

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)

de 17 de abril de 2008*

En los asuntos acumulados C-373/06 P, C-379/06 P y C-382/06 P,

que tienen por objeto sendos recursos de casación con arreglo al artículo 56 del Estatuto del Tribunal de Justicia, interpuestos el 5 de septiembre de 2006,

Thomas Flaherty (C-373/06 P), con domicilio en Mainster (Irlanda),

Larry Murphy (C-379/06 P), con domicilio en Brandyhill (Irlanda),

Ocean Trawlers Ltd (C-382/06 P), con domicilio social en Killybegs (Irlanda),

representados por los Sres. D. Barry, Solicitor, y A. Collins, SC (C-373/06 P, C-379/06 P y C-382/06 P), y por éstos y el Sr. P. Gallagher, SC (C-379/06 P),

partes recurrentes,

* Lengua de procedimiento: inglés.

y en el que las otras partes en el procedimiento son:

Irlanda,

parte coadyuvante en primera instancia,

Comisión de las Comunidades Europeas, representada por el Sr. B. Doherty y la Sra. M. van Heezik, en calidad de agentes, que designa domicilio en Luxemburgo,

parte demandada en primera instancia,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. P. Jann, Presidente de Sala, y los Sres. A. Tizzano, A. Borg Barthet (Ponente), M. Ilešič y E. Levits, Jueces;

Abogado General: Sra. E. Sharpston;
Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 20 de septiembre de 2007;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 11 de diciembre de 2007;

dicta la siguiente

Sentencia

- ¹ Mediante sus recursos de casación, los Sres. Flaherty y Murphy, así como la sociedad Ocean Trawlers Ltd, solicitan la anulación de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas de 13 de junio de 2006, Boyle y otros/Comisión (T-218/03 a T-240/03, Rec. p. II-1699; en lo sucesivo, «sentencia recurrida»), en la cual, por una parte, se declararon inadmisibles sus recursos dirigidos a obtener la anulación de la Decisión 2003/245/CE de la Comisión, de 4 de abril de 2003, relativa a las solicitudes recibidas por la Comisión de aumentar los objetivos del POP IV a fin de tener en cuenta determinadas mejoras en materia de seguridad, navegación marítima, higiene, calidad de los productos y condiciones de trabajo en los buques de más de 12 metros de eslora total (DO L 90, p. 48; en lo sucesivo, «Decisión controvertida»), y, por otra parte, se les condenó a cargar con sus propias costas.
- ² Mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 5 de marzo de 2007, se acumularon los asuntos C-373/06 P, C-379/06 P y C-382/06 P a efectos de la fase oral, así como de la sentencia.

Marco jurídico

- ³ El 26 de junio de 1997, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Decisión 97/413/CE relativa a los objetivos y normas tendentes a reestructurar el sector pesquero comunitario, entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre de 2001, con vistas a conseguir un equilibrio sostenible entre los recursos y la explotación de los mismos (DO L 175, p. 27).

- 4 A tenor del artículo 4, apartado 2, de la referida Decisión:

«En los programas de orientación plurianuales para los Estados miembros, los aumentos de la capacidad resultantes exclusivamente de las mejoras de seguridad justificarán individualmente un aumento del mismo nivel de los objetivos para segmentos de flota que no aumenten el esfuerzo de pesca que ejerzan los buques de que se trate.»

- 5 El punto 3.3, párrafo primero, del anexo a la Decisión 98/125/CE de la Comisión, de 16 de diciembre de 1997, por la que se aprueba el programa de orientación plurianual de la flota pesquera de Irlanda para el período comprendido entre el 1 de enero de 1997 y el 31 de diciembre de 2001 (DO 1998, L 39, p. 41; en lo sucesivo, «POP IV»), tiene la siguiente redacción:

«Los Estados miembros pueden presentar en todo momento a la Comisión un programa de mejora de la seguridad. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 3 y 4 de la Decisión 97/413/CE [...] la Comisión decidirá si el incremento de la capacidad que suponga dicho programa justifica un aumento correlativo de los objetivos del POP IV.»

Antecedentes del litigio

- 6 Los antecedentes del litigio que dio lugar a la sentencia recurrida, tal como se exponen en ésta, pueden resumirse en los siguientes términos.

- 7 Entre los años 1999 y 2001, el Ministerio de la Marina y de los Recursos Naturales irlandés (en lo sucesivo, «Ministerio») y la Comisión intercambiaron correspondencia sobre el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413.
- 8 Durante ese período, los veintitrés demandantes en primera instancia solicitaron individualmente al Ministerio que les concediera un aumento de capacidad por razón de las mejoras realizadas en materia de seguridad, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 y en el punto 3.3 del anexo de la Decisión 98/125.
- 9 Mediante escrito de 14 de diciembre de 2001, el Ministerio solicitó a la Comisión un aumento de 1.304 toneladas brutas del segmento polivalente y de 5.335 toneladas brutas del segmento pelágico de la flota irlandesa, de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413. Este escrito completaba una solicitud anterior del Ministerio relativa a dos buques, que había sido enviada a la Comisión como «asunto piloto».
- 10 El referido escrito del Ministerio indicaba que daba curso a las solicitudes de treinta y ocho propietarios de buques que habían modificado o reemplazado su buque o que tenían la intención de hacerlo. Iba acompañado de documentación detallada sobre esos treinta y ocho buques. De una tabla adjunta a dicho escrito se desprende que entre esos propietarios figuraban dieciocho de los demandantes en primera instancia.

11 La parte dispositiva de la Decisión controvertida establece lo siguiente:

«Artículo 1

Admisibilidad de las solicitudes

Las solicitudes de aumento de los objetivos del POP IV en materia de tonelaje se considerarán admisibles siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

- 1) El Estado miembro deberá presentar solicitudes individuales para cada caso, antes del 31 de diciembre de 2001.
- 2) El buque deberá estar debidamente inscrito en el registro comunitario de buques.
- 3) El buque en cuestión deberá tener una eslora total de 15 metros como mínimo.
- 4) El aumento del tonelaje deberá ser el resultado de trabajos de modernización encima de la cubierta principal, efectuados o que vayan a efectuarse en un buque ya existente, inscrito en el registro, de antigüedad no inferior a 5 años a partir del inicio de los trabajos. En caso de pérdida de un buque en el mar, el aumento del tonelaje deberá ser consecuencia de un mayor espacio encima de la cubierta principal del buque de sustitución con respecto al buque perdido en el mar.

- 5) El aumento del tonelaje se justificará por la mejora de las condiciones de seguridad, navegación marítima, higiene y calidad de los productos, y de las condiciones de trabajo.
- 6) El espacio debajo de la cubierta principal del buque modificado o del buque de sustitución no deberá aumentar.

No se admitirán las solicitudes de aumento de los objetivos del POP IV relativos a la potencia.

Artículo 2

Las solicitudes admitidas con arreglo a los criterios fijados en el artículo 1 son las que se enumeran en el anexo I.

Las solicitudes desestimadas con arreglo a los criterios fijados en el artículo 1 son las que se enumeran en el anexo II.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión serán el Reino de Bélgica, Irlanda, el Reino de los Países Bajos, el Reino de Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.»

- 12 En la lista de «solicitudes desestimadas», incluida en el anexo II de la Decisión controvertida, figuran las solicitudes de los recurrentes en el presente recurso de casación relativas a los nuevos buques que debían sustituir, respectivamente, al MFV Westward Isle (Flaherty), al MFV Menhaden (Murphy) y al MFV Golden Rose (Ocean Trawlers Ltd), pues ninguno de estos buques se había perdido en el mar.

Procedimiento ante el Tribunal de Primera Instancia y sentencia recurrida

- 13 Veintitrés demandantes solicitaron al Tribunal de Primera Instancia que anulara la Decisión controvertida en la medida en que ésta denegaba sus solicitudes de aumento de capacidad de sus buques. Todas esas solicitudes guardaban relación con la construcción de nuevos buques para sustituir buques existentes que no se habían perdido en el mar. En apoyo de sus pretensiones, dichos demandantes alegaron la falta de competencia de la Comisión, la falta de motivación y la vulneración del principio de igualdad de trato por parte de la Comisión.
- 14 En la sentencia recurrida, el Tribunal de Primera Instancia examinó, en primer lugar, la excepción de inadmisibilidad propuesta por la Comisión y dirigida a que se declarase que la Decisión controvertida no afectaba directa e individualmente a los citados demandantes en el sentido del artículo 230 CE, párrafo cuarto. El Tribunal de Primera Instancia desestimó esta excepción, basándose, esencialmente, por una parte, en que dicha Decisión debía considerarse como un conjunto de decisiones individuales, cada una de las cuales afectaba a la situación jurídica de los propietarios de los buques mencionados en los anexos de la propia Decisión, incluyendo a los demandantes, quienes quedaban caracterizados en relación con cualquier otra persona e individualizados de una manera análoga a la del destinatario de la Decisión y, por otra, en que la citada Decisión afectaba directamente a la situación jurídica de los demandantes, no dejando a sus destinatarios ninguna facultad de apreciación en cuanto a su obligación ejecutarla.

- 15 No obstante, el Tribunal de Primera Instancia declaró inadmisibles los recursos de cuatro de los demandantes en primera instancia, tres de los cuales son los recurrentes en los presentes recursos de casación. A este respecto, declaró lo siguiente en los apartados 61 y 62 de la sentencia recurrida:

«61 Sin embargo, a la vista de las respuestas dadas por Irlanda a las preguntas formuladas en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento, el Tribunal de Primera Instancia se planteó de oficio si cuatro de los demandantes tenían interés en ejercitar la acción en el presente asunto [...]. Se trata de Thomas Flaherty (T-224/03), Ocean Trawlers Ltd (T-226/03), Larry Murphy (T- 236/03) y O'Neill Fishing Co. Ltd (T-239/03).

62 De las mencionadas respuestas se desprende que las demandas presentadas por esos cuatro demandantes se basaban en que en esa época éstos tenían intención de construir buques y darles los nombres reproducidos en el anexo II de la Decisión [controvertida]. No obstante, dichos demandantes no llegaron a construir los mencionados buques, de modo que, en la fecha en que se adoptó la Decisión [controvertida], no eran propietarios de los buques en cuestión. Por tanto, esos demandantes no tienen interés en ejercitar la acción. En cualquier caso, no resultan afectados individualmente por la Decisión [controvertida], dado que los buques de que se trata son ficticios.»

- 16 En segundo lugar, el Tribunal de Primera Instancia examinó el alcance controvertido en relación con los buques de los otros diecinueve demandantes en primera instancia de la forma siguiente:

«105 Ha de indicarse que el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 [...] no impone ningún límite respecto a la antigüedad del buque que puede beneficiarse de un aumento de capacidad en materia de seguridad. A primera vista, el tenor de esta disposición autoriza cualquier aumento de capacidad

resultante de mejoras en materia de seguridad, siempre que estos aumentos no supongan un incremento del esfuerzo de pesca. Si el Consejo hubiera querido excluir los buques nuevos, probablemente lo habría precisado [...]

[...]

- 108 En contra de lo que sostiene la Comisión, el concepto de mejoras contenido en el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 no debe entenderse referido a mejoras realizadas en un buque en particular, sino a la flota nacional. A este respecto, debe destacarse, concretamente, que el punto 3.3 del anexo de la Decisión 98/125 alude a un “programa de mejora de la seguridad” de la flota nacional en general.
- 109 También deben tomarse en consideración los objetivos de la Decisión 97/413. En efecto, el objetivo de esta Decisión es la conservación de las poblaciones de peces en las aguas comunitarias. Sin embargo, el Consejo tuvo en cuenta “la necesidad de garantizar las normas de seguridad más elevadas en la flota pesquera de la Comunidad” (duodécimo considerando). Por ello incluyó en dicha Decisión el artículo 3 (relativo a los buques pesqueros de menos de 12 metros de eslora, salvo los arrastreros) y el artículo 4, apartado 2.
- 110 En contra de lo que deja entender la Comisión, para garantizar el mencionado objetivo de la Decisión 97/413 no es necesario excluir los buques nuevos del régimen establecido en su artículo 4, apartado 2. A este respecto, el Tribunal de Primera Instancia subraya que dicha disposición se ajusta a ese objetivo en la medida en que impide cualquier aumento del esfuerzo de

pesca. La Comisión, que alega que se llevaron a cabo considerables aumentos del tamaño de los buques no justificados por motivos de seguridad, habría podido examinar los buques caso por caso para determinar si se había incrementado o no su esfuerzo de pesca. En efecto, ella misma indica que la prohibición de dicho aumento responde al objetivo general de la Decisión 97/413 de reducir las capturas realizadas en la Comunidad [...]

[...]

- 134 A la vista de cuanto antecede, procede declarar que la Comisión, al adoptar en la Decisión [controvertida] criterios no previstos por la normativa aplicable al presente asunto, se ha excedido en el ejercicio de sus competencias. Por consiguiente, debe admitirse el primer motivo y anularse la Decisión [controvertida], sin que sea preciso examinar los demás motivos.»

Los recursos de casación

- 17 En sus recursos de casación, los recurrentes sostienen que la apreciación del Tribunal de Primera Instancia acerca de la admisibilidad de sus acciones no se ajusta a Derecho. Solicitan al Tribunal de Justicia que anule la sentencia recurrida en la medida en que desestima sus recursos y los condena a soportar sus propias costas en el procedimiento de primera instancia. Igualmente, solicitan al Tribunal de Justicia que anule la Decisión controvertida y que condene a la Comisión al pago de tales costas, así como las de la presente instancia.

- 18 La Comisión solicita que se desestimen por infundados los recursos de casación y que se condene en costas a los recurrentes.

Alegaciones de las partes

- 19 Ante el Tribunal de Justicia, los recurrentes sostienen que el Tribunal de Primera Instancia llegó a la conclusión errónea de que no justificaban interés en ejercitar la acción y no resultaban individualmente afectados por la Decisión controvertida debido a que los buques para los que habían solicitado aumento de capacidad eran ficticios.
- 20 En primer lugar, los recurrentes en casación alegan que la admisibilidad de sus recursos debe apreciarse a la luz de su interés en ejercitar la acción en la fecha de presentación de la solicitud de aumento de capacidad y no en función de un acontecimiento futuro e hipotético. Por ello, al apreciar el interés en ejercitar la acción en la fecha de adopción de la Decisión controvertida, consideran que el Tribunal de Primera Instancia aplicó un criterio jurídico erróneo.
- 21 En segundo lugar, sostienen que de los documentos presentados al Tribunal de Primera Instancia resulta claramente que, tanto en la fecha de presentación de su recurso ante éste como en la de adopción de la Decisión controvertida, suponiendo que pueda tomarse en consideración ésta como fecha pertinente, eran efectivamente propietarios de los buques para los que la Comisión había recibido y denegado las solicitudes de aumento de capacidad. Estiman que de ello se desprende que el Tribunal de Primera Instancia incurrió en un error sustancial en la apreciación de los documentos presentados en primera instancia, lo que, según reiterada jurisprudencia, debería dar lugar a la anulación de la sentencia recurrida.
- 22 En tercer lugar, los recurrentes en casación alegan que el Tribunal de Primera Instancia declaró, en la sentencia recurrida, que todas las solicitudes de aumento de capacidad se referían a nuevos buques, ya que un gran número de éstas se habían presentado en relación con buques cuya construcción estaba en estudio. Esto resulta claramente de las solicitudes presentadas en su nombre a la Comisión. Por otra parte, añaden que el Tribunal de Primera Instancia no verificó si cada buque para el

que se había presentado una solicitud había sido construido en la fecha de adopción de la Decisión controvertida o en aquella en la que se habían interpuesto los recursos de anulación, ya que consideraba que dicho elemento no era pertinente. Además, sostienen que, en la medida en que el Tribunal de Primera Instancia declaró que la Comisión estaba obligada a examinar las solicitudes de construcción de nuevos buques, el Tribunal de Primera Instancia debería haberse pronunciado sobre dichas solicitudes con arreglo al Derecho aplicable. Por consiguiente, la conclusión de que los recurrentes no resultan individualmente afectados, por el hecho de que los buques de que se trata son ficticios, no está fundada en Derecho y está en contradicción con la propia fundamentación de la sentencia recurrida.

- ²³ La Comisión alega que la admisibilidad de los recursos no puede determinarse sobre la base de un acontecimiento futuro e hipotético. No obstante, el Tribunal de Primera Instancia no invocó tal acontecimiento. Al contrario, tomó en consideración el hecho no discutido de que los recurrentes en casación no construyeron jamás los buques enumerados en el anexo II de la Decisión controvertida. Por tanto, según la Comisión, ningún elemento permitía conocer a los propietarios de dichos buques.

Apreciación del Tribunal de Justicia

- ²⁴ La cuestión de si el Tribunal de Primera Instancia ha incurrido en un error de Derecho al declarar inadmisibles los recursos presentados ante él por los recurrentes en casación debe examinarse sobre la base de la apreciación realizada por el Tribunal de Primera Instancia del interés en ejercitar la acción de éstos y de la cuestión de si resultaban o no individualmente afectados.

Sobre el interés en ejercitar la acción

- ²⁵ Según reiterada jurisprudencia, el interés del demandante en ejercitar la acción debe existir, habida cuenta del objeto del recurso, en el momento de la interposición,

so pena de que se declare la inadmisibilidad. El objeto del litigio debe subsistir, al igual que el interés en ejercitar la acción, hasta que se dicte la resolución judicial so pena de sobreseimiento, lo que supone que el recurso ha de poder procurar, por su resultado, un beneficio a la parte que lo ha interpuesto (véanse, en este sentido, la sentencia de 24 de junio de 1986, *AKZO Chemie/Comisión*, 53/85, Rec. p. 1965, apartado 21, así como, por analogía, las sentencias de 19 de octubre de 1995, *Rendo y otros/Comisión*, C-19/93 P, Rec. p. I-3319, apartado 13; de 13 de julio de 2000, *Parlamento/Richard*, C-174/99 P, Rec. p. I-6189, apartado 33, y de 7 de junio de 2007, *Wunenburger/Comisión*, C-362/05 P, Rec. p. I-4333, apartado 42).

²⁶ De los apartados 61 y 62 de la sentencia recurrida, en relación con el apartado 17 de dicha sentencia, resulta que el Tribunal de Primera Instancia tomó en consideración la condición de propietarios, en la fecha de la Decisión controvertida, de los buques mencionados en su anexo II como elemento crucial para determinar el interés en ejercitar la acción de los demandantes.

²⁷ El Tribunal de Primera Instancia partió, por ello, del principio de que diecinueve demandantes, de los que declaró implícitamente que ya habían construido o que habían comenzado la construcción de los buques de que se trata, podían ser considerados propietarios de los referidos buques en la fecha de la Decisión controvertida y, por consiguiente, tenían interés en obtener la anulación de ésta, mientras que no sucedía así para otros cuatro demandantes. En lo que respecta a éstos, el Tribunal de Primera Instancia observó que, en la fecha de la citada Decisión, todavía no habían procedido a la construcción de los buques mencionados en el anexo II de esta última, de modo que no eran propietarios de tales buques. El Tribunal de Primera Instancia dedujo de ello que, por tanto, no tenían interés en ejercitar la acción.

²⁸ A este respecto, procede recordar que, en los presentes litigios, se cuestiona un procedimiento de autorización. Se autoriza un determinado tonelaje para la flota pesquera de cada Estado miembro, pudiendo concederse aumentos específicos de dicho tonelaje mediante decisión de la Comisión cuando se cumplan determinadas condiciones. Dichos criterios implican, en particular, que el aumento de capacidad en términos de tonelaje resulte de trabajos de modernización de los buques de que se trata con el fin de mejorar la seguridad.

- 29 Asimismo, debe indicarse que tampoco se sostuvo ante el Tribunal de Primera Instancia que dicho procedimiento exija que los trabajos necesarios se hayan realizado, o por lo menos iniciado, antes de la emisión de la autorización en cuestión. Como resulta del apartado 61 de la sentencia recurrida, en relación con el apartado 17 de dicha sentencia, fue el propio Tribunal de Primera Instancia el que planteó de oficio dicha cuestión.
- 30 Pues bien, al examinar dicha cuestión, el Tribunal de Primera Instancia no se refirió a ninguna disposición, en la normativa comunitaria aplicable, de la que resultara tal exigencia.
- 31 Por otro lado, el Tribunal de Primera Instancia declaró, en los apartados 100 a 134 de la sentencia recurrida, y no se discute en los presentes recursos de casación, que las mejoras en materia de seguridad que justificaban un aumento de capacidad en términos de tonelaje pueden resultar de la construcción de un buque de sustitución.
- 32 En esas condiciones, el Tribunal de Primera Instancia no tuvo en cuenta el hecho de que toda persona que, respetando las normas aplicables a este respecto, ha solicitado un aumento de capacidad por razones de mejora en materia de seguridad resultante de la construcción de un buque de sustitución tiene de manera evidente interés en solicitar la anulación de una decisión que deniega la autorización correspondiente. Si bien es cierto que este interés es más apremiante para la personas que, en la fecha de dicha decisión, ya habían incurrido en gastos para la construcción de un buque, tal interés existe, no obstante, para aquellos que todavía no han comenzado tal construcción.
- 33 La anulación de una decisión de la Comisión que deniega conceder la autorización solicitada tiene, en efecto, por consecuencia, para todas las personas cuyas solicitudes han sido denegadas, que vuelva a ser posible la expedición de una autorización al término del nuevo examen de dichas solicitudes al que la Comisión está obligada a proceder. Cuando tiene lugar esta expedición, ello implica que todas las gestiones que quedan por hacer para llevar a cabo o utilizar el aumento de capacidad solicitado pueden realizarse respetando las condiciones y los plazos eventualmente aplicables.

34 Por ello, el Tribunal de Primera Instancia incurrió en un error de Derecho al declarar, en el apartado 62 de la sentencia recurrida, que los recurrentes en casación no tenían interés en ejercitar la acción debido a que, en la fecha de la Decisión controvertida, no habían procedido a la construcción de los buques mencionados en el anexo II de ésta, de modo que, en esa misma fecha, no eran propietarios de los mismos.

35 En consecuencia, procede declarar que todos los recurrentes en primera instancia tenían interés en ejercitar la acción contra la Decisión controvertida.

Sobre la cuestión de si los recurrentes resultaban directamente afectados

36 En primer lugar, debe recordarse que de reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia se desprende que los sujetos distintos de los destinatarios de una decisión sólo pueden alegar que se ven afectados individualmente si ésta les atañe en razón de determinadas cualidades que les son propias o de una situación de hecho que los caracteriza frente a cualquier otra persona y, por ello, los individualiza de manera análoga a la del destinatario de una decisión (sentencias de 15 de julio de 1963, Plaumann/Comisión, 25/62, Rec. pp. 197, especialmente p. 223; de 17 de enero de 1985, Piraiki-Patraiki/Comisión, 11/82, Rec. p. 207, apartado 11, y de 22 de noviembre de 2007, Sniace/Comisión, C-260/05, Rec. p. I-10005, apartado 53).

37 Para declarar inadmisibles los recursos de los cuatro demandantes, entre los que figuran los recurrentes en los presentes recursos de casación, el Tribunal de Primera Instancia consideró asimismo que éstos no resultaban afectados individualmente en el sentido del artículo 230 CE, párrafo cuarto. Es cierto que el Tribunal de Primera Instancia admitió que todos los demandantes en primera instancia resultaban directamente afectados por la Decisión controvertida y que el hecho de que éstos fueran

propietarios de los buques mencionados en los anexos de ésta bastaba para acreditar que resultaban individualmente afectados, pero, a pesar de ello, distinguió entre los recurrentes únicamente por el hecho de que sus buques fueran «ficticios».

38 Como ha señalado la Abogado General en los puntos 31 y 32 de sus conclusiones, el término «ficticio» tiene dos posibles significados. El significado ordinario de dicho término hace referencia a algo que no es auténtico o cuya existencia se finge y que, por lo tanto, sólo existe en la imaginación. Aplicado a los presentes asuntos, esto implicaría que los recurrentes no querían sustituir realmente sus buques originales por otros buques aumentando la capacidad por motivos de seguridad, o bien que se trataba meramente de una idea o un plan vagos sin ninguna trascendencia práctica concreta.

39 Del apartado 62 de la sentencia recurrida resulta que, en lo que atañe a los recurrentes en casación, el Tribunal de Primera Instancia dedujo tal carácter «ficticio» del hecho de que sus buques no habían sido construidos en la fecha de la Decisión controvertida.

40 Pues bien, es verdad que, como la Comisión alega, si un buque en concreto ha sido construido o no, es una cuestión de hecho que no es susceptible de recurso, salvo que el Tribunal de Primera Instancia haya desnaturalizado los hechos a este respecto. En cambio, la cuestión de si el hecho de que un buque proyectado aún no se haya construido implica que un demandante no se encuentra afectado individualmente constituye una cuestión de Derecho que sí puede ser objeto de recurso de casación.

41 Por las mismas razones que las indicadas en los apartados 25 a 32 de la presente sentencia en lo que respecta al interés en ejercitar la acción, procede declarar que el Tribunal de Primer Instancia incurrió en un error de Derecho al declarar, en el apartado 62 de la sentencia recurrida, que los recurrentes en casación no resultaban

individualmente afectados dado que, en la fecha de la Decisión controvertida, no habían procedido a la construcción de los buques mencionados en el anexo II de ésta, de modo que, en esa misma fecha, no eran propietarios de esos buques. En efecto, dado que los recurrentes en casación habían presentado sus solicitudes individuales de aumento de tonelaje por motivos de seguridad relativos a buques recogidos en el referido anexo II, basta señalar que es una circunstancia que, conforme a la jurisprudencia recordada en el apartado 36 de la presente sentencia, puede caracterizarles en relación con cualquier otra persona e individualizarlos de manera análoga a los destinatarios de dicha Decisión.

42 De ello se deduce que debe anularse la sentencia recurrida en la medida en que declaró inadmisibles los recursos interpuestos ante él por los recurrentes en los presentes recursos de casación.

43 A tenor del artículo 61 del Estatuto del Tribunal de Justicia, cuando se estime el recurso de casación, el Tribunal de Justicia anulará la sentencia del Tribunal de Primera Instancia. En tal caso, el Tribunal de Justicia podrá o bien resolver él mismo definitivamente el litigio, cuando su estado así lo permita, o bien devolver el asunto al Tribunal de Primera Instancia para que este último resuelva.

44 Pues bien, en el caso de autos, dado que el estado del asunto así lo permite, procede que el Tribunal de Justicia resuelva definitivamente sobre las pretensiones de los recurrentes que tienen por objeto la anulación de la Decisión controvertida.

45 Del examen de los documentos aportados al Tribunal de Primera Instancia resulta que, dado que se declara la admisibilidad de los recursos interpuestos ante éste por los recurrentes en casación, nada diferencia a estos últimos de los otros diecinueve demandantes cuyos recursos fueron declarados admisibles. En efecto, todos los recursos tenían el mismo objeto y todos los demandantes, representados por los mismos abogados, invocaron los mismos motivos.

46 Por lo que respecta al motivo de los demandantes, ante el Tribunal de Primera Instancia, basado en la falta de competencia de la Comisión, en tanto en cuanto aplicó, en el artículo 1, apartado 2, de la Decisión controvertida, un criterio no previsto por las disposiciones comunitarias aplicables, procede declarar, por los mismos motivos que los expuestos en los apartados 100 a 134 de la sentencia recurrida, en especial en los apartados 105 y 108 a 110 de ésta, que el artículo 4, apartado 2, de la Decisión 97/413 no impone ningún límite respecto a la antigüedad del buque que puede beneficiarse de un aumento de capacidad en materia de seguridad y que el concepto de mejoras contenido en dicho artículo no se refiere a mejoras realizadas en un buque en particular, sino a la flota nacional. Por ello, para garantizar el objetivo de conservación de las poblaciones de peces en las aguas comunitarias, perseguido por la misma Decisión, no es necesario excluir a los buques nuevos del régimen establecido por dicha disposición.

47 Atendiendo a estas circunstancias, procede declarar que la Comisión, al adoptar en la Decisión controvertida criterios no previstos por la normativa aplicable en el caso de autos, se extralimitó en el ejercicio de sus competencias. En consecuencia, debe estimarse este motivo y, sin que sea necesario examinar los demás motivos invocados por los recurrentes en casación, procede anular la Decisión controvertida en la medida en que se aplica a los buques de estos últimos.

Costas

48 A tenor del artículo 69, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento, aplicable al procedimiento de casación en virtud del artículo 118 del mismo Reglamento, la parte que pierda el proceso será condenada en costas, si así lo hubiera solicitado la otra parte. Dado que los recurrentes en casación solicitaron la condena de la Comisión al pago de las costas en que incurrieron tanto en primera instancia como en los presentes recursos de casación y que se han desestimado los motivos formulados por ésta, procede condenarla al pago de dichas costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Primera) decide:

- 1) Anular la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas de 13 de junio de 2006, Boyle y otros/Comisión (T-218/03 a T 240/03), por una parte, en la medida en que declaró inadmisibles los recursos de los Sres. Flaherty y Murphy, así como de la sociedad Ocean Trawlers Ltd, dirigidos a obtener la anulación de la Decisión 2003/245/CE de la Comisión, de 4 de abril de 2003, relativa a las solicitudes recibidas por la Comisión de aumentar los objetivos del POP IV a fin de tener en cuenta determinadas mejoras en materia de seguridad, navegación marítima, higiene, calidad de los productos y condiciones de trabajo en los buques de más de 12 metros de eslora total, y, por otra parte, en la medida en que condenó a los recurrentes a soportar sus propias costas.**
- 2) Anular la Decisión 2003/245 en la medida en que se aplica a los buques de los Sres. Flaherty y Murphy, así como de la sociedad Ocean Trawlers Ltd.**
- 3) Condenar a la Comisión de las Comunidades Europeas al pago de las costas de los Sres. Flaherty y Murphy, así como de la sociedad Ocean Trawlers Ltd, tanto del procedimiento en primera instancia como de los presentes recursos de casación.**

Firmas