 2, del regolamento n. 2792/1999 (v. punto 3 supra), non contengono alcuna indicazione da cui desumere che tale eccezione riguarda esclusivamente le imbarcazioni di oltre cinque anni di età (v., anche, dodicesimo 'considerando' della decisione 97/413).

107 A tale proposito occorre rilevare che l'art. 6 del regolamento n. 2792/1999 è intitolato «Rinnovamento della flotta e modernizzazione delle imbarcazioni da pesca». La Commissione ha ammesso, durante l'udienza, che l'art. 6, n. 2, di tale regolamento riprendeva l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. Il Tribunale valuta, alla

luce in particolare del titolo precedentemente citato, che se il n. 2 dell'art. 6, si applicasse esclusivamente alle vecchie imbarcazioni, ciò sarebbe precisato dal regolamento.

- 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 tutta diverse dai pescherecci) e l'art. 4, n. 2, in tale 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 (v. punto 85 supra).

- 111 La Commissione asserisce che l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 non era diretto ad attuare una procedura di entrata di nuove imbarcazioni da pesca. Tale procedura sarebbe disciplinata dal sistema di entrata e di uscita previsto dall'art. 6 del regolamento n. 2792/1999 e dall'art. 6 della decisione 97/413.
- 112 Tali affermazioni della Commissione non sono contestate dai ricorrenti. Infatti, questi ultimi riconoscono che tutte le nuove imbarcazioni devono rispettare la procedura d'entrata prevista da tali disposizioni. Tuttavia, nulla impedisce che una nave entrata nella flotta in conformità del sistema di entrata e di uscita previsto dall'art. 6 del regolamento n. 2792/1999 e dall'art. 6 della decisione 97/413 benefici dell'eccezione prevista dall'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. Infatti, l'ultima frase dell'art. 6, n. 2, del regolamento n. 2792/1999 prevede che qualsiasi aumento di capacità risultante da miglioramenti in materia di sicurezza è gestita dagli Stati membri nell'ambito del regime permanente di controllo del rinnovo e della modernizzazione della flotta prevista all'art. 6, n. 1, del medesimo regolamento.
- 113 Occorre aggiungere che il sistema di entrata e di uscita al quale si fa riferimento all'art. 6 della decisione 97/413 non è limitato alle nuove imbarcazioni. Per introdurre un'imbarcazione usata (che in precedenza faceva parte, ad esempio, di una flotta nazionale), è necessario, in tale sistema, sottrarre capacità. Orbene, la Commissione non contesta che le imbarcazioni usate possano beneficiare di un aumento di capacità in forza dell'art. 4, n. 2, della medesima decisione.
- 114 D'altra parte, il Tribunale fa osservare che la Commissione stessa ha interpretato l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 nel senso che esso ammette richieste di aumento di capacità collegate all'introduzione di nuove imbarcazioni.

115 Occorre rilevare a tale proposito che i lavori preparatori della decisione 2002/70, che ha soppresso l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 a partire dal 1° gennaio 2002, dimostrano che la Commissione considerava che quest'ultima disposizione si applicasse anche alle nuove imbarcazioni. La decisione 2002/70 ha prorogato il periodo di applicazione della decisione 97/413 fino al 31 dicembre 2002. Orbene, secondo la formulazione dei motivi della proposta di decisione del Consiglio che modifica la decisione 97/413 [COM(2001) 322 def.], formulata dalla Commissione:

«[U]n'eventuale proroga [della decisione 97/413] dovrebbe essere almeno associata a misure atte a rendere più efficaci [gli] obiettivi [del POP IV]. La proposta presentata in allegato elimina pertanto le possibilità attualmente esistenti ai sensi degli articoli 3 e 4 della decisione 97/413/CE (...) di estendere gli obiettivi del POP per motivi di sicurezza. Tutte le nuove navi dovrebbero essere costruite nel rispetto di norme minime di sicurezza e gli obiettivi di capacità attuali offrono la capacità necessaria per la costruzione di tali navi».

116 Dal summenzionato testo risulta chiaramente che la stessa Commissione ha ritenuto che l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, ammettesse richieste di aumento di capacità collegate all'introduzione di nuove imbarcazioni e che essa, di conseguenza, aveva l'intenzione di sopprimere tale disposizione nella parte in cui essa, a suo giudizio, permetteva un aumento eccessivo degli obiettivi del POP IV.

117 Occorre aggiungere che un anno dopo l'adozione della decisione 2002/70 il Consiglio ha adottato il regolamento n. 2371/2002, il cui art. 11, n. 5, prevede esplicitamente, a differenza dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, che gli aumenti di capacità, segnatamente in materia di sicurezza, sono possibili solo per le

imbarcazioni da pesca di cinque o più anni di età (v. punto 5 supra). Il testo di tale disposizione è preciso e restrittivo, contrariamente a quello dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.

118 La Commissione, che ammette che l'art. 11, n. 5, del regolamento n. 2371/2002, entrato in vigore il 1° gennaio 2003, non si applicava nella fattispecie e che essa ha dovuto adottare la decisione impugnata sulla base delle disposizioni applicabili al momento del ricevimento delle domande, e cioè dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, pretende tuttavia che il regolamento n. 2371/2002 «rispecchia la sua filosofia» nella fattispecie. A tale riguardo, occorre constatare che le somiglianze tra l'art. 11, n. 5, del regolamento n. 2371/2002 e i criteri enunciati nella decisione impugnata sono evidenti. Orbene tali criteri non sono contenuti nella decisione 97/413 e hanno l'effetto di modificarne la portata. Se la Commissione aveva delle riserve sull'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 (v. punto 115 supra), essa non era comunque autorizzata a modificarne la portata (v. punto 101 supra).

119 Inoltre, si deve constatare che, come rilevano giustamente i ricorrenti e l'Irlanda, lo scambio di lettere avvenuto tra l'Irlanda e la Commissione a proposito delle domande di aumento di capacità prova che quest'ultima riteneva che le nuove imbarcazioni potessero beneficiare dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.

120 Con lettera 28 ottobre 1999, l'Irlanda ha chiesto, per la prima volta, alla Commissione un aumento di capacità in applicazione dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. Tale richiesta si fondava sulle domande di sette proprietari di nuove imbarcazioni in corso di costruzione. Nella sua risposta in data 10 dicembre 1999, la Commissione non ha sollevato alcuna obiezione in merito al fatto che la richiesta riguardasse nuove imbarcazioni. Essa si è accontentata di dichiarare che «[il] volume degli spazi relativi alla sicurezza nelle imbarcazioni ritirate [doveva] anche essere

noto per poter calcolare i volumi aggiuntivi attribuiti alla sicurezza nelle nuove imbarcazioni».

121 In tale corrispondenza, la Commissione ha insistito nella sua richiesta di veder effettuare dei confronti tra le nuove imbarcazioni e le vecchie che dovevano essere sostituite. Così, essa ha affermato, in una lettera in data 23 gennaio 2001, di essere consapevole del fatto che i volumi che potevano essere considerati come riservati alla sicurezza sarebbero stati più rilevanti nelle nuove imbarcazioni che in quelle che sostituivano, ma che, a meno di poter quantificarli, non sarebbe stato possibile aumentare gli obiettivi del POP per prendere in considerazione tale elemento. Nonostante la corrispondenza scambiata tra l'Irlanda e la Commissione, comprese le lettere inviate alla fine dell'anno 2001 riguardanti le richieste in esame, che riguardavano esplicitamente nuove imbarcazioni, è solo nella decisione impugnata che la Commissione ha dichiarato per la prima volta che le nuove imbarcazioni erano escluse dal regime stabilito dall'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.

122 Inoltre, occorre constatare che la posizione adottata dalla Commissione nel caso di specie è contraddittoria. Da un lato, essa sostiene che l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 non si applicherebbe alle nuove imbarcazioni. Dall'altro, essa ha ammesso, sulla base della stessa disposizione, aumenti di capacità per le nuove imbarcazioni se esse sostituivano imbarcazioni perdute in mare (quarto criterio). Orbene, se l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 escludeva le nuove imbarcazioni, questa stessa disposizione non poteva giustificare aumenti di capacità per nuove imbarcazioni in sostituzione di imbarcazioni perdute in mare.

123 L'argomento della Commissione secondo cui i proprietari di imbarcazioni perdute in mare erano obbligati a sostituirle non può essere accolto. Anche se ciò accadesse, resta il fatto che la Commissione permetterebbe in tal modo a nuove imbarcazioni di beneficiare dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, pur affermando che tale disposizione escludeva le nuove imbarcazioni. Occorre inoltre osservare che il proprietario di una vecchia imbarcazione, anche se poteva anche essere obbligato a

sostituirla quando fosse diventata inutilizzabile e poco affidabile, si vedeva escluso dalla Commissione dal beneficio dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.

- 124 Per quanto riguarda l'argomento della Commissione secondo cui non era possibile calcolare l'aumento di efficienza delle nuove imbarcazioni in sostituzione di quelle perdute in mare, occorre ricordare che la Commissione ha affermato che le nuove imbarcazioni aumentavano automaticamente lo sforzo di pesca (v. punto 126 infra). Orbene, la Commissione non può contemporaneamente sostenere che le nuove imbarcazioni sono più efficienti di quelle che sostituiscono e giustificare la sostituzione delle imbarcazioni perdute in mare con nuove imbarcazioni con la motivazione che essa non poteva calcolare il guadagno in termini di efficienza delle nuove imbarcazioni.
- 125 Occorre aggiungere che la Commissione ammette, nell'ambito del motivo vertente su una violazione del principio di parità di trattamento, che «un proprietario che desideri acquistare una nuova imbarcazione [può] vendere la vecchia ed eventualmente trasferire una parte della sua attrezzatura sulla nuova imbarcazione». Ne consegue che gli elementi che rendono una nuova imbarcazione più efficiente non sono automaticamente presenti su tale imbarcazione.
- 126 La Commissione asserisce che è generalmente ammesso che le nuove imbarcazioni siano più efficienti di quelle che sostituiscono, per cui, anche se la loro stazza o la loro potenza rimangono invariate, la «capacità reale» di una nuova imbarcazione è maggiore. Così, l'introduzione di una nuova imbarcazione comporterebbe inevitabilmente «un aumento dello sforzo di pesca delle imbarcazioni interessate» e non rientrerebbe quindi nell'eccezione di cui all'art. 4, n.2, della decisione 97/413.
- 127 Occorre constatare che la Commissione non ha provato a sufficienza di diritto che l'entrata di una nuova imbarcazione comporta necessariamente un aumento dello sforzo di pesca.

128 È pacifico infatti che, per quanto riguarda il caso di specie, lo sforzo di pesca di un'imbarcazione è definito come il prodotto della sua attività per la stazza espressa in TL [v. art. 1, n. 2, della decisione 97/413 e l'art. 3, n. 1, iii), della decisione 98/125]. D'altronde risulta dall'art. 4, n. 2, della decisione 97/413 che gli aumenti di capacità non sono permessi se essi comportano un aumento dello sforzo di pesca. Orbene, se è consentito supporre che le nuove imbarcazioni siano generalmente più efficienti delle vecchie, non si può tuttavia dedurre da tale fatto che tutte le nuove imbarcazioni sono necessariamente e sistematicamente più efficienti di quelle che sostituiscono dal punto di vista dello sforzo di pesca. Così, i miglioramenti tecnologici adottati dalla Commissione (v. punto 88 supra) non riguardano necessariamente tutte le imbarcazioni. Nello stesso ordine di idee, deve rilevarsi che il proprietario di un'imbarcazione relativamente recente e già attrezzata di moderne apparecchiature tecnologiche può sostituire la sua imbarcazione con una nuova imbarcazione più sicura e più stabile, pur assicurando che lo sforzo di pesca non aumenti.

129 Occorre sottolineare che nulla impediva alla Commissione di stabilire caso per caso se le nuove imbarcazioni comportavano effettivamente un aumento dello sforzo di pesca rispetto alle vecchie imbarcazioni.

130 Per quanto concerne l'argomento della Commissione secondo cui una nuova imbarcazione dovrebbe già soddisfare le norme di sicurezza recenti e non richiederebbe miglioramenti significativi, si tratta in realtà di una posizione politica della Commissione che è ormai sancita dalla normativa in materia (v. punti 117 e 118 supra). Tuttavia, tale posizione della Commissione non può essere invocata per modificare ex post facto i termini dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413. È consentito supporre che, al momento in cui tale decisione è stata adottata, il legislatore considerasse che la sostituzione delle vecchie imbarcazioni da pesca con una nuova imbarcazione poteva essere auspicabile dal punto di vista della sicurezza.

131 D'altronde, la Commissione sostiene che, trattandosi di una nuova imbarcazione, la capacità aumenta non solo in ragione dei miglioramenti in materia di sicurezza, ma anche della superiorità generale della nuova imbarcazione. Quindi sarebbe impossibile stabilire se l'aumento di capacità sia «esclusivamente» dovuto a miglioramenti in materia di sicurezza, come richiede l'art. 4, n. 2, della decisione 97/413.

132 Tale argomento non può essere accolto. Oltre al fatto che la Commissione ragiona in termini generali in merito alla superiorità delle nuove imbarcazioni senza far riferimento alle circostanze di ogni richiesta (v. punto 128 supra), l'esame comparativo necessario alla determinazione degli aumenti di capacità delle nuove imbarcazioni risultante da progressi in materia di sicurezza o da altri tipi di progressi, è stato oggetto della corrispondenza tra la Commissione e il governo irlandese. Su domanda della Commissione, le richieste sono state riformulate per permetterle di effettuare i confronti necessari. Essa non può quindi attualmente invocare un'impossibilità di stabilire se gli aumenti erano dovuti a progressi in materia di sicurezza.

133 Infine, il quarto criterio limita la nozione di miglioramenti in materia di sicurezza all'«ammodernamento del ponte principale» (v. anche il sesto criterio, punto 13 supra). È pacifico che numerose richieste dei ricorrenti riguardavano un aumento di volume localizzato sotto il ponte principale. È sufficiente constatare, a tale proposito, che le modifiche sotto il ponte erano vietate in forza dell'art. 4, n. 2, della decisione 97/413, se comportavano un aumento dello sforzo di pesca. Tuttavia, la Commissione non ha provato che questo tipo di modifiche comporta sistematicamente il detto aumento. Ancora una volta, la Commissione avrebbe dovuto esaminare le imbarcazioni caso per caso per pronunciarsi su tale questione.

134 Alla luce di quanto precede, occorre giudicare che la Commissione, adottando nella decisione impugnata 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 impugnata deve essere annullata, senza che sia necessario esaminare gli altri motivi.

Sulle spese

¹³⁵ Ai sensi dell'art. 87, n. 2, del regolamento di procedura, la parte soccombente è condannata alle spese se ne è stata fatta domanda. Poiché la Commissione è rimasta soccombente, essa va condannata a sostenere le sue spese nonché quelle dei ricorrenti, in conformità alle domande di questi ultimi. L'Irlanda supporterà le proprie spese, in conformità dell'art. 87, n. 4, del regolamento di procedura.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Prima Sezione)

dichiara e statuisce:

- 1) I ricorsi proposti da Thomas Faherty (causa T-224/03), dall'Ocean Trawlers Ltd (causa T-226/03), da Larry Murphy (causa T-236/03) e dall'O'Neill Fishing Co. Ltd (causa T-239/03) sono respinti.**

- 2) **La decisione della Commissione 4 aprile 2003, 2003/245/CE, relativa alle richieste pervenute alla Commissione di aumentare gli obiettivi del programma di orientamento pluriennale 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, è annullata nella parte in cui si applica alle imbarcazioni degli altri ricorrenti.**

- 3) **La Commissione sopporterà le proprie spese, nonché quelle sostenute dai ricorrenti di cui al punto 2.**

- 4) **I ricorrenti di cui al punto 1 sopporteranno le proprie spese.**

- 5) **L'Irlanda sopporterà le proprie spese.**

Cooke

García-Valdecasas

Labucka

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 13 giugno 2006.

Il cancelliere

Il presidente

E. Coulon

García-Valdecasas

ALLEGATO

T-219/03 **Mullglen Ltd**, con sede in Killybegs (Irlanda),

T-220/03 **Cavankee Fishing Co. Ltd**, con sede in Greencastle (Irlanda),

T-221/03 **Padraigh Coneely**, con sede in Claregalway (Irlanda),

T-222/03 **Island Trawlers Ltd**, con sede in Killybegs,

T-223/03 **Joseph Doherty**, con sede in Burtonport (Irlanda),

T-224/03 **Thomas Faherty**, con sede in Kilronan, Aran Islands (Irlanda),

T-225/03 **Pat Fitzpatrick**, con sede in Inishmore, Aran Islands,

T-226/03 **Ocean Trawlers Ltd**, con sede in Killybegs,

T-227/03 **Brendan Gill**, con sede in Lifford (Irlanda),

T-228/03 **Eugene Hannigan**, con sede in Killybegs,

T-229/03 **Edward Kelly**, con sede in Greencastle,

T-230/03 **Peter McBride**, con sede in Downings (Irlanda),

T-231/03 **Hugh McBride**, con sede in Downings,

T-232/03 **Adrian McClennaghan**, con sede in Greencastle,

T-233/03 **Noel McGing**, con sede in Killybegs,

T-234/03 **Eamon McHugh**, con sede in Killybegs,

T-235/03 **Gerard Minihane**, con sede in Skibbereen (Irlanda),

T-236/03 **Larry Murphy**, con sede in Castletownbere (Irlanda),

T-237/03 **Eileen Oglesby**, con sede in Kincasslagh (Irlanda),

T-238/03 **Patrick O'Malley**, con sede in Galway (Irlanda),

T-239/03 **O'Neill Fishing Co. Ltd**, con sede in Killybegs,

T-240/03 **Cecil Sharkey**, con sede in Clogherhead (Irlanda).