KOHTUJURISTI ETTEPANEK

ELEANOR SHARPSTON

esitatud 11. detsembril 2007 [1]

1. Apellatsioonkaebuse esitajad on Iirimaa kalalaevastikku kuuluvate laevade omanikud. Nad palusid Esimese Astme Kohtul tühistada otsus 2003/245/EÜ [2] (edaspidi „vaidlustatud otsus"), millega komisjon jättis rahuldamata nendele kuuluvate laevade „ohutuse tonnaaži" [3] suurendamise taotlused.

2. Vaidlustatud kohtuotsuses [4] leidis Esimese Astme Kohus, et apellatsioonkaebuse esitajatel puudus menetluse algatamise huvi, kuna vaidlustatud otsuse kuupäevaks ei olnud nad asjaomaseid laevu valmis ehitanud, mistõttu ei kuulunud laevad nende omandisse. Lisaks leidis nimetatud kohus, et vaidlustatud otsus ei puudutanud apellatsioonkaebuse esitajaid isiklikult, kuna asjaomased laevad olid „fiktiivsed". [5]

3. Sellest tulenevalt jättis Esimese Astme Kohus nende hagid vastuvõetamatuse tõttu rahuldamata. Ülejäänud 19 hageja hagid tunnistas kõnealune kohus vastuvõetavaks ning tühistas vaidlustatud otsuse.

4. Kolm hagejat neljast, kes kohtuvaidluse kaotasid, esitasid apellatsioonkaebuse. [6] Nad paluvad Euroopa Kohtul tühistada Esimese Astme Kohtu otsus osas, millega jäeti nende hagid rahuldamata, ning tühistada vaidlustatud otsus.

1 – Algkeel: inglise.

2 – Komisjoni 4. aprilli 2003. aasta otsus 2003/245/EÜ komisjonile saabunud taotluste kohta suurendada IV mitmeaastase arendusprogrammi eesmärke parandamaks 12-meetrise kogupikkusega laevade ohutust, navigatsiooni, hügieenitingimusi, toodete kvaliteeti ja töötingimusi (ELT 2003 L 90, lk 48).

3 – Laeva tonnaaži suurendamine eesmärgiga parandada navigatsiooni või meeskonna töötingimusi püügimahtu suurendamata.

4 – 13. juuni 2006. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-218/03–T-240/03: Boyle jt *vs.* komisjon (EKL 2006, lk II-1699).

5 – Vaidlustatud kohtuotsuse punkt 62.

6 – Neljas hageja, äriühing O'Neill Fishing Co. Ltd, (kohtuasi T-239/03) apellatsioonkaebust ei esitanud.

Õiguslik raamistik

5. Nõukogu otsuse 97/413/EÜ [7] artikli 4 lõige 2 on sõnastatud järgmiselt:

„Liikmesriikidele suunatud mitmeaastastes arendusprogrammides [8] on laevastiku püügimahu suurendamine, mis tuleneb üksnes ohutuse alastest parandustest, iga laeva puhul eraldi põhjendatud, kui see ei too kaasa asjaomaste laevade püügikoormuse suurenemist." [mitteametlik tõlge]

6. Komisjoni otsuse 98/125/EÜ [9] lisa punkt 3.3 ütleb:

„Liikmesriigid võivad igal hetkel esitada komisjonile ohutuse parandamise programmi. Vastavalt otsuse 97/413 […] artiklite 3 ja 4 sätetele otsustab komisjon, kas selles programmis ette nähtud püügimahu suurendamine õigustab sellele vastavat MAP IV eesmärkide suurendamist […]". [Siin ja edaspidi on osundatud otsust tsiteeritud mitteametlikus tõlkes.]

Vaidluse aluseks olevad asjaolud

7. Ajavahemikul 1999–2001 toimus Iiri side-, mere- ja loodusvarade ministeeriumi (edaspidi „ministeerium") ja komisjoni vahel kirjavahetus seoses otsuse 97/413 artikli 4 lõikega 2.

8. Selle ajavahemiku jooksul taotlesid kõik apellatsioonkaebuse esitajad ministeeriumilt püügimahu suurendamist ohutuse alaste paranduste tegemiseks vastavalt otsuse 97/413 artikli 4 lõikele 2 ja otsuse 98/125 lisa punktile 3.3.

9. 14. detsembri 2001. aasta kirjaga taotles ministeerium komisjonilt otsuse 97/413

7 – Nõukogu 26. juuni 1997. aasta otsus 97/413/EÜ ühenduse kalandussektori ümberkorraldamise eesmärkide ja üksikasjalike eeskirjade kohta kalavarude ja nende kasutamise püsiva tasakaalu saavutamiseks ajavahemikul 1. jaanuar 1997 kuni 31. detsember 2001 (EÜT 1997 L 175, lk 27).

8 – Lühendatuna MAP.

9 – Komisjoni 16. detsembri 1997. aasta otsus 98/125/EÜ, millega kinnitatakse Iirimaa kalalaevastiku mitmeaastane arendusprogramm ajavahemikuks 1. jaanuar 1997–31. detsember 2001 (EÜT 1998 L 39, lk 41, edaspidi „MAP IV").

artikli 4 lõike 2 alusel Iiri laevastiku püügimahu suurendamist 1304 brutoregistertonni võrra polüvalentse püügi [10] puhul ja 5335 brutoregistertonni võrra pelaagilise püügi [11] puhul. (Teised liikmesriigid on esitanud sarnased taotlused oma kalalaevastikku kuuluvate laevade osas.)

10. Ministeeriumi kirjas oli märgitud, et see on esitatud 38 laevaomaniku taotluse alusel, kes on oma laeva parandanud või selle välja vahetanud või kavatsevad seda teha. Kirjale olid juurde lisatud üksikasjalikud dokumendid asjaomase laeva kohta, sh ka apellatsioonkaebuse esitajate laevade kohta.

11. 4. aprillil 2003 võttis komisjon vastu vaidlustatud otsuse. Vaidlustatud otsuse resolutiivosa on järgmine:

„Artikkel 1

Taotluste nõuetekohasus

Taotlused MAP IV eesmärkide suurendamiseks tonnaaži osas loetakse nõuetekohaseks, kui on täidetud järgmised tingimused:

1) taotlused on liikmesriigi poolt eraldi saadetud enne 31. detsembrit 2001;

2) laev peab olema nõuetekohaselt ühenduse laevastikuregistris registreeritud;

3) asjaomase laeva kogupikkus peab olema vähemalt 15 meetrit;

4) tonnaaži suurenemine peab tulenema olemasoleva, registreeritud ja tööde teostamise alguse hetkel vähemalt viis aastat vana laeva peateki ajakohastamisest või plaanitavast ajakohastamisest. Kui kalalaev on merel kadunuks jäänud, peab tonnaaži suurenemine tulenema asenduslaeva peateki suuremast mahust

10 – Siia kuuluvad polüfunktsionaalsed laevad, sh väikesed lähirannalaevad ning keskmised ja suured avamerelaevad rääbise, ookeanikala ja kahepoolmeliste limuskite püügiks; vt Iiri side-, mere- ja loodusvarade ministeeriumi loaameti aastaaruanne 2005 (edaspidi „aastaaruanne 2005"), lk 7, veebilehel http://www.dcmnr.gov.ie/NR/rdonlyres/1293CB76-B763-43A7-8AB9-F1F696245A28/0/LicensingAuthAnnRept051.pdf.

11 – Siia kuuluvad laevad, mis tegelevad peamiselt ookeaniliikide püügiga (enneköike heeringas, makrell, hobumakrell ja putassuu): vt aastaaruanne 2005, lk 7.

võrreldes merel kadunuks jäänud laevaga;

Artikkel 3

5) tonnaaži suurenemine on põhjendatud ohutuse, navigatsiooni, hügieenitingimuste, toote kvaliteedi ja töötingimuste parandamise korral;

Käesoleva otsuse adressaadid on Belgia Kuningriik, Iirimaa, Madalmaade Kuningriik, Rootsi Kuningriik ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik.”

6) ajakohastatud laeva või asenduslaeva peatekist allpool asuvad ruumid ei tohi suureneda.

12. Vaidlustatud otsuse II lisas nimetatud „rahuldamata jäetud taotluste” nimekirja kuuluvad apellatsioonkaebuse esitajate taotlused asendada uute laevadega MFV Westward Isle (Flaherty), MFV Menhaden (Murphy) ja MFV Golden Rose (Ocean Trawlers), millest ükski ei jäänud merel kadunuks.

Taotlused suurendada MAP IV eesmärke võimsuse osas ei ole nõuetekohased.

Menetlus Esimese Astme Kohtus ja vaidlustatud kohtuotsus

Artikkel 2

Artiklis 1 sätestatud nõuete alusel vastuvõetavaks osutunud taotlused on lisatud I lisasse.

13. Kakskümmend kolm hagejat palusid Esimese Astme Kohtul tühistada vaidlustatud otsus osas, millega jäeti rahuldamata nende taotlused suurendada nende laevade püügimahtu. Kõik taotlused puudutasid uute laevade ehitamist eesmärgiga asendada olemasolevad laevad, mis ei olnud jäänud merel kadunuks. Nad tuginesid komisjoni pädevuse puudumisele, põhjendamiskohustuse rikkumisele ja võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumisele.

Artiklis 1 sätestatud nõuete alusel rahuldamata jäetud taotlused on lisatud II lisasse.

14. Esiteks uuris Esimese Astme Kohus komisjoni vastuvõetavuse vastuväidet, mis seisnes selles, et vaidlustatud otsus ei puuduta hagejaid otseselt ega isiklikult EÜ artikli 230 tähenduses. Nimetatud kohus lükkas kõnealuse vastuväite tagasi, põhjendades seda eeskätt, esiteks, et vaidlustatud otsust tuleb käsitleda individuaalsete otsuste kogumina, millest igaüks mõjutab lisades nimetatud laevaomanike, sh hagejate, keda need faktilised asjaolud eristavad kõigist teistest isikutest ja individualiseerivad analoogselt otsuse adressaadiks oleva isikuga, õiguslikku seisundit, ning teiseks, et see otsus mõjutab otseselt hagejate õiguslikku seisundit ega jäta selle täitmise eest vastutavatele adressaatidele mingisugust kaalutlusõigust. [12]

15. Menetlust korraldavate meetmete raames Iirimaale esitatud küsimustele antud vastuseid arvestades tõstatas Esimese Astme Kohus siiski omal algatusel küsimuse, kas Thomas Fahertyl (kohtuasi T-224/03), äriühingul Ocean Trawlers Ltd (kohtuasi T-226/03), Larry Murphyl (kohtuasi T-236/03) ja äriühingul O'Neill Fishing Co. Ltd (kohtuasi T-239/03) [13] oli huvi käesoleval juhul menetluse algatamiseks. Ta järeldas, et:

„62. Nende vastustest ilmneb, et need hagejad tuginesid oma toonasele kavatsusele lasta ehitada laevad ja anda neile vaidlustatud otsuse II lisas märgitud nimed. Siiski selgus, et hagejad ei ole nende laevade ehitamist alustanud, mistõttu ei olnud nad vaidlustatud otsuse tegemise kuupäeval tegelikult kõnealuste laevade omanikud. Sellest tulenevalt ei olnud neil hagejatel huvi menetluse algatamiseks. Igal juhul ei puuduta vaidlustatud otsus neid isiklikult, kuna asjaomased laevad on fiktiivsed."

16. Seejärel tühistas Esimese Astme Kohus vaidlustatud otsuse osas, milles seda kohaldatakse ülejäänud 19 hageja laevadele. Nimetatud kohus leidis, et komisjon on ületanud oma pädevust vaidlustatud otsusega selliste kriteeriumite kehtestamisega, mida ei ole käesoleval juhul kohaldamisele kuuluvates õigusnormides ette nähtud, [14] ning iseäranis sellega, et ta lükkas tagasi kõik mitte olemasolevate laevade ajakohastamisest, vaid uute ehitamisest olemasolevate asendamise eesmärgil tuleneva ohutuse tonnaaži suurendamise taotlused. [15]

17. Apellatsioonkaebuse esitajad väidavad, et nende hagide vastuvõetamatuse kohta tehtud järelduse puhul on rikutud õigusnormi. Nad

12 – Vaidlustatud kohtuotsuse punktid 42–60.

13 – Nimetatud äriühing käesolevas asjas apellatsioonkaebust ei esitanud, vt 6. joonealune märkus.

14 – Vaidlustatud kohtuotsuse punkt 134.

15 – Vaidlustatud kohtuotsuse punktid 102–132. Kuna merenduse ajaloost on esile tuua pikk rida kurbi näiteid selle kohta, kuidas ajakohastatud ja/või „parandatud" laevade konstruktsioonid ei ole vastu pidanud ja laev on halva ilma tõttu uppunud, võib ehk kalurite poolt tänulik olla, et Esimese Astme Kohus on sellisele järeldusele jõudnud.

paluvad Euroopa Kohtul tühistada vaidlustatud kohtuotsus osas, millega jäeti nende hagid rahuldamata ja kohtukulud nende endi kanda. Lisaks paluvad apellatsioonkaebuse esitajad, et Euroopa Kohus tühistaks vaidlustatud otsuse ja mõistaks komisjonilt välja mõlema kohtuastme kulud.

Õiguslik analüüs

18. Nii suulises kui ka kirjalikus menetluses arutlesid apellatsioonkaebuse esitajad pikalt mitmete faktiliste asjaolude üle, mis minu arvates ei oma tähtsust seoses käesoleva apellatsioonkaebusega, mille eesmärk on tuvastada, kas Esimese Astme Kohtu hinnang vaidlustatud kohtuotsuse punktis 62 on õiguslikult korrektne.

19. Esimese Astme Kohus jättis apellatsioonkaebuse esitajate hagid vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata kahel põhjusel: esiteks, neil puudus menetluse algatamise huvi, kuna, olgugi et apellatsioonkaebuse esitajad „kavatsesid lasta ehitada laevad ja anda neile vaidlustatud otsuse II lisas märgitud nimed", „ei olnud nad nende laevade ehitamist alustanud, mistõttu ei olnud nad vaidlustatud otsuse tegemise kuupäeval tegelikult kõnealuste laevade omanikud", ning teiseks, ei puudutanud vaidlustatud otsus neid isiklikult, kuna asjaomased laevad olid „fiktiivsed".

20. On oluline meeles pidada asjaolu, et ülejäänud kohtuotsuses (mida komisjon ei vaidlustanud üheski punktis) Esimese Astme Kohus, esiteks – eristamata praeguseid apellatsioonkaebuse esitajaid ülejäänud 19 hagejast – lükkas tagasi komisjoni väite, et vaidlustatud otsus ei puuduta ühtegi hagejat ei otseselt ega isiklikult, ning teiseks leidis, et komisjon eksis, kui ta jättis taotlused rahuldamata põhjendusega, et tonnaaži suurendamine ohutuse kaalutlustel tulenes pigem uute laevade ehitamisest kui olemasolevate ajakohastamisest.

21. Muu hulgas väidavad apellatsioonkaebuse esitajad, et nende arvates on järeldus vastuvõetamatuse kohta vastuolus ülejäänud järeldustega. Sisuliselt olen ma alltoodud põhjustel sellega nõus ning seetõttu ei pea ma vajalikuks ega apellatsiooni korras kohaseks uurida teisi esitatud asjaolusid, mis on rohkem faktilist laadi.

Menetluse algatamise huvi

22. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on füüsilise või juriidilise isiku esitatud tühistamishagi vastuvõetav vaid juhul, kui hagejal on vaidlustatud akti tühistamiseks huvi. See

huvi peab olema tekkinud ja jätkuv. Seda hinnatakse päeval, mil hagi esitatakse. [16]

23. Esimese Astme Kohus käsitles vaidlustatud kohtuotsuse punktis 62 asenduslaevade omandilist kuuluvust vaidlustatud otsuse tegemise kuupäeval määrava tegurina otsustamaks, et hagejatel puudub menetluse algatamise huvi. Kõnealuses kohtuotsuses ei märkinud ta kordagi konkreetselt, et ülejäänud 19 hagejat olid sellel kuupäeval asenduslaevade omanikud, kuid võib oletada, et ta oli selles veendunud, vastasel korral oleks tema otsus vastuvõetavuse kohta olnud täiesti meelevaldne.

24. Seega lähtus Esimese Astme Kohus edaspidi sellest, et hagejatel, kes olid valmis ehitanud nende omandisse kuuluvad asenduslaevad (või võib-olla juba ehitasid neid) vaidlustatud otsuse tegemise kuupäeval, oli otsuse tühistamiseks huvi, samas kui hagejatel, kes ei olnud niisuguseid meetmeid võtnud, vastav huvi puudus.

25. Selline käsitlusviis on minu arvates täiesti väär.

16 – Vt kõnealuse kohtupraktika hiljutise näitena 20. septembri 2007. aasta otsus kohtuasjas T-136/05: Salvat Père & Fils jt *vs.* komisjon (EKL 2007, lk II-4063, punkt 34 ja selles osundatud kohtupraktika).

26. Menetluse puhul, mida käesolev asi puudutab, on tegemist loamenetlusega. Iga liikmesriigi kalalaevastikule on kehtestatud teatav tonnaaž ning komisjoni otsusega saab seda tonnaaži mingil määral suurendada, kui on täidetud vastavad tingimused.

27. Selge on see, et nimetatud menetluse puhul ei ole keelatud alustada tonnaaži suurendamiseks vajalike töödega enne loa heakskiitu. Samuti ei ole välistatud loa äraootamine enne töödega alustamist. Tegelikult tundub viimati nimetatu palju ettevaatlikuma, kui mitte õigema tegutsemisviisina.

28. Nagu leidis Esimese Astme Kohus, on igal tonnaaži suurendamist taotlenud isikul ilmne huvi tühistada loast keeldumise otsus juhul, kui asenduslaeva ehitamisest tulenev ohutuse tonnaaži suurendamine vastas loa saamise nõuetele. Kahtlemata on tõsi, et kõnealune huvi on palju märkimisväärsem nende isikute puhul, kes olid vaidlustatud otsuse kuupäevaks jõudnud teha kulutusi asjaomase ehitusega seoses, kuigi see huvi on täheldatav kõikide puhul. Otsuse tühistamine tähendab kõikide isikute jaoks, kelle taotlused jäeti rahuldamata, seda, et loa saamine muutub taas võimalikuks, ning et niisuguse loa saamine, juhul kui see toimub lähiajal, tähendab, et nüüd võib alustada veel tegemata jäänud töödega tonnaaži

suurendamisega või suurendatud tonnaaži kasutamisega seoses. Vaidlustatud kohtuotsuses ei ole ära näidatud hagejate eristamise alused lähtuvalt sellest, millisesse etappi nad loa ootamisel enne vaidlustatud otsuse kuupäeva jõudnud olid, ning mulle tundub, et selliseid aluseid ei ole olemas.

29. Järelikult tuleb tagasi lükata komisjoni väited, et menetluse käigus võib huvi ära langeda ning et apellatsioonkaebuse esitajate huvi tugineb tulevikus esineda võivale sündmusele.

Isiklik puutumus

30. Teine kriteerium, mille alusel Esimese Astme Kohus tunnistas apellatsioonkaebuse esitajate hagid vastuvõetamatuks, seisnes isikliku puutumuse puudumises EÜ artikli 230 tähenduses. Nimetatud kohus nõustus, et vaidlustatud otsus puudutas hagejaid otseselt ning et lisades nimetatud laevade omandiline kuuluvus oli piisav isikliku puutumuse tuvastamiseks, eristades apellatsioonkaebuse esitajad üksnes lähtuvalt sellest, et asjaomased laevad olid „fiktiivsed".

31. Mulle tundub, et on kaks võimalust, mida Esimese Astme Kohus võis selle sõna all silmas pidada.

32. Sõna „fiktiivne" tavatähendus on seotud millegagi, mis ei ole ehtne ja mis on välja mõeldud ning mis seetõttu eksisteerib ainult kujutluses. Käesolevas asjas viitaks nimetatud sõna sellele, et apellatsioonkaebuse esitajad ei soovinud tegelikult algseid laevu suurema tonnaažiga asenduslaevade vastu välja vahetada või et see oli kõigest nende ebamäärane idee või kavatsus, mille tajutava elluviimisega ei olnud alustatud.

33. Ometi ei ole vaidlustatud kohtuotsuses ühtegi tuvastatud asjaolu, mis eespool nimetatud seisukohta toetaks. Niisugust järeldust ei saa teha üksnes asjaolu põhjal, et vaidlustatud otsuse kuupäeval ei olnud apellatsioonkaebuse esitajad kavandatavaid asenduslaevu veel valmis ehitanud või nende ehitamisega alustanud.

34. Teine tõlgendus oleks see, et sõnaga „fiktiivne" soovis Esimese Astme Kohus viidata üksnes asjaolule, et laevu ei olnud olemas.

35. See on tõsi, nagu leiab komisjon, et küsimus, kas konkreetne laev on juba valmis

ehitatud või mitte, on faktiküsimus, mis ei saa olla apellatsioonkaebuse ese, välja arvatud juhul, kui Esimese Astme Kohtul on tõendeid moonutanud. Kõnealuse asjaolu (iseäranis küsimus, kas asjaolu, et kavandatav laev ei ole veel valmis ehitatud, tähendab, et hageja ei ole isikulikult puudutatud) põhjal tehtav järeldus on aga õiguslik küsimus, mille osas saab apellatsiooni korras nõuetekohaselt edasi kaevata.

36. Samadel põhjustel *mutatis mutandis*, mida ma seoses huviga eespool mainisin,[17] ei nõustu ma sellega, et lähtumine asenduslaevade olemasolust või omandilisest kuuluvusest kas vaidlustatud otsuse kuupäeva, Esimese Astme Kohtu menetluse alguskuupäeva või vaidlustatud kohtuotsuse kuupäeva seisuga on õige kriteerium hindamaks, kas vaidlustatud otsus puudutab apellatsioonkaebuse esitajaid isiklikult.

37. Kohtuistungil võrdles komisjon apellatsioonikaebuse esitajaid isikuga, kes võib-olla ostab ühel päeval Ferrari. Ta väitis, et niisugune kavatsus ei tee sellest isikust veel Ferrari tegelikku (praegust) omanikku ega individualiseeri teda piisavalt vaidlustamaks Ferraride kohta käivat ükskõik millist otsust. Komisjonil on õigus oletatava tulevase Ferrari omaniku osas. Ometi ei ole võrdlus apellatsioonkaebuse esitajate olukorraga korrektne.

38. Nagu sedastas Esimese Astme Kohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 42–60, puudutas vaidlustatud otsus kõiki hagejaid isiklikult, kuna nad esitasid individuaalsed ohutuse tonnaaži suurendamise taotlused, kuna need taotlused esitati ja neid uuriti eraldi ning kuna hagejad olid igaüks eraldi määratletud otsuse II lisas nimetatud laevade omanikena.

39. Kõnealust olukorda ei saa võrrelda sellise isiku olukorraga, kes loodab ühel päeval Ferrari osta ning vaidlustab Ferrarisid puudutava üldmeetme, mis võib takistada tema eesmärgi saavutamist.

40. Seejärel väidab komisjon, et kui laev on alles kavandamisjärgus, siis ei kuulu see mitte ühelegi isikule. Järelikult puudub isikul, kellel on teatud ajahetkel kõigest konkreetse laeva kavand, isiklik puutumus. Esitatud kavandit

17 – Vt punktid 22–28.

võib hiljem kasutada (asendusena või lisaks) mõni teine isik.

Ettepanek apellatsioonkaebuse kohta

44. Eeltoodud põhjendustest lähtudes leian, et Esimese Astme Kohtu otsus tuleb tühistada osas, millega tunnistati apellatsioonkaebuse esitajate hagid vastuvõetamatuks.

41. Kõnealune argument ei ole minu arvates asjakohane.

Esimeses kohtuastmes esitatud hagi põhjendatus

42. Kõiki kavandeid võib sõltumata sellest, kas tegemist on uute laevade või olemasolevate ajakohastamisega, paljundada või taaskasutada kas muudetud või muutmata kujul. Nagu komisjon ise kohtuistungil väitis ja nagu nähtub ka õiguslikust olukorrast, vaatas komisjon ohutuse tonnaaži suurendamise taotlused ükshaaval läbi. Loa andmisel seotakse ohutuse tonnaaž konkreetse taotlusega. Olenemata sellest, kas samu kavandeid kasutatakse teistsuguses olukorras asenduse või juurdelisamise eesmärgil, on suurendatud ohutuse tonnaaž seotud üksnes konkreetselt määratletud laeva omanikuga.

45. Euroopa Kohtu põhikirja artikkel 61 sätestab, et juhul kui Euroopa Kohus tühistab Esimese Astme Kohtu otsuse, siis ta võib ise teha asja suhtes lõpliku kohtuotsuse, kui menetlusstaadium seda lubab.

46. Üldiselt ei ole asjakohane, kui Euroopa Kohus pärast vastuvõetamatuse vastuväite tagasilükkamist hakkab ise uurima esimese astme kohtuasja põhiküsimust. Määratluse kohaselt ei uuri Esimese Astme Kohus enamikul juhtudel sisulisi argumente, mistõttu ei võimalda menetlusstaadium Euroopa Kohtul otsust teha.

43. Ma järeldan, et Esimese Astme Kohus, olenemata sellest, mida ta sõna „fiktiivne" kasutamisega silmas pidas, kas liigitas asjaolud õiguslikult valesti või kasutas apellatsioonkaebuse esitajate isikliku puutumuse tuvastamisel kriteeriumi, mis oli õiguslikult väär.

47. Juhul kui aga käesolevas asjas tunnistab Euroopa Kohus apellatsioonkaebuse esitajate hagid vastuvõetavaks, siis ei erista neid miski ülejäänud 19 hagejast. Kõik hagid

kuulusid samasse rühma, kõiki hagejaid esindasid samad advokaadid ning Esimese Astme Kohus uuris kõiki argumente kogumis, tegemata hagejatel vahet. Esimese Astme Kohus lähtus oma otsuse tegemisel alustest, mis on võrdselt kohaldatavad kõikide hagejate suhtes.

48. Seega saab vaidlustatud kohtuotsuses esitatud sisulist analüüsi kohaldada muutmata kujul apellatsioonkaebuse esitajate suhtes ning see viib täpselt sellise lahendini, mida nad algselt taotlesid. Järelikult tuleb kohtuotsus tühistada üksnes osas, milles tunnistati apellatsioonkaebuse esitajate hagid vastuvõetamatuks.

49. Kuna Esimese Astme Kohus piirdus vaidlustatud otsuse tühistamisel otsuse õigusliku toime tühistamisega selles osas, mis avaldus nende hagejate laevadele, kelle hagid tunnistati vastuvõetavaks, siis järelikult tuleb Euroopa Kohtul tühistada ka komisjoni otsus 2003/245/EÜ apellatsioonkaebuse esitajate laevu puudutavas osas. See seab apellatsioonkaebuse esitajad samaväärsesse olukorda hagejatega, kelle hagid Esimese Astme Kohtus rahuldati ja kes praegu ootavad komisjoni uut otsust ohutuse tonnaaži taotluste kohta.

Kohtukulud

50. Kodukorra artikli 69 lõike 2 kohaselt on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Apellatsioonkaebuse esitajad on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja komisjon on minu arvates kohtuvaidluse kaotanud. Seetõttu tuleb kohtukulud välja mõista komisjonilt.

Ettepanek

51. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku:

– tühistada Esimese Astme Kohtu otsus liidetud kohtuasjades T-224/03, T-226/03 ja T-236/03 osas, millega jäeti komisjoni otsuse 2003/245/EÜ tühistamishagid

vastuvõetamatuse tõttu läbi vaatamata ja millega jäeti apellatsioonkaebuse esitajate kohtukulud nende endi kanda;

– tühistada komisjoni 4. aprilli 2003. aasta otsus 2003/245/EÜ komisjonile saabunud taotluste kohta suurendada IV mitmeaastase arenguprogrammi eesmärke parandamaks 12-meetrise kogupikkusega laevade ohutust, navigatsiooni, hügieenitingimusi, toodete kvaliteeti ja töötingimusi osas, mida kohaldatakse apellatsioonkaebuse esitajate laevadele;

— mõista kohtukulud välja komisjonilt.