# JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

ELEANOR SHARPSTON

11 päivänä joulukuuta 2007 [1]

1. Valittajat ovat Irlannin kalastuslaivastoon kuuluneiden alusten omistajia. He vaativat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan päätöksen 2003/245/EY [2] (jäljempänä riidanalainen päätös), jolla komissio hylkäsi heidän hakemuksensa alustensa ”turvallisuusvetoisuuden” [3] lisäämisestä.

2. Valituksenalaisessa tuomiossa [4] ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että kantajilla ei ollut asiassa oikeussuojan tarvetta, koska riidanalaisen päätöksen tekohetkellä he eivät olleet rakentaneet kyseisiä aluksia eivätkä siis omistaneet niitä. Se totesi myös, että riidanalainen päätös ei koskenut heitä erikseen, koska kyseessä olevat alukset olivat ”kuvitteellisia”. [5]

3. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jätti tämän vuoksi heidän kanteensa tutkimatta. Se tutki 19 muun kantajan kanteet ja kumosi riidanalaisen päätöksen.

4. Kolme neljästä kantajasta, joiden kanteita ei tutkittu, [6] valitti tuomiosta. He vaativat, että yhteisöjen tuomioistuin kumoaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomion siltä osin kuin siinä jätettiin heidän kanteensa tutkimatta ja kumoaa riidanalaisen päätöksen.

1 – Alkuperäinen kieli: englanti.

2 – Komission saamista pyynnöistä kasvattaa MOO IV:n tavoitteita kokonaispituudeltaan yli 12 metrin pituisten alusten turvallisuutta, navigointia, hygieniaa, tuotteiden laatua ja alusten työoloja koskevien parannusten ottamiseksi huomioon 4.4.2003 tehty komission päätös 2003/245/EY (EUVL L 90, s. 48).

3 – Aluksen vetoisuuden lisääminen sen merikelpoisuuden tai miehistön työturvallisuuden parantamiseksi ilman, että kalansaaliin kuljettamiseen varattua vetoisuutta kasvatetaan.

4 – Yhdistetyt asiat T-218/03–T-240/03, Boyle ym. v. komissio, tuomio 13.6.2006 (Kok. 2006, s. II-1699).

5 – Valituksenalaisen tuomion 62 kohta.

6 – Neljäs kantaja, O’Neill Fishing Co. Ltd (asia T-239/03), ei ole käsillä olevan muutoksenhakumenettelyn asianosainen.

**Asiaa koskevat oikeussäännöt**

5. Neuvoston päätöksen 97/413/EY [7] 4 artiklan 2 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Jäsenvaltioiden monivuotisissa ohjausohjelmissa[ [8]] yksinomaan turvallisuuden parantamisesta johtuva kapasiteetin lisääminen oikeuttaa tapauskohtaisesti lisäämään samassa suhteessa laivaston segmenttien tavoitteita silloin, kun ne eivät lisää kyseisten alusten pyyntiponnistusta.”

6. Komission päätöksen 98/125/EY [9] liitteessä olevassa 3.3 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Jäsenvaltiot voivat milloin tahansa jättää komissiolle turvallisuuden parantamista koskevan ohjelman. Komissio päättää päätöksen 97/413/EY 3 ja 4 artiklan mukaisesti, oikeuttaako kyseisen ohjelman aiheuttama kapasiteetin kasvu vastaavan kasvun myös MOO IV:n tavoitteissa. – –”

**Asian taustalla olevat tosiseikat**

7. Vuosien 1999 ja 2001 välisenä aikana Irlannin Department of Communications, Marine and Natural Resourcesin (viestintä-, meri- ja luonnonvaraministeriö, jäljempänä ministeriö) ja komission välillä käytiin päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohtaa koskevaa kirjeenvaihtoa.

8. Tämän ajan kuluessa kukin valittajista haki ministeriöltä lupaa kapasiteetin lisäämiseen turvallisuuden parantamiseksi päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan ja päätöksen 98/125 liitteessä olevan 3.3 kohdan mukaisesti.

9. Ministeriö pyysi 14.12.2001 päivätyllä kirjeellä komissiolta Irlannin laivastolle 1 304

7 – Yhteisön kalastusalan uudelleenjärjestelyn tavoitteista ja yksityiskohtaisista säännöistä 1 päivästä tammikuuta 1997 31 päivään joulukuuta 2001 kestävän tasapainon löytämiseksi kalavarojen ja niiden hyödyntämisen välillä 26.6.1997 tehty neuvoston päätös 97/413/EY (EYVL L 175, s. 27).

8 – Näistä käytetään lyhennettä MOO.

9 – Irlannin kalastuslaivaston monivuotisen ohjausohjelman hyväksymisestä 1 päivän tammikuuta 1997 ja 31 päivän joulukuuta 2001 väliseksi ajaksi 16.12.1997 tehty komission päätös 98/125/EY (EYVL 1998, L 39, s. 41; jäljempänä MOO IV).

bruttotonnin korotusta monikäyttöalusten segmenttiin [10] ja 5 335 bruttotonnin korotusta pelagisia lajeja pyytävään segmenttiin [11] päätöksen 97/413 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Muut jäsenvaltiot pyysivät samankaltaisia korotuksia kalastuslaivastoihinsa kuuluvien alusten osalta.

10. Ministeriön kirjeessä todettiin, että se perustui hakemuksiin, joita olivat esittäneet 38 aluksenomistajaa, jotka olivat muuttaneet tai korvanneet aluksiaan tai jotka aikoivat näin toimia. Kirjeen mukana oli yksityiskohtainen selvitys kyseessä olevista aluksista, joiden joukossa olivat valittajien alukset.

11. Komissio teki riidanalaisen päätöksen 4.4.2003. Päätöksen päätösosan sanamuoto on seuraava:

10 – Tämä segmentti käsittää monikäyttöalukset, mukaan lukien pienet rannikkoalukset ja keskikokoiset ja suuret avomerialukset, joilla pyydetään turskakaloja, pelagisia kaloja ja simpukoita: ks. 2005 Annual Report of the Licensing Authority for Sea-fishing Boats of the Irish Department of Communications, Marine and Natural Resources (jäljempänä vuoden 2005 vuosikertomus), s. 7, nähtävänä internetissä osoitteessa http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 – Tämä segmentti käsittää alukset, joilla pyydetään pääasiassa pelagisia lajeja (lähinnä sillejä, makrillia, piikkimakrillia ja mustakitaturskaa): ks. vuoden 2005 vuosikertomus, s. 7.

*”1 artikla*

Hakemusten hyväksyttävyys

MOO IV:n vetoisuustavoitteiden kasvattamista koskevat hakemukset katsotaan hyväksymiskelpoisiksi seuraavilla edellytyksillä:

1. Jäsenvaltiot ovat toimittaneet hakemukset tapauskohtaisesti ennen 31 päivää joulukuuta 2001.

2. Alusten on oltava asianmukaisesti yhteisön alusrekisteriin rekisteröityjä.

3. Kyseinen alus on kokonaispituudeltaan vähintään 15 metriä pitkä.

4. Vetoisuuden lisäys johtuu olemassa olevassa rekisteröidyssä aluksessa, joka töiden aloittamishetkellä on vähintään viisi vuotta vanha, pääkannen yläpuolella tehdyistä tai tehtävistä uudenaikaistamistöistä. Jos alus on menetetty

merellä, vetoisuuden lisäys on seurausta korvaavan aluksen suuremmasta pääkannen yläpuolisesta vetoisuudesta menetettyyn alukseen verrattuna.

5. Vetoisuuden lisääminen on perusteltua, jos tavoitteena on parantaa turvallisuutta, navigointia, hygieniaa, tuotteiden laatua ja työoloja koskevia tekijöitä.

6. Muutetun tai korvaavan aluksen pääkannen alapuolista vetoisuutta ei ole lisätty.

Hakemukset MOO IV:n konetehoa koskevien tavoitteiden kasvattamiseksi eivät ole hyväksymiskelpoisia.

*2 artikla*

Edellä 1 artiklassa vahvistettujen perusteiden mukaisesti hyväksytyt hakemukset luetellaan liitteessä I.

Edellä 1 artiklassa vahvistettujen perusteiden mukaisesti hylätyt hakemukset luetellaan liitteessä II.

*3 artikla*

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle, Irlannille, Alankomaiden kuningaskunnalle, Ruotsin kuningaskunnalle sekä Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneelle kuningaskunnalle.”

12. Riidanalaisen päätöksen liitteessä II olevaan ”hylättyjen hakemusten” luetteloon sisältyvät valittajien hakemukset, jotka koskivat uusia aluksia, joilla korvattaisiin MFV Westward Isle (Flaherty), MFV Menhaden (Murphy) ja MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), joista yhtäkään ei ollut menetetty merellä.

**Oikeudenkäyntimenettely ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa ja valituksenalainen tuomio**

13. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa 23 kantajaa vaati riidanalaisen päätöksen kumoamista siltä osin kuin siinä hylättiin heidän hakemuksensa alusten kapasiteetin lisäämisestä. Kaikki hakemukset koskivat uusien alusten rakentamista sellaisten olemassa olevien alusten korvaamiseksi, joita ei ollut menetetty merellä. He vetosivat siihen, että komissiolla ei ollut toimivaltaa, se oli laiminlyönyt perusteluvelvollisuutensa ja loukannut yhdenvertaisen kohtelun periaatetta.

14. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutki ensin komission esittämän oikeudenkäyntiväitteen, jonka mukaan riidanalainen päätös ei koske kantajia suoraan ja erikseen EY 230 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitetulla tavalla. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi tämän väitteen sillä perusteella, että i) päätöstä on pidettävä joukkona yksittäisiä päätöksiä, joista kullakin vaikutettiin liitteissä mainittujen alusten omistajien oikeudelliseen asemaan, mukaan luettuna kantajat, jotka erottuivat kaikista muista ja voitiin yksilöidä samalla tavalla kuin se, jolle päätös oli osoitettu, ja että ii) sillä oli välittömiä vaikutuksia kantajien oikeusasemaan eikä sillä jätetty lainkaan harkintavaltaa niille, joille se oli osoitettu ja joiden tehtävänä oli sen toimeenpano. [12]

15. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin otti kuitenkin huomioon Irlannin vastaukset sen prosessinjohtotoimenpiteinä esittämiin kysymyksiin ja tutki omasta aloitteestaan sitä, oliko Thomas Flahertyllä (asia T-224/03), Ocean Trawlers Ltd:llä (asia T-226/03), Larry Murphyllä (asia T-236/03) ja O'Neill Fishing Co. Ltd:llä (asia T-239/03) [13] oikeussuojan tarvetta. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi seuraavaa:

"62 Edellä mainituista vastauksista ilmenee, että mainittujen neljän kantajan hakemukset perustuivat niillä aikanaan olleeseen aikomukseen rakennuttaa aluksia ja antaa niille nimeksi riidanalaisen päätöksen liitteessä II mainittuja nimiä. Asiassa on kuitenkin ilmennyt, etteivät kyseiset kantajat toteuttaneet alusten rakentamista ja täten riidanalaisen päätöksen tekohetkellä ne eivät olleet kyseisten alusten omistajia. Tämän johdosta mainituilla kantajilla ei ole asiassa oikeussuojan tarvetta. Joka tapauksessa riidanalainen päätös ei koske niitä erikseen, koska kyseessä olevat alukset ovat kuvitteellisia."

16. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi tämän jälkeen riidanalaisen päätöksen siltä osin kuin se koski jäljelle jääneiden 19 kantajan aluksia. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että komissio oli ylittänyt toimivaltansa, kun se käytti riidanalaisessa päätöksessä arviointiperusteita, joista ei säädetty asiaan sovellettavassa lainsäädännössä, [14] erityisesti kun se hylkäsi kaikki hakemukset turvallisuusvetoisuuden lisäämiseksi, jota ei toteuteta muuttamalla olemassa olevia aluksia vaan rakentamalla uusia aluksia olemassa olevien alusten tilalle. [15]

17. Valittajat väittävät, että niiden kanteiden tutkittavaksi ottamista koskeva toteamus on oikeudellisesti virheellinen. He vaativat

12 – Valituksenalaisen tuomion 42–60 kohta.

13 – Käsillä oleva muutoksenhaku ei koske tätä asiaa; ks. alaviite 6.

14 – Valituksenalaisen tuomion 134 kohta.

15 – Valituksenalaisen tuomion 102–132 kohta. Koska merenkulun historiassa on suuri joukko surullisia esimerkkejä siitä, että muutettujen ja/tai "paranneltujen" alusten rakenne on pettänyt ja alukset ovat uponneet huonossa säässä, voimme kenties olla kiitollisia kalastajien puolesta, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätyi tällaiseen lopputulokseen.

yhteisöjen tuomioistuinta kumoamaan valituksenalaisen tuomion siltä osin kuin siinä jätettiin tutkimatta heidän kanteensa ja heidät velvoitettiin vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan. He vaativat myös, että yhteisöjen tuomioistuin kumoaa riidanalaisen päätöksen ja velvoittaa komission korvaamaan kaikki oikeudenkäyntikulut.

20. On tärkeää muistaa, että tuomionsa (jota komissio ei riitauta miltään osin) muissa kohdissa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin i) hylkäsi – erottamatta toisistaan tämän asian valittajia ja 19 muuta kantajaa – komission väitteen, jonka mukaan riidanalainen päätös ei koskenut yhtäkään kantajaa suoraan ja erikseen, ja ii) totesi, että komissio oli hylännyt hakemukset virheellisesti sillä perusteella, että turvallisuusvetoisuuden lisääminen tapahtui rakentamalla uusia aluksia eikä muuttamalla olemassa olevia aluksia.

**Arviointi**

18. Sekä kirjallisen että suullisen käsittelyn aikana asianosaiset lausuivat monisanaisesti tietyistä tosiseikoista, joilla ei mielestäni ole merkitystä tämän valituksen yhteydessä, jonka tarkoituksena on määrittää, voidaanko ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomionsa 62 kohdassa esittämä toteamus pitää oikeudellisesti voimassa.

21. Valittajat väittävät muun muassa, että heidän kanteidensa tutkimatta jättäminen on ristiriidassa näiden muiden toteamusten kanssa. Olen pääosin samaa mieltä jäljempänä esittämilläni perusteilla, enkä pidä tarpeellisena – tai asianmukaisena muutoksenhaun yhteydessä – tutkia tätä varten muita huomautuksia, jotka ovat enemmänkin tosiseikkoja koskevia.

19. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jätti valittajien kanteet tutkimatta kahdesta syystä, jotka olivat i) oikeussuojan tarpeen puuttuminen, sillä vaikka valittajilla ”aikanaan ol[i] aikomu[s] rakennuttaa aluksia ja antaa niille nimeksi riidanalaisen päätöksen liitteessä II mainittuja nimiä”, valittajat eivät ”toteuttaneet alusten rakentamista ja täten riidanalaisen päätöksen tekohetkellä ne eivät olleet kyseisten alusten omistajia” ja ii) oikeussuojan tarpeen puuttuminen, koska kyseessä olevat alukset olivat ”kuvitteellisia”.

*Oikeussuojan tarve*

22. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön nostama kumoamiskanne voidaan ottaa tutkittavaksi ainoastaan, jos kantajalla on intressi saada riidanalainen toimi kumotuksi.

Intressin on oltava jo syntynyt ja edelleen olemassa. Sitä arvioidaan sellaisena kuin se on sinä päivänä, jona kanne nostetaan. [16]

23. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin piti tuomionsa 62 kohdassa korvaavien alusten omistamista riidanalaisen päätöksen tekopäivänä ratkaisevana tekijänä katsoessaan, ettei kantajilla ollut oikeussuojan tarvetta. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei tuomion missään kohdassa todennut nimenomaisesti, että tuona päivänä 19 muuta kantajaa omistivat korvaavat alukset, mutta on oletettava, että se piti tätä seikkaa selvitettynä, tai muuten sen päätös tutkittavaksi ottamisesta olisi ollut puhtaasti sattumanvarainen.

24. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin lähti näin ollen siitä, että kantajilla, jotka olivat jo rakentaneet (tai olivat ehkä jo rakentamassa) korvaavia aluksia, jotka he omistivat riidanalaisen päätöksen tekopäivänä, oli intressi siihen, että kyseinen päätös kumotaan, kun taas kantajilla, jotka eivät olleet rakentaneet aluksia, ei ollut tällaista intressiä.

25. Tämä lähestymistapa on mielestäni täysin virheellinen.

16 – Ks. viimeaikaisena esimerkkinä tästä oikeuskäytännöstä asia T-136/05, Salvat Père & Fils ym. v. komissio, tuomio 20.9.2007 (Kok. 2007, s. I-4063, 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26. Asiassa on kyse lupamenettelystä. Kunkin jäsenvaltion kalastuslaivastolle on hyväksytty tietty vetoisuus, ja komissio voi antaa luvan lisätä tätä vetoisuutta tietyllä tavalla, jos asiaa koskevat edellytykset täyttyvät.

27. On varmasti totta, ettei menettely näytä sisältävän minkäänlaista kieltoa suorittaa tällaisen vetoisuuden lisäämisen edellyttämiä töitä ennen luvan antamista. Se ei kuitenkaan myöskään estä sitä, että luvan saamista odotetaan ennen töiden suorittamista. Monet voivat todellakin pitää jälkimmäistä tapaa varovaisempana ja jopa oikeampana lähestymistapana.

28. Jos turvallisuusvetoisuuden lisäämiselle rakentamalla korvaava alus voitiin antaa lupa, kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, kenellä tahansa, joka haki lupaa tällaista lisäämistä varten, on selvästi intressi saada kumotuksi päätös, jossa tätä lupaa ei anneta. On epäilemättä totta, että intressi on kiireellisempi henkilöillä, jotka olivat päätöksen tekohetkellä jo käyttäneet varoja kyseiseen rakentamiseen, mutta intressi oli olemassa kaikilla. Päätöksen kumoaminen merkitsee kaikille niille, joiden hakemukset hylättiin, uutta mahdollisuutta saada lupa, ja tällainen mahdollisesti saatava lupa merkitsee sitä, että turvallisuusvetoisuuden saamiseksi tai käyttämiseksi tarvittavat toimet

voidaan toteuttaa. Valituksenalaisessa tuomiossa ei esitetä perusteluja sille, että kantajat erotetaan toisistaan sen perusteella, kuinka pitkälle he olivat jo ennakoineet lupaa ennen riidanalaisen päätöksen tekopäivää, eikä tällaisia perusteluja mielestäni ole olemassa.

29. Komission väitteet, joiden mukaan intressi voi lakata menettelyn aikana ja valittajien intressi perustuu tulevaan, hypoteettiseen tapahtumaan, eivät näin ollen ole perusteltuja.

*Koskeeko päätös henkilöä erikseen?*

30. Toinen tekijä, jolla ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin perusteli valittajien kanteiden tutkimatta jättämistä, oli se, että päätös ei koskenut henkilöitä erikseen EY 230 artiklassa tarkoitetulla tavalla. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että riidanalainen päätös koski kaikkia kantajia suoraan ja että liitteissä mainittujen alusten omistaminen riitti osoittamaan sen, että päätös koski henkilöä erikseen, jolloin valittajat erotettiin muista yksinomaan sillä perusteella, että kyseessä olevat alukset olivat ”kuvitteellisia”.

31. Nähdäkseni on kaksi mahdollisuutta, mitä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on saattanut tällä sanalla tarkoittaa.

32. Sanan ”kuvitteellinen” tavanomainen merkitys liittyy johonkin, joka ei ole aito tai jonka kuvitellaan olevan olemassa ja joka tämän vuoksi on olemassa ainoastaan mielikuvituksessa. Käsiteltävänä olevassa asiassa se merkitsisi sitä, että valittajat eivät tosiasiallisesti halunneet korvata alkuperäisiä aluksiaan vaihtoehtoisilla aluksilla, joiden turvallisuusvetoisuus on suurempi, tai että se oli pelkästään epämääräinen ajatus tai suunnitelma, jota ei toteutettu havaittavalla tavalla.

33. Valituksenalaisessa tuomiossa ei kuitenkaan esitetä tosiseikkoja, jotka tukisivat tällaista näkemystä. Näkemystä ei voida johtaa pelkästään siitä, että kantajat eivät riidanalaisen päätöksen tekohetkellä vielä olleet rakentaneet tai alkaneet rakentaa aiottuja korvaavia aluksia.

34. Vaihtoehtoinen näkemys on se, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tarkoitti sanalla ”kuvitteellinen” pelkästään sitä, että aluksia ei ollut olemassa.

35. On totta, että kuten komissio väittää, se, onko tietty alus rakennettu vai ei, on

tosiseikkaa koskeva kysymys, josta ei voida valittaa, paitsi jos ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on ottanut todistusaineiston huomioon vääristyneellä tavalla. Tämän tosiseikan perusteella tehtävä päätelmä (erityisesti merkitseekö se, että suunniteltua alusta ei ole vielä rakennettu, sitä, että päätös ei koske kantajaa erikseen) on kuitenkin oikeudellinen kysymys, josta voidaan valittaa.

36. Niitä syitä vastaavista syistä, jotka olen esittänyt edellä intressin osalta,[17] mielestäni korvaavien alusten olemassaolo tai omistaminen riidanalaisen päätöksen tekopäivänä, päivänä, jona oikeudenkäyntimenettely ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa on saatettu vireille, tai valituksenalaisen tuomion antamispäivänä ei ole oikea edellytys määritettäessä sitä, koskeeko riidanalainen päätös valittajia erikseen.

37. Komissio vertasi istunnossa valittajia henkilöön, joka saattaa eräänä päivänä ostaa Ferrarin. Se väitti, että aikomus ei tee tällaisesta henkilöstä Ferrarin tosiasiallista (nykyistä) omistajaa eikä yksilöi häntä tarpeeksi, jotta hän voisi nostaa kannetta Ferrareja koskevista päätöksistä. Komissio on aivan oikeassa toiveikkaan tulevan Ferrarin-omistajan osalta. Sen hakema vertaus valittajien tilanteeseen ei kuitenkaan ole perusteiltaan kestävä.

38. Kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi tuomionsa 42–60 kohdassa, riidanalainen päätös koski kaikkia kantajia erikseen, koska he olivat tehneet yksittäiset lupahakemukset voidakseen lisätä turvallisuusvetoisuutta, koska nämä hakemukset toimitettiin ja tutkittiin tapauskohtaisesti ja koska heidät oli yksilöity henkilökohtaisesti päätöksen liitteessä II lueteltujen alusten omistajiksi.

39. Tätä tilannetta ei voida verrata sellaisen yksityishenkilön tilanteeseen, joka toivoo voivansa ostaa Ferrarin jonakin päivänä ja joka haluaa riitauttaa Ferrareja koskevan yleisen toimen, joka saattaa tehdä tyhjäksi hänen haaveensa.

40. Komissio väittää myös, että kun alus on vasta suunnitteluasteella, kenenkään henkilön ei voida katsoa omistavan sitä. Näin ollen päätös ei voi koskea erikseen henkilöä, joka omistaa tietyllä hetkellä ainoastaan tiettyä alusta koskevan suunnitelman. Toimi-

17 – Ks. 22–28 kohta.

tettuja suunnitelmia voi (vaihtoehtoisesti tai lisäksi) myöhemmin käyttää eri henkilö.

*Valitusta koskeva päätelmä*

44. Edellä esitetyillä perusteilla ehdotan, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio kumotaan siltä osin kuin siinä jätettiin tutkimatta valittajien kanteet.

41. Mielestäni tällä väitteellä ei ole merkitystä.

**Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa nostetun kanteen aineellinen tarkastelu**

42. Kaikkia suunnitelmia, koskivatpa ne uusia aluksia tai olemassa olevien alusten muutoksia, voidaan kopioida tai käyttää uudelleen useilla eri tavoilla muutettuina tai sellaisinaan. Kuten komissio itse totesi istunnossa ja mikä on selvää oikeudellisessa asiayhteydessä, turvallisuusvetoisuutta koskevat hakemukset tutkitaan tapauskohtaisesti. Jos lupa myönnetään, turvallisuusvetoisuus koskee tiettyä käyttötarkoitusta. Riippumatta siitä, käytetäänkö samoja suunnitelmia myöhemmin tai lisäksi eri yhteydessä, turvallisuusvetoisuuden lisäämistä koskeva lupa koskee yksinomaan tietyn nimetyn aluksen omistajaa.

45. Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 61 artiklassa määrätään, että jos ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen päätös kumotaan, yhteisöjen tuomioistuin voi itse ratkaista asian lopullisesti, jos asia on ratkaisukelpoinen.

46. Yleensä ei ole asianmukaista, että kumottuaan tutkimatta jättämistä koskevan ratkaisun yhteisöjen tuomioistuin tutkisi asian aineelliset kysymykset ensimmäisenä oikeusasteena. Useimmissa tapauksissa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei määritelmän mukaisesti ole tutkinut aineellisia väitteitä, joten asia ei ole ratkaisukelpoinen, jotta yhteisöjen tuomioistuin voisi ratkaista asian.

43. Katson, että riippuen siitä, mitä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tarkoitti käyttäessään sanaa ”kuvitteellinen”, se joko luokitteli tosiseikat oikeudellisesti väärin tai käytti oikeudellisesti virheellisiä edellytyksiä määrittäessään sitä, koskeeko päätös valittajia erikseen.

47. Käsiteltävänä olevassa asiassa, koska on katsottu, että valittajien kanteet otetaan tutkittavaksi, mikään ei erota heitä 19 muusta kantajasta. Kaikki kanteet olivat osa

samaa sarjaa, kaikkia kantajia edustivat samat lakimiehet ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutki kaikki väitteet yhdessä erottamatta toisistaan yksittäisiä kantajia. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ratkaisi asian perusteilla, jotka soveltuivat yhtäläisesti kaikkiin kantajiin.

48. Valituksenalaisen tuomion aineellista arviointia voidaan tämän vuoksi soveltaa muuttamattomana valittajiin, mikä johtaa täsmälleen siihen tulokseen, jota he alun perin vaativat. Tuomio on näin ollen kumottava ainoastaan siltä osin kuin siinä jätetään tutkimatta valittajien kanteet.

49. Koska ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kuitenkin rajasi riidanalaisen päätöksen kumoamisen siten, että riidanalaisen päätöksen vaikutukset kumottiin niiden kantajien alusten osalta, joiden kanteet oli otettu tutkittavaksi, yhteisöjen tuomioistuimen on tarpeen kumota komission päätös 2003/245/EY siltä osin kuin sitä sovelletaan valittajien aluksiin. Tämän seurauksena valittajat olisivat samassa asemassa kuin ne kantajat, joiden kanne hyväksyttiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa ja jotka odottavat nyt uutta komission päätöstä turvallisuusvetoisuutta koskevasta hakemuksestaan.

**Oikeudenkäyntikulut**

50. Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Valittajat ovat vaatineet oikeudenkäyntikulujensa korvaamista, ja mielestäni komission muutoksenhakumenettelyssä esittämiä väitteitä ei voida hyväksyä. Tämän vuoksi komissio olisi velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

## Ratkaisuehdotus

51. Tämän vuoksi ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin

– kumoaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen yhdistetyissä asioissa T-224/03, T-226/03 ja T-236/03 antaman tuomion siltä osin kuin siinä jätettiin

tutkimatta kanteet, joissa vaadittiin komission päätöksen 2003/245/EY kumoamista, ja valittajat velvoitettiin vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan

– kumoaa komission saamista pyynnöistä kasvattaa MOO IV:n tavoitteita kokonaispituudeltaan yli 12 metrin pituisten alusten turvallisuutta, navigointia, hygieniaa, tuotteiden laatua ja alusten työoloja koskevien parannusten ottamiseksi huomioon 4.4.2003 tehdyn komission päätöksen 2003/245/EY siltä osin kuin sitä sovelletaan valittajien aluksiin

– velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.