A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2020. július 9.*

„Tagállami kötelezettségszegés – A tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek – 2009/18/EK irányelv – A 8. cikk (1) bekezdése – Olyan felek, amelyeknek az érdekei a vizsgálati szervre ruházott feladatokkal ütközhetnek – A vizsgálati szerv egyidejűleg más feladatokat is ellátó vizsgálóbiztosai – Független vizsgálati szerv létrehozásának elmulasztása”

A C-257/19. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt a Bírósághoz 2019. március 26-án

az **Európai Bizottság** (képviselik: S. L. Kalėda és N. Yerrell, meghatalmazotti minőségben)

felperesnek

Írország (képviselik: M. Browne, G. Hodge és A. Joyce, meghatalmazotti minőségben, segítőik: N. J. Travers SC és B. Doherty BL)

alperes ellen

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: I. Jarukaitis, az ötödik tanács elnökeként eljárva, K. Lenaerts, a Bíróság elnöke, az ötödik tanács bírájaként eljárva, Juhász E., M. Ilešič és C. Lycourgos (előadó) bírák,

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: angol.

Ítéletet

1 Keresetlevelében az Európai Bizottság annak megállapítását kéri a Bíróságtól, hogy Írország – mivel nem hozott létre olyan vizsgálati szervet, amely szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelynek az érdekei a vizsgálati szervre ruházott feladattal ütközhetnek – nem teljesítette a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 131., 114. o.) 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

Az uniós jog

2 A 2009/18 irányelv (2), (13), (25) és (26) preambulumbekezdése szerint:

„(2) A tengeri balesetek gyors műszaki kivizsgálása javítja a tengeri biztonságot, mivel hozzájárul az emberi áldozatot követelő, a hajók elvesztésével és a tengeri környezet szennyezésével járó ilyen balesetek megismétlődésének megelőzéséhez.

[…]

(13) A tengerjáró hajókat vagy a kikötőkben vagy más, korlátozás alá tartozó területeken tartózkodó hajókat érintő balesetek és események pártatlan módon történő biztonsági vizsgálatainak lefolytatása alapvető fontosságú az ilyen balesetek vagy események körülményeinek és okainak pontos megállapítása érdekében. A vizsgálatokat ezért – az összeférhetetlenség elkerülése érdekében – a szükséges jogkörökkel felruházott, független szerv ellenőrzése mellett, képzett vizsgálóbiztosoknak kell lefolytatniuk.

[…]

(25) A biztonsági vizsgálatot követően megfogalmazott biztonsági ajánlásokat a tagállamoknak és [az Uniónak] kellően figyelembe kell venniük.

(26) Mivel a műszaki biztonsági vizsgálat célja a tengeri balesetek és események megelőzése, a következtetések és a biztonsági ajánlások semmilyen körülmények között nem állapíthatják meg a felelősséget vagy a vétkesség megosztását.”

3 Ezen irányelv 1. cikke kimondja:

„(1) Ezen irányelv célja a tengeri biztonság javítása és a hajók által okozott szennyezés megelőzése a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentése érdekében, a következők révén:

a) a gyors biztonsági vizsgálatok elvégzésének, valamint a tengeri balesetek és események megfelelő elemzésének a megkönnyítése azok okainak meghatározása érdekében; és

b) a biztonsági vizsgálatról szóló időszerű és pontos jelentések, valamint a helyreállítási intézkedésekre vonatkozó javaslatok biztosítása.

(2) Az ezen irányelv szerinti kivizsgálások sem a felelősség megállapítására, sem a vétkesség megosztására nem terjedhetnek ki. A tagállamoknak azonban biztosítaniuk kell, hogy a vizsgálati szerv vagy jogalany (a továbbiakban: vizsgálati szerv) a tengeri baleset vagy esemény oka tekintetében teljes körű jelentést tegyen, mivel a vétkesség vagy a felelősség esetleg ezen megállapításokból kikövetkeztethető.”

4 Ezen irányelv 5. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a 8. cikkben említett vizsgálati szerv biztonsági vizsgálatot végezzen az olyan nagyon súlyos tengeri balesetekkel kapcsolatban, amelyek

a) a lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a baleset helyszínére;

b) az [Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezményében] meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein következnek be, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára; vagy

c) a tagállam alapvető érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára.

(2) Ezenkívül, súlyos baleset esetén, a vizsgálati szerv előzetes értékelést végez annak meghatározása érdekében, hogy végezzen-e biztonsági kivizsgálást. Ha a vizsgálati szerv úgy határoz, hogy nem végez biztonsági kivizsgálást, a határozat indokait a 17. cikk (3) bekezdésének megfelelően rögzíteni és közölni kell.

Bármely más tengeri baleset vagy rendkívüli esemény esetében a vizsgálati szerv határoz, hogy végez-e biztonsági kivizsgálást.

[…]”

5 A 2009/18 irányelv 8. cikke értelmében:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálattal független, a szükséges jogkörökkel felruházott, állandó vizsgálati szervet bízzanak meg, és azt megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék.

A biztonsági vizsgálat pártatlan módon történő lefolytatása érdekében a vizsgálati szerv szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelyek érdekeit feladata elvégzése sértheti [helyesen: amelynek érdekei a vizsgálati szervre ruházott feladattal ütközhetnek].

[…]

(2) A vizsgálati szerv biztosítja, hogy az egyes vizsgálóbiztosok rendelkezzenek a szokásos vizsgálati feladataikhoz tartozó területekre vonatkozó szaktudással és gyakorlati tapasztalattal. A vizsgálati szerv szükség esetén biztosítja továbbá a megfelelő szakértők azonnali rendelkezésre bocsátását.

(3) A vizsgálati szervre bízott tevékenységek kiterjeszthetők a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatok gyűjtésére és elemzésére, különösen megelőzési céllal, ha ezek a tevékenységek nem befolyásolják függetlenségét, és szabályozási, igazgatási vagy szabványosítási kérdésekben nem járnak felelősséggel.

[…]

(5) A vizsgálati szerv számára lehetővé kell tenni, hogy azonnal reagálhasson egy balesetről szóló értesítésre, és elegendő forrással rendelkezzen feladatai független módon történő ellátásához. Vizsgálóbiztosai részére olyan jogállást kell biztosítania, amely biztosítja számukra a függetlenséghez szükséges garanciákat.

(6) A vizsgálati szerv az ezen irányelv szerinti feladatait azzal a feltétellel kombinálhatja a tengeri balesetektől eltérő események kivizsgálásával kapcsolatos tevékenységekkel, ha az ilyen vizsgálatok nem veszélyeztetik a függetlenségét.”

6 Ezen irányelv 14. cikkének (1) és (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„(1) Az ezen irányelvben foglaltak szerint végzett biztonsági vizsgálatokról az illetékes vizsgálati szerv által meghatározott formátumban, és az I. melléklet vonatkozó szakaszainak megfelelően jelentést kell közzétenni.

Olyan biztonsági vizsgálatok esetében, amelyek nem a nagyon súlyos vagy adott esetben súlyos balesetre vonatkoznak, és amelyek megállapításai valószínűleg nem eredményezik jövőbeli balesetek és események megelőzését, a vizsgálati szervek határozhatnak úgy, hogy egyszerűsített jelentést kell közzétenni.

(2) A vizsgálati szerveknek mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett jelentést a következtetésekkel és a lehetséges ajánlásokkal együtt, a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül a nyilvánosság, és különösen a tengerészeti ágazat számára hozzáférhetővé tegyék. Ha a végleges jelentés nem készíthető el időben, időközi jelentést kell közzétenni a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül.”

7 Ezen irányelv 15. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a vizsgálati szervek biztonsági ajánlásait, és adott esetben – [az uniós] és a nemzetközi joggal összhangban – azok alapján megfelelő intézkedéseket hozzanak.

(2) Adott esetben valamely vizsgálati szerv vagy a Bizottság összefoglaló adatelemzés és az elvégzett biztonsági vizsgálatok összesített eredményei alapján biztonsági ajánlásokat fogalmazhat meg.

(3) A biztonsági ajánlás semmilyen körülmények között nem állapíthat meg felelősséget vagy oszthat meg vétkességet egy baleset kapcsán.”

Az ír jog

A kereskedelmi hajózásról szóló törvény

8 A Merchant Shipping (Investigation of Marine Casualties) Act 2000 (a kereskedelmi hajózásról [tengeri balesetek kivizsgálása] szóló 2000. évi törvény, a továbbiakban: a kereskedelmi hajózásról szóló törvény) 7. cikke létrehozta a Marine Casualty Investigation Boardot (tengeri balesetek kivizsgálásáért felelős szerv, Írország; a továbbiakban: MCIB). E cikk (1) bekezdése szerint az MCIB feladata, hogy „tengeri baleset esetén a vizsgálatot lefolytassa, és az ilyen vizsgálatokról szóló jelentéseket közzétegye”. Az említett cikk (3) bekezdése értelmében e szerv „a feladatai ellátásához szükséges, vagy ahhoz kapcsolódó jogkörökkel” rendelkezik.

9 A kereskedelmi hajózásról szóló törvény 8. cikke előírja, hogy az MCIB „feladatai ellátása során független a minisztertől, és általában minden más személytől vagy szervtől, amelynek az érdekei az [MCIB] által ellátott feladatokkal ütközhetnek”. E törvény 2. cikke szerint a „miniszter” kifejezést a tengerészeti és természeti erőforrások miniszteréként kell érteni.

10 Az említett törvény 9. cikkének (1) bekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„Az [MCIB] a következőkből áll:

a) a miniszter által kinevezett három személy;

b) a főbiztos, és

c) a Department of the Marine and Natural Resources [tengerészeti és természeti erőforrások minisztériuma, Írország] főtitkára vagy megbízottja.”

11 Ugyanezen törvény 9. cikke (2) bekezdése előírja, hogy a miniszter az MCIB elnökeként kijelöli az ugyanezen cikk (1) bekezdése szerint kinevezett személyek egyikét, egy második személyt pedig az említett elnök helyetteseként.

12 A „főbiztos” fogalmát a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 2. cikke úgy határozza meg, hogy az arra a személyre utal, aki a tengerészeti és természeti erőforrások minisztériuma alá tartozó Marine Survey Office (tengerészeti vizsgálati hivatal, Írország) főbiztosi pozícióját betölti vagy feladatait ellátja.

13 E törvény 17. cikke összeférhetetlenségre vonatkozó szabályokat állapít meg, és előírja többek között, hogy az MCIB tagjai, valamint a tanácsadók, a szakértők és a vizsgálóbiztosok kötelesek közölni „minden, a tengeri balesetben érintett hajóhoz vagy annak rakományához fűződő pénzügyi vagy egyéb jellegű érdeket, illetve bármely más, az [MCIB] vizsgálatára tartozó kérdést”.

A kereskedelmi hajózásra vonatkozó rendelet

14 A European Communities (Merchant Shipping) (Investigation of Accidents) Regulations 2011 (az Európai Közösségek kereskedelmi hajózásról [balesetek kivizsgálása] szóló 2011. évi rendeletei, a továbbiakban: a kereskedelmi hajózásra vonatkozó rendelet) 4. rendelkezése értelmében az MCIB-t a 2009/18 irányelv 8. cikkének megfelelően állandó vizsgálati szervként jelölik ki.

15 E rendelet 6. rendelkezésének megfelelően az MCIB lefolytatja a biztonsági vizsgálatokat különösen súlyos baleset esetén, és súlyos baleset esetén előzetes értékelést végez annak eldöntése érdekében, hogy ilyen vizsgálatot kell-e lefolytatni, vagy sem.

16 A kereskedelmi hajózásra vonatkozó rendelet 11. rendelkezése a lefolytatott biztonsági vizsgálatokról szóló jelentés közzétételét írja elő.

17 E rendelet 12. rendelkezésének (1) bekezdése kimondja, hogy az MCIB az érintett felek számára biztonsági ajánlásokat fogalmaz meg, és az uniós joggal, illetve a nemzetközi joggal összhangban biztosítja az ajánlásainak nyomon követését. E cikk (2) bekezdése előírja, hogy az MCIB által kibocsátott biztonsági ajánlások semmilyen körülmények között nem állapíthatnak meg felelősséget vagy oszthatják meg a vétkességet egy baleset kapcsán.

A pert megelőző eljárás és a Bíróság előtti eljárás

18 2015. július 13-án a Bizottság az EU Pilot eljárás keretében levelet küldött Írországnak, amelyben felhívta, hogy adjon felvilágosítást a 2009/18 irányelv végrehajtásával kapcsolatos különböző kérdésekről, és többek között fejtse ki az ezen irányelv 8. cikkében megkövetelt működési függetlenség és pártatlanság biztosítása érdekében az ír jogban előírt részletszabályokat. E tekintetben megjegyezte, hogy az MCIB két tagja, nevezetesen a főbiztos és a Department of Transports, Tourism and Sports (közlekedési, turisztikai és sportminisztérium, Írország, a továbbiakban: DTTS) főtitkára, aki immár a tengerészeti és természeti erőforrások minisztériumának feladatait látja el, más szabályozási, illetve a tengeri szállításra és/vagy halászatra vonatkozó szabályozás alkalmazásának felügyeletével kapcsolatos feladatokat is ellát.

19 2015. szeptember 17-én Írország válaszolt e levélre, és a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 8. cikkében foglalt függetlenség elvére hivatkozott. Többek között pontosításokkal szolgált az MCIB felépítésére és működésére, valamint a főbiztos – e szervezet tagja – és helyettesének az MCIB által lefolytatott vizsgálat vagy egy tengeri balesetre vonatkozó jelentés elkészítése során játszott szerepére vonatkozóan. Arra is hivatkozott, hogy a miniszter és a DTTS ugyanezen helyzetekben nem játszik szerepet.

20 2016. április 29-én a Bizottság felszólító levelet küldött Írországnak, amelyben hangsúlyozta, hogy az e tagállam által hozott intézkedések nem elegendőek annak biztosításához, hogy az MCIB tiszteletben tartsa a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében foglalt függetlenségi követelményeket, mivel először is a tengerészeti vizsgálati hivatal főbiztosa és a DTTS főtitkára az MCIB tagja, továbbá Írországban a DTTS végzi a tengeri szállítással kapcsolatos felügyelet és feladat egészét, végül pedig ez a hivatal szabályozási jogköröket és a szabályozás alkalmazásának felügyeletét is ellátja, így a hajók vizsgálatát és engedélyezését, a tengerészek képzettségének tanúsítását és a jogszabályok megsértése esetén az eljárás lefolytatását.

21 Írország 2016. június 22-én válaszolt e felszólító levélre, és többek között előadta, hogy az MCIB eleget tesz a 2019/18 irányelv 8. cikkében előírt függetlenségi követelményeknek, és hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy az MCIB tagjai mint e szerv felügyeletét ellátó minisztérium alkalmazottai esetében bármiféle összeférhetetlenség állna fenn, sem pedig azt, hogy a gyakorlatban bármilyen módon ne tettek volna eleget az említett rendelkezésben meghatározott követelményeknek.

22 2017. április 28-án a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött Írországnak, amelyben megállapította, hogy Írország – mivel nem hozott létre olyan vizsgálati szervet, amely szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelynek az érdekei a vizsgálati szervre ruházott feladattal ütközhetnek – nem tett eleget a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeinek. A Bizottság felhívta ezt a tagállamot arra, hogy tegye meg a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az indokolással ellátott véleménynek az annak kézhezvételétől számított két hónapos határidőn belül eleget tegyen.

23 Írország az említett indokolással ellátott véleményre adott 2017. június 22-i válaszában vitatta a Bizottság által felrótt kötelezettségszegést.

24 Mivel a Bizottság Írország válaszát nem találta kielégítőnek, a jelen kereset benyújtása mellett döntött.

A keresetről

A felek érvei

25 A Bizottság azt rója fel Írországnak, hogy nem tartja tiszteletben a 2009/18 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének rendelkezéseit, azáltal hogy a nemzeti jogában nem írt elő olyan szabályozást, amely biztosítja, hogy az MCIB szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független legyen minden olyan féltől, amelynek az érdekei az MCIB-re ruházott feladattal ütközhetnek.

26 Ez az intézmény hangsúlyozza, hogy bár a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 8. cikke előírja, hogy az MCIB független minden más személytől vagy szervtől, amelynek az érdekei az általa ellátott feladatokkal ütközhetnek, e törvény 9. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az MCIB öt tagból áll, amelyek közé tartozik – kötelezően – a főbiztos és a DTTS főtitkára vagy megbízottja. A Bizottság megjegyzi, hogy az említett főbiztos és főtitkár az MCIB tagjaként feladatokat látnak el, miközben a tengerészeti vizsgálati hivatal igazgatójaként, illetve a DTTS főtitkáraként továbbra is ellátják szokásos feladataikat. A kereskedelmi hajózásról szóló törvény 9. cikke az MCIB e két tagjának jogállását így kifejezetten az említett egyéb feladatok ellátásához köti.

27 A Bizottság kifejti egyrészt, hogy a DTTS-en belül a tengerészeti vizsgálati hivatal feladata a hajók és rádióberendezéseik ellenőrzése, vizsgálata, tanúsítása és engedélyezése, a tengerészek képzettségének vizsgálata és tanúsítása, valamint az alkalmazandó szabályok betartásának felügyelete a szervezetek és létesítmények ellenőrzése, valamint a szabályozás megsértése esetén indított eljárások kezdeményezése révén. Rámutat, hogy e hivatal feladata az is, hogy a szabályozás alkalmazásának felügyeletével kapcsolatos feladata keretében minden releváns témában tengerészeknek szóló közleményeket adjon ki.

28 A Bizottság hozzáteszi, hogy a DTTS főtitkára igazgatja e minisztérium egészét, és felel annak mindennapi irányításáért. Azt állítja, hogy a főtitkár felügyelete alatt áll többek között a tengerészeti vizsgálati hivatal, valamint az ír parti őrség és a tengeri biztonságpolitikai osztály, amely felelős a biztonsági és védelmi politikáért, illetve szabályozásért, ideértve a tengeri forgalomra vonatkozó megfigyelő rendszert is.

29 A Bizottság másrészt megjegyzi, hogy az MCIB köteles vizsgálatot folytatni az ír lobogó alatt vagy az ír vizeken közlekedő hajókat érintő nagyon súlyos tengeri balesetek esetén.

30 Ebből a két elemből azt a következtetést vonja le, hogy minden biztonsági vizsgálat – általános jelleggel – számos ponton kapcsolódik a DTTS és főtitkára tevékenységeihez és feladataihoz, különösen pedig a tengerészeti vizsgálati hivatalhoz és főbiztosához. Az MCIB szóban forgó tagjai ugyanis ezzel párhuzamosan felelnek az ír lobogó alatt közlekedő hajók tengeri biztonságáért, valamint az ír vizek biztonsági ellenőrzéséért. Ez a helyzet a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében előírt feltétel nem teljesítését eredményezi. Az sem járul hozzá az ezen 8. cikk (1) bekezdéséből eredő kötelezettségek teljesítéséhez, hogy az MCIB az ezen irányelv 5. cikkében meghatározott kivizsgáláson túlmenő feladatokat végezhet.

31 A Bizottság hozzáteszi, hogy a kereskedelmi hajózásról szóló rendelet 11. rendelkezésének (1) bekezdése és 12. rendelkezésének (1) bekezdése szerint a vizsgálat befejeztével az MCIB-nek biztonsági ajánlásokat kell megfogalmaznia az érintett felek számára, és az uniós joggal és a nemzetközi joggal összhangban biztosítania kell ajánlásainak nyomon követését a tengeri biztonság javítása és a tengeri balesetek kockázatának jövőbeni csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy a főbiztos és a DTTS főtitkára gyakorlatilag saját magukhoz kénytelenek intézni az ajánlásokat, mivel az MCIB minden olyan ajánlását, amely a tengeri biztonság javítására vagy a vizsgálat során feltárt sajátos biztonsági kérdések nyomon követésének biztosítására

irányul, a DTTS és/vagy a tengerészeti vizsgálati hivatal hajtja végre, amelynek feladata, hogy a rendelet alkalmazását felülvizsgálja, és konkrét témakörökben a tengerészeknek szóló közleményeket adjon ki.

32 A Bizottság elismeri, hogy a 2009/18 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének sem a szövege, sem a célkitűzései nem követelik meg, hogy a vizsgálati szerv valamennyi közjogi szervtől független legyen. Mindazonáltal hangsúlyozza, hogy a biztonsági vizsgálat pártatlan módon történő lefolytatása érdekében a vizsgálati szerv szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelynek érdekei „ütközhetnek” a rá bízott feladatokkal. A feltételes mód alkalmazásából világosan kitűnik, hogy e kötelezettséggel az említett irányelv az esetleges összeférhetetlenségi esetek megakadályozására irányul, aminek arra kell késztetnie a tagállamokat, hogy a vizsgálati szerv függetlenségére vonatkozó megfelelő jogi garanciákat írjanak elő, különösen a szabályozási jogköröket gyakorló felek tekintetében, amennyiben a szabályozási feladatok egybeesnek a biztonsági vizsgálatok tárgyával.

33 Márpedig az MCIB öt tagja közül kettőnek a jogállására tekintettel fennáll az összeférhetetlenség kockázata. Az ír kormány azon gyakorlatra alapított érve, amely szerint a DTTS-en belül a főbiztos helyettese jár el az MCIB által végzett vizsgálatok lefolytatása vagy az MCIB által készített, a miniszternek vagy a DTTS-nek címzett és a vizsgálati jelentésben szereplő ajánlások vizsgálata során, azt jelenti, hogy Írország hallgatólagosan elismeri az abból eredő összeférhetetlenség fennállását, hogy az MCIB tagjai között a főbiztos és a DTTS főtitkára is jelen van. Az, hogy a gyakorlatban a DTTS-en belül a főbiztos helyettese jár el, semmi esetre sem tekinthető a függetlenség elegendő garanciájának.

34 Ami az MCIB azon jelentéseit illeti, amelyekre Írország annak bizonyítása érdekében hivatkozik, hogy az MCIB a gyakorlatban a DTTS-től függetlenül jár el, a Bizottság megjegyzi, hogy Írország – kifejtve, hogy az MCIB a jelentéseiben felhívja a figyelmet az ír szabályozást vagy annak alkalmazását illető módosítandó elemekre – hallgatólagosan elismeri, hogy az MCIB által végzett biztonsági vizsgálatok a DTTS tevékenységeit vizsgálják, következésképpen fedik egymást.

35 Írország elöljáróban emlékeztet először is a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 8. és 17. cikkének szövegére, amelyek előírják az MCIB függetlenségét, és e szerv tagjai számára összeférhetetlenségi szabályokat állapítanak meg. Hozzáteszi, hogy e szerv az Ethics in Public Office Act 1995 (a közszolgálati etikáról szóló 1995. évi törvény) és a Standards in Public Office Act 2001 (a közszolgálati standardokról szóló 2001. évi törvény) hatálya alá tartozik, amelyek előírják, hogy a közszolgálatban bizonyos feladatokat ellátó személyeknek be kell jelenteniük azokat az érdekeket, amelyek lényegesen befolyásolhatják feladataik ellátását. Írország a törvény által létrehozott Standards in Public Office Commissionre (közszolgálati standardokkal foglalkozó bizottság, Írország) is hivatkozik, amelynek célja, hogy a panaszokat kivizsgálja, és részletes iránymutatásokat nyújtson a tisztviselők számára a jogszabályok tiszteletben tartásának módjáról.

36 Az MCIB e jogszabályok hatálya alá tartozik. A Code of Practice for the Governance of State bodies (az állami szervek irányítására vonatkozó gyakorlati kódex) is vonatkozik rá, amely az 5. cikkének (1) bekezdésében előírja az MCIB azon kötelezettségét, hogy saját tagjai és személyi állománya tekintetében magatartási kódexet fogadjon el. Írország e tekintetben az MCIB Code of Business Conductjára (szakmai magatartási kódex) hivatkozik, és hangsúlyozza, hogy e kódex értelmében a szabályok többek között előírják e szerv pártatlanságát, az összeférhetetlenség rendezését, az információk hozzáférhetőségét és az MCIB jogi kötelezettségeit.

37 Másodszor, Írország vitatja a Bizottság azon érvelését, amely szerint az MCIB által lefolytatott valamennyi vizsgálat szükségszerűen számos ponton kapcsolódik a DTTS tevékenységéhez és faladataihoz. Több példára is hivatkozik, amelyek véleménye szerint azt bizonyítják, hogy bizonyos vizsgálatok nem érintik a DTTS tevékenységét vagy feladatait. Egyébiránt Írország hangsúlyozza, hogy a kereskedelmi hajózásról szóló törvény előírja, hogy a DTTS vizsgálóbiztosi nem vesznek részt az MCIB által lefolytatott vizsgálatokban. Ezenkívül a 2009/18 irányelv 8. cikke (2) bekezdésének és

14. cikke (2) bekezdésének alkalmazása céljából az MCIB független vizsgálóbiztosokból álló bizottságot hozott létre, akik közül szükség esetén vizsgálóbiztost jelöl ki esetről esetre, ha a vizsgálat azt szükségessé teszi.

38 Harmadszor, Írország hangsúlyozza, hogy az MCIB öt tagból áll, így azt a Bizottság által említett két tag nem ellenőrzi. Az MCIB által megfogalmazott valamennyi ajánlást az ír közjogi szerveknek, nem pedig a szóban forgó két tagnak címezik. Az MCIB nem küld semmiféle biztonsági ajánlást a tengerészeti vizsgálati hivatalnak, és az a tény, hogy a DTTS-nek szánt ajánlásokat tartalmazó vizsgálati jelentéseket bocsát ki, inkább a függetlensége mellett szól, semmint azt cáfolná.

39 Ezen előzetes megfontolásokat követően Írország három kérdést emel ki.

40 Elsősorban e tagállam azt állítja, hogy a 2009/18 irányelv nem azt követeli meg, hogy az MCIB a DTTS-től legyen független, hanem minden olyan féltől, amelynek az érdekei a ráruházott feladatokkal ütközhetnek, ami véleménye szerint a hajó tulajdonosára vagy a vizsgálat tárgyát képező eseményben közvetlenül érintett bármely más személyre vonatkozik, nem pedig egy olyan közjogi szervre, mint a DTTS.

41 Végeredményben a 2009/18 irányelv nem ír elő olyan konkrét követelményt, amely szerint a vizsgálati szervnek függetlennek kell lennie a szabályozó szervektől.

42 Írország e tekintetben megjegyzi, hogy a tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslat (COM(2005) 590 végleges; a továbbiakban: irányelvjavaslat) 8. cikkének (1) bekezdése előírta, hogy a kivizsgáló szerv „működését tekintve független, különösen a tengerálló-képességért, a tanúsításért, a felügyeletért, a személyzetért, a biztonságos hajózásért, a karbantartásért, a tengeri forgalom irányításáért, a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésért, a tengeri kikötők működéséért felelős nemzeti hatóságoktól és általában minden olyan féltől, amelynek az érdekei ütközhetnek a ráruházott feladatokkal”.

43 Márpedig ezt a megfogalmazást nem vette át a Tanács által a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló, …-i 2008/…/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel 2008. június 6-án elfogadott 17/2008/EK közös álláspont (HL 2008. C 184. E, 23. o.), amely eltörölte azt a követelményt, hogy a tengerészeti ügyekben hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságoktól független vizsgálati szerv álljon rendelkezésre.

44 Egyébiránt, ha az uniós jogalkotó azt kívánta volna, hogy a vizsgálati szerv valamennyi közjogi szervtől független vagy bármely lehetséges befolyástól mentes legyen, amint azt a Bizottság állítja, ezt a feltételt – más uniós jogalkotási aktusokban foglaltakhoz hasonlóan – kifejezetten meghatározhatta volna.

45 Másodsorban Írország azzal érvel, hogy a Bizottság nem támaszkodhat arra a vélelemre, amely szerint egyrészt a főbiztost és a DTTS főtitkárát mint az MCIB tagjait befolyásolják az e szervezeten kívül ellátott feladataik, másrészt pedig az MCIB-t befolyásolja e két tag.

46 Írország hangsúlyozza, hogy e két tag az MCIB-n belül kisebbségbe szorul, és hogy a Bizottság nem hozott fel konkrét bizonyítékokat arra, hogy az MCIB pártatlansága vagy függetlensége veszélybe került volna. A vélelmekre való hivatkozás nem megengedett. Írország azzal érvel, hogy a Bizottság nem feltételezheti, hogy két szervezet között fennálló szerkezeti kapcsolatok miatt sérül a függetlenség, és nem hivatkozhat olyan összeférhetetlenségre sem, amely kizárólag e kapcsolatokon alapul.

47 Harmadsorban Írország több példára is hivatkozik az MCIB jelentéseivel kapcsolatban, amelyek kifogásokat és ajánlásokat tartalmaznak az ír parti őrséggel, illetve általánosabban az ír szabályozással vagy annak végrehajtásával kapcsolatban, ami az MCIB-nek a DTTS-től való függetlenségét bizonyítja.

A Bíróság álláspontja

48 A Bizottság hangsúlyozza, hogy a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 9. cikke alapján a DTTS főtitkára, aki e minisztérium egészét irányítja, és a DTTS felügyelete alatt álló tengerészeti vizsgálati hivatal főbiztosa is tagja az MCIB-nek. Tekintettel a DTTS-en és e hivatalon belül ellátott feladataikra, e két személy az MCIB-ben végzett feladataikkal párhuzamosan felel az ír lobogó alatt közlekedő hajók tengeri biztonságáért, valamint az ír vizek biztonságáért. Ezzel a Bizottság azt rója fel Írországnak, hogy nem tett eleget a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeinek, mivel e tagállam nem rendelkezik olyan szabályozással, amely biztosítaná, hogy az MCIB szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelynek az érdekei az MCIB-re bízott feladattal ütközhetnek.

49 E tekintetben elöljáróban meg kell jegyezni, hogy a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 7. cikke, illetve a kereskedelmi hajózásra vonatkozó rendelet 4. rendelkezése értelmében az MCIB látja el Írországban a 2009/18 irányelv 8. cikke értelmében vett vizsgálati szerv feladatait. E szerv feladatkörébe tartozik az ezen irányelv 5. cikkében meghatározott vizsgálatok lefolytatása.

50 A 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a tagállamok biztosítják, hogy a biztonsági vizsgálattal pártatlan és állandó vizsgálati szervet bízzanak meg. E rendelkezés előírja továbbá, hogy „a biztonsági vizsgálat pártatlan módon történő lefolytatása érdekében a vizsgálati szerv szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelynek az érdekei a vizsgálati szervre ruházott feladattal ütközhetnek”.

51 Először is azon kérdést illetően, hogy a DTTS és a tengerészeti vizsgálati hivatal a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése értelmében olyan feleknek minősülnek-e, amelyeknek az érdekei ütközhetnek az MCIB-re ruházott feladattal, emlékeztetni kell ezen irányelv céljára.

52 Így az 1. cikke szerint az irányelv célja a tengeri biztonság javítása és a hajók által okozott szennyezés megelőzése, a jövőbeli tengeri balesetek kockázatának csökkentése a gyors biztonsági vizsgálatok elvégzésének, valamint a tengeri balesetek és események megfelelő elemzésének a megkönnyítése révén, illetve a biztonsági vizsgálatról szóló időszerű és pontos jelentések, valamint a helyreállítási intézkedésekre vonatkozó javaslatok biztosítása révén.

53 Az említett irányelv (13) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a tengerjáró hajókat vagy a kikötőkben vagy más, korlátozás alá tartozó területeken tartózkodó hajókat érintő balesetek és események pártatlan módon történő biztonsági vizsgálatainak lefolytatása alapvető fontosságú az ilyen balesetek vagy események körülményeinek és okainak pontos megállapítása érdekében. Ugyanezen preambulumbekezdés értelmében a vizsgálatokat ezért – az összeférhetetlenség elkerülése érdekében – a szükséges jogkörökkel felruházott, független szerv ellenőrzése mellett, képzett vizsgálóbiztosoknak kell lefolytatniuk.

54 Ráadásul, bár a 2009/18 irányelv 15. cikke (3) bekezdésének és (26) preambulumbekezdésének megfelelően a biztonsági vizsgálatoknak nem célja a felelősség megállapítása vagy a vétkesség megosztása, mindazonáltal ezen irányelv 14. cikke értelmében a baleseti jelentések elkészítésére irányulnak. A vizsgálati szerv által megfogalmazott biztonsági ajánlásokat az említett irányelv 15. cikkének (1) bekezdése értelmében a címzettjeiknek figyelembe kell venniük. Amint azt a 2009/18 irányelv (25) preambulumbekezdése kimondja, a tengeri biztonság javítása érdekében azokat a tagállamoknak és az Uniónak is kellően figyelembe kell venniük.

55 A kereskedelmi hajózásról szóló törvény 7. cikke, valamint a kereskedelmi hajózásról szóló rendelet 6. és 12. rendelkezése értelmében az MCIB feladata a biztonsági vizsgálatok lefolytatása, valamint jelentések és ajánlások kidolgozása, amelyek alapján nyomon követi a tengeri hajózásra vonatkozó szabályozást.

56 Márpedig a Bíróság elé terjesztett iratokból kitűnik, hogy e szabályozásért a DTTS felelős. Ezenkívül az e minisztérium felügyelete alatt álló tengerbiztonság-politikai osztály felel a biztonsági és védelmi politikáért és jogalkotásért, ideértve a tengeri forgalomra vonatkozó megfigyelő rendszert is.

57 Egyébiránt az MCIB-t a vizsgálatai arra is késztethetik, hogy tengeri biztonsági tevékenységeket is megvizsgáljon, így a hajók ellenőrzését, vizsgálatát, tanúsítását és engedélyezését.

58 Márpedig nem vitatott, hogy a DTTS általános jelleggel felel az ír lobogó alatt és az ír vizeken közlekedő hajók tengeri biztonságáért. A DTTS felügyelete alá tartozik az ír parti őrség, valamint a tengerészeti vizsgálati hivatal, amelynek feladata a hajók és rádióberendezéseik ellenőrzése, vizsgálata, tanúsítása és engedélyezése, a tengerészek képzettségének vizsgálata és tanúsítása, valamint az alkalmazandó szabályok betartásának felügyelete a szervezetek és létesítmények ellenőrzése, valamint a szabályozás megsértése esetén indított eljárások kezdeményezése révén.

59 Ebből következik, hogy az MCIB az általa lefolytatott vizsgálatok során arra kényszerülhet, hogy megvizsgálja azokat a tevékenységeket, amelyeket a DTTS közvetlenül maga, vagy a tengerbiztonság-politikai osztály, valamint a parti őrség és a tengerészeti vizsgálati hivatal révén végez, továbbá arra is kényszerülhet, hogy az általa készített jelentésekben kifogásolja az e hatóságokra ruházott jogkörök gyakorlását, és ajánlásokat fogalmazzon meg a jövőben követendő gyakorlatokra vagy a bevezetendő reformokra vonatkozóan.

60 Ebből azt a következtetést kell levonni, hogy a DTTS és a tengerészeti vizsgálati hivatal olyan felek, amelyeknek az érdekei – a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése értelmében véve – ütközhetnek az MCIB-re ruházott feladattal.

61 Ezt a következtetést nem teheti kérdésessé az Írország által előadott érvelés sem.

62 E tagállam szerint a 2009/18 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének célja, hogy biztosítsa a vizsgálati szerv függetlenségét, mégpedig kizárólag a hajó tulajdonosaival vagy a vizsgálat tárgyát képező eseményben közvetlenül érintett bármely más személlyel szemben.

63 Ezen álláspont alátámasztására Írország arra hivatkozik, hogy a 2009/18 irányelv nem tartalmazza az irányelvjavaslatban említett feltételt. Írország szerint az, hogy az uniós jogalkotó törölte ezt a feltételt, és e rendelkezést csupán a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése szerinti megfogalmazásban fogadta el, azt bizonyítja, hogy felhagyott a tengerészeti téren hatáskörrel rendelkező nemzeti hatóságoktól független vizsgálati szervvel való rendelkezés követelményével.

64 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az irányelvjavaslatban megjelölt feltétel kizárólag az illetékes nemzeti hatóságok funkcionális függetlenségét említette, nevezetesen azt, hogy a vizsgálati szervnek „működését tekintve független, különösen a tengerálló-képességért, a tanúsításért, a felügyeletért, a személyzetért, a biztonságos hajózásért, a karbantartásért, a tengeri forgalom irányításáért, a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésért, a tengeri kikötők működéséért felelős nemzeti hatóságoktól, és általában minden olyan féltől, amelynek az érdekei ütközhetnek a ráruházott feladatokkal”. Márpedig a 2009/18 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének az uniós jogalkotó által elfogadott szövege nem korlátozódik a funkcionális függetlenségre, hanem sokkal szélesebb függetlenségre vonatkozik, mivel immár annak biztosítására kötelezi a tagállamokat, hogy a vizsgálati szerv mind szervezetileg, mind jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független legyen, és e függetlenség kiterjed minden olyan személy vonatkozásában, akinek az érdekei az e szervre ruházott feladatokkal ütközhetnek. Nem fogadható el tehát, hogy az uniós jogalkotó a 2009/18 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének ezen megfogalmazását választva ki akarta volna zárni, hogy a hatóságok azon felek közé tartozzanak, amelyek vonatkozásában a vizsgálati szerv függetlenségét biztosítani kell.

65 Írország továbbá arra hivatkozik, hogy ha az uniós jogalkotó szándéka az lett volna, hogy a vizsgálati szerv független legyen minden közjogi szervtől vagy bármilyen lehetséges befolyástól – ahogyan azt a Bizottság állítja –, akkor kifejezetten meghatározhatta volna ezt a feltételt, amint azt a személyes adatok feldolgozása [helyesen: kezelése] vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (HL 1995. L 281., 31. o.; magyar nyelvű különkiadás 13. fejezet, 15. kötet, 355. o.), és a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. április 27-i (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletben (általános adatvédelmi rendelet) (HL 2016. L 119., 1. o.; helyesbítések: HL 2016. L 314., 72. o.; HL 2018. L 127., 2. o.) tette.

66 Ugyanakkor, egyrészt a Bizottság beadványaiból nem tűnik ki, hogy azt állította volna, hogy a vizsgálati szervnek minden közjogi szervtől függetlennek kell lennie.

67 Másrészt, igaz ugyan, hogy ezen irányelv 28. cikkében és e rendelet 52. cikkében a függetlenségre vonatkozó feltétel megfogalmazása eltér a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdésében foglaltaktól, pusztán az a tény, hogy e rendelkezések megfogalmazása eltér, nem eredményezheti a 2009/18 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének az e rendelkezésben előírttól eltérő értelmezését. Ez azt követeli meg, hogy a vizsgálati szerv szervezetileg, jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független legyen „minden olyan féltől, amelynek az érdekei az e szervre ruházott feladattal ütközhetnek”, és e kifejezés magában foglalhatja többek között a hatóságokat is.

68 Másodszor meg kell vizsgálni annak helytállóságát, hogy – amint azt a Bizottság állítja – az MCIB-nek a DTTS-től és a tengerészeti vizsgálati hivataltól való függetlensége nem biztosított annak okán, hogy az MCIB-ben két olyan tag is jelen van, aki párhuzamosan a DTTS-en és e hivatalon belül feladatokat lát el.

69 A Bizottság különösen azt hangsúlyozza, hogy a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 9. cikke értelmében az MCIB öt tagból áll, akik között szerepel a DTTS főtitkára vagy megbízottja, valamint a tengerészeti vizsgálati hivatal főbiztosa. Márpedig, tekintettel az e két tag által egyfelől a DTTS-en, illetve a tengerészeti vizsgálati hivatalon belül, másfelől pedig az MCIB-n belül párhuzamosan ellátott feladatokra, e két tag jelenléte alkalmas annak bizonyítására, hogy Írország nem tartja tiszteletben a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

70 Meg kell jegyezni, hogy mivel a Bizottság nem hivatkozott arra, hogy az MCIB a jogi struktúrája tekintetében meg lenne fosztva függetlenségétől, csak azt kell megvizsgálni, hogy a DTTS főtitkárának vagy megbízottjának, illetve a tengerészeti vizsgálati hivatal főbiztosának e szervezetben való jelenléte megfosztja-e szervezeti és döntéshozatali függetlenségétől.

71 A „függetlenség” fogalmát illetően meg kell állapítani, hogy sem a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése, sem pedig annak más rendelkezése nem határozza meg e fogalmat. Ennek szokásos jelentését kell tehát figyelembe venni. Ily módon a közjogi szervezeteket illetően a függetlenség szokásosan olyan jogállást jelent, amely azt biztosítja az érintett szervezet számára, hogy teljesen szabadon cselekedhessen azon szervezetekkel szemben, amelyek tekintetében függetlenségét biztosítani kell, minden utasítással és minden nyomásgyakorlással szemben (lásd analógia útján: 2018. június 13-i Bizottság kontra Lengyelország ítélet, C-530/16, EU:C:2018:430, 67. pont).

72 A jelen ügyben, igaz ugyan, hogy a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 8. cikke előírja, hogy az MCIB a feladatai ellátása során független a DTTS-től, és általában minden más személytől vagy szervtől, amelynek az érdekei ütközhetnek az MCIB által ellátott feladatokkal. Egyébiránt e törvény 17. cikke az MCIB tagjainak összeférhetetlenségére vonatkozó szabályokat állapít meg, amelyre az etikai szabályok is vonatkoznak.

73 Mindazonáltal a függetlenség általános elvét és az összeférhetetlenségre vonatkozó szabályokat megfogalmazó rendelkezések ellenére a kereskedelmi hajózásról szóló törvény 2. cikkével összefüggésben értelmezett 9. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a DTTS főtitkára és a tengerészeti vizsgálati hatóság főbiztosa az MCIB tagja. Márpedig e vizsgálati szervben két olyan tisztviselő jelenléte, akik a DTTS, illetve e hivatal, vagyis olyan hatóságok vezetői, amelyek érdekei összeegyeztethetetlenek lehetnek az MCIB-re bízott feladattal, azzal a következménnyel jár, hogy e szervnek sem a szervezeti, sem pedig a döntéshozatali függetlensége nem biztosított.

74 Ugyanis e tagoknak már a jelenléte – akiknek az összeférhetetlensége nyilvánvaló, mivel egyidejűleg tagjai az MCIB-nek és olyan hatóságok vezetői, amelyek tevékenységét e vizsgálati szerv megvizsgálhatja, kifogásolhatja, illetve az ajánlásainak tárgyát képezheti – önmagában összeegyeztethetetlen e szerv szervezeti függetlenségével.

75 E tagoknak a vizsgálati szerv döntéshozatalában játszott esetleges szerepe – ami adott esetben az általuk vezetett közigazgatási szervek javára szolgálhat, védve különösen a fennálló szabályokat, eljárásokat vagy gyakorlatokat – érintheti az MCIB döntéshozatali függetlenségét.

76 Ezen összeférhetetlenség és e potenciális szerep fennállása elegendő a 2009/18 irányelv 8. cikke (1) bekezdése megsértésének megállapításához, mivel a tagállamok kötelesek olyan intézkedéseket elfogadni, amelyek eleve biztosítják a vizsgálati szerv objektív függetlenségét, amint azt az említett rendelkezésben szereplő „ütközhet” kifejezésben alkalmazott feltételes mód is megerősíti.

77 Így Írország érvelésével ellentétben a jogsértés bizonyításához nem szükséges annak megállapítása, hogy bizonyos esetekben a vizsgálati szerv részrehajlóan járt el, mivel a függetlenség feltételeinek oly módon kell objektíve teljesülniük, hogy az MCIB mentes legyen az olyan felek bármilyen – akár közvetlen, akár közvetett – befolyásától, amelyeknek az érdekei az e szervre ruházott feladattal ütközhetnek (lásd analógia útján: 2012. október 16-i Bizottság kontra Ausztria ítélet, C-614/10, EU:C:2012:631, 41. pont).

78 Következésképpen az Írország által hivatkozott, az MCIB azon jelentéseire vonatkozó példák, amelyekben kifogásokat és javaslatokat fogalmaztak meg a DTTS vagy a tengerészeti vizsgálati hivatal tekintetében, nem bizonyíthatják, hogy e tagállam teljesítette a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

79 Egyébiránt Írország állításával ellentétben az a tény, hogy az érintett tagok az MCIB-n belül kisebbségben vannak, nem releváns, mivel az, hogy valamely vizsgálati szervben akár csak egy olyan tag jelen van, aki egyidejűleg egy olyan félnél lát el feladatot, amelynek az érdekei ütközhetnek az e szervre bízott feladattal, azzal a következménnyel jár, hogy e szerv pártatlansága nem áll minden gyanú felett (lásd analógia útján: 2012. október 16-i Bizottság kontra Ausztria ítélet, C-614/10, EU:C:2012:631, 52. pont).

80 A fenti megfontolások összességéből következik, hogy Írország – mivel nem hozott létre olyan vizsgálati szervet, amely szervezetileg, valamint döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelynek az érdekei a vizsgálati szervre ruházott feladattal ütközhetnek – nem tett eleget a 2009/18 irányelv 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeinek.

A költségekről

81 Az eljárási szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése alapján a Törvényszék a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.

82 Írországot, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

1) **Írország – mivel nem hozott létre olyan vizsgálati szervet, amely szervezetileg, valamint döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelynek az érdekei a vizsgálati szervre ruházott feladattal ütközhetnek – nem teljesítette a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 8. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.**

2) **A Bíróság Írországot kötelezi a költségek viselésére.**

Aláírások