Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2020. gada 9. jūlijā*

Valsts pienākumu neizpilde – Principi negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē – Direktīva 2009/18/EK – 8. panta 1. punkts – Puses, kuru intereses varētu būt pretrunā izmeklēšanas struktūras uzdevumiem – Izmeklēšanas struktūras locekļi, kuri vienlaikus pilda citas funkcijas – Neatkarīgas izmeklēšanas struktūras neizveidošana

Lietā C-257/19

par prasību sakarā ar pienākumu neizpildi atbilstoši LESD 258. pantam, ko 2019. gada 26. martā cēla

Eiropas Komisija, ko pārstāv *S. L. Kalėda* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

apelācijas sūdzības iesniedzēja,

pret

Īriju, ko pārstāv *M. Browne* un *G. Hodge*, kā arī *A. Joyce*, pārstāvji, kam palīdz *N. J. Travers*, *SC*, un *B. Doherty*, *BL*,

atbildētāja,

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*], kas pilda piektās palātas priekšsēdētāja pienākumus, Tiesas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], kas pilda piektās palātas tiesneša pienākumus, tiesneši E. Juhāss [*E. Juhász*], M. Ilešičs [*M. Ilešič*] un K. Likurgs [*C. Lycourgos*] (referents),

ģenerāladvokāts H. Saugmandsgors Ē [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valoda – angļu.

Spriedums

1 Prasības pieteikumā Eiropas Komisija lūdz Tiesu konstatēt, ka, neizveidojot izmeklēšanas struktūru, kas organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā būtu neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā tās uzdevumiem, Īrija nav izpildījusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK (OV 2009, L 131, 114. lpp.), 8. panta 1. punktā paredzētos pienākumus.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

2 Direktīvas 2009/18 2., 13., 25. un 26. apsvērumā ir noteikts:

"(2) Ātra jūras negadījumu tehnisko izmeklēšanu veikšana uzlabo drošību uz jūras, palīdzot novērst tādu negadījumu recidīvus, kuru rezultātā iet bojā cilvēki un kuģi un tiek piesārņota jūras vide.

[..]

(13) Tādu negadījumu un starpgadījumu drošības izmeklēšanas, kuros iesaistīti jūras kuģi vai citi ostās vai citās ierobežotas kuģošanas jūras zonās esoši kuģi, ir ārkārtīgi svarīgi veikt objektīvi, lai efektīvi noteiktu šādu negadījumu vai starpgadījumu apstākļus un cēloņus. Tādēļ šādas izmeklēšanas būtu jāveic neatkarīgiem izmeklētājiem, ko kontrolē neatkarīga struktūra vai vienība, kam piešķirtas vajadzīgās pilnvaras, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta.

[..]

(25) Dalībvalstīm un [Savienībai] būtu pienācīgi jāievēro drošības ieteikumi, kas izstrādāti pēc drošības izmeklēšanas.

(26) Tā kā tehniskās drošības izmeklēšanas mērķis ir novērst jūras negadījumus un starpgadījumus, secinājumos un drošības ieteikumos nekādā gadījumā nebūtu jānosaka atbildība vai vainas pakāpe."

3 Šīs direktīvas 1. pantā ir paredzēts:

"1. Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un novērst kuģu izraisītu piesārņojumu, tādējādi samazinot turpmāku jūras negadījumu risku:

a) veicinot to, ka veic jūras negadījumu un starpgadījumu ātru drošības izmeklēšanu un pienācīgu analīzi, lai noteiktu to cēloņus; un

b) laikus iesniedzot precīzus drošības izmeklēšanas ziņojumus un piedāvājot korektīvus pasākumus.

2. Saskaņā ar šo direktīvu veiktā izmeklēšana nav saistīta nedz ar atbildības, nedz vainas pakāpes noteikšanu. Tomēr dalībvalstis nodrošina, ka izmeklēšanas struktūra vai vienība (turpmāk "izmeklēšanas struktūra") neatturas ziņot par visiem negadījuma vai starpgadījuma cēloņiem, ja šie fakti varētu norādīt uz vainu vai atbildību."

4 Minētās direktīvas 5. pantā ir noteikts:

"1. Katra dalībvalsts nodrošina, ka 8. pantā minētā izmeklēšanas struktūra veic drošības izmeklēšanu, ja ir noticis ļoti smags jūras negadījums:

a) kurā iesaistīts kuģis, kas kuģo ar šīs dalībvalsts karogu, neatkarīgi no negadījuma vietas; vai

b) kurš noticis šīs dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos un iekšējos ūdeņos, kā noteikts [Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijā], neatkarīgi no tā, ar kādu karogu kuģo negadījumā iesaistītais kuģis vai kuģi; vai

c) par kuru šai dalībvalstij ir pamatota interese neatkarīgi no negadījuma vietas un karoga, ar kādu kuģo iesaistītais kuģis vai kuģi.

2. Turklāt smagu negadījumu situācijā izmeklēšanas struktūra veic iepriekšēju izvērtējumu, lai pieņemtu lēmumu par to, vai ir jāveic drošības izmeklēšana. Ja izmeklēšanas struktūra pieņem lēmumu neveikt drošības izmeklēšanu, šā lēmuma iemeslus dokumentē un paziņo saskaņā ar 17. panta 3. punktu.

Jebkuru citu jūras negadījumu vai starpgadījumu situācijā izmeklēšanas struktūra pieņem lēmumu par to, vai veikt drošības izmeklēšanu.

[..]"

5 Saskaņā ar Direktīvas 2009/18 8. pantu:

"1. Dalībvalstis nodrošina, ka par drošības izmeklēšanu atbild objektīva pastāvīga izmeklēšanas struktūra, kurai ir vajadzīgās pilnvaras, un piemēroti kvalificēti izmeklētāji, kas ir kompetenti jūras negadījumu un starpgadījumu jautājumos.

Lai drošības izmeklēšanu veiktu objektīvi, izmeklēšanas struktūra organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā minētajam uzdevumam.

[..]

2. Izmeklēšanas struktūra nodrošina to, ka izmeklētājiem ir zināšanas un praktiskā darba pieredze jomās, kas ir saistītas ar viņu parastajiem izmeklētāja pienākumiem. Turklāt izmeklēšanas struktūra vajadzības gadījumā nodrošina piemērotas ekspertīzes tūlītēju pieejamību.

3. Izmeklēšanas struktūrai uzticētās darbības var ietvert arī datu vākšanu un analīzi saistībā ar kuģošanas drošību, jo īpaši preventīvos nolūkos, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību vai neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.

[..]

5. Izmeklēšanas struktūrai ir iespēja nekavējoties reaģēt uz jebkurā laikā saņemtu paziņojumu par negadījumu un saņemt pietiekamus resursus savu funkciju neatkarīgai izpildei. Tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas tiem dod vajadzīgās neatkarības garantijas.

6. To uzdevumu pildīšanu, kas izmeklēšanas struktūrai uzticēti saskaņā ar šo direktīvu, tā var apvienot ar tādu notikumu izmeklēšanu, kas nav jūras negadījumi, ja šāda izmeklēšana neapdraud izmeklēšanas struktūras neatkarību."

6 Šīs direktīvas 14. panta 1. un 2. punktā ir noteikts:

"1. Saskaņā ar šo direktīvu veiktas drošības izmeklēšanas rezultātu publicē ziņojumā, kuru sagatavo pēc kompetentās izmeklēšanas struktūras norādījumiem un saskaņā ar I pielikuma attiecīgajām nodaļām.

Izmeklēšanas struktūras var pieņemt lēmumu, ka par drošības izmeklēšanu, kura neattiecas uz ļoti smagu vai – attiecīgā gadījumā – smagu jūras negadījumu un kuras atzinumi nevar palīdzēt novērst negadījumus un starpgadījumus nākotnē, publicē vienkāršotu ziņojumu.

2. Izmeklēšanas struktūras dara visu iespējamo, lai 1. punktā minētie ziņojumi, tostarp tās secinājumi un jebkādi iespējamie ieteikumi, būtu publiski un jo īpaši jūrniecības nozarei pieejami 12 mēnešos pēc negadījuma dienas. Ja nav iespējams laikus sagatavot galīgo ziņojumu, 12 mēnešos pēc negadījuma dienas publicē starpposma ziņojumu."

7 Minētās direktīvas 15. pantā ir paredzēts:

"1. Dalībvalstis nodrošina, ka adresāti pienācīgi ņem vērā izmeklēšanas struktūru sniegtos drošības ieteikumus un ka vajadzības gadījumā veic attiecīgus turpmākus pasākumus saskaņā ar [Savienības] un starptautiskajiem tiesību aktiem.

2. Vajadzības gadījumā izmeklēšanas struktūra vai Komisija sniedz drošības ieteikumus, pamatojoties uz datu teorētisku analīzi un veikto drošības izmeklēšanu vispārējiem rezultātiem.

3. Drošības ieteikums nekādos apstākļos nenosaka atbildību vai vainas pakāpi negadījumā."

Īrijas tiesības

Likums par tirdzniecības floti

8 Ar *Merchant Shipping (Investigation of Marine Casualties) Act 2000* (2000. gada Likums par tirdzniecības floti (jūras negadījumu izmeklēšana), turpmāk tekstā – "Likums par tirdzniecības floti") 7. pantu tika izveidots *Marine Casualty Investigation Board* (Jūras negadījumu izmeklēšanas birojs, Īrija, turpmāk tekstā – "*MCIB*"). Saskaņā ar šā panta 1. punktu *MCIB* uzdevums ir "izmeklēt jūras negadījumus un publicēt šādu izmeklēšanu ziņojumus". Saskaņā ar minētā panta 3. punktu šai iestādei ir piešķirtas "vajadzīgās pilnvaras vai ar tās funkciju izpildi saistītās pilnvaras".

9 Likuma par tirdzniecības floti 8. pantā ir paredzēts, ka *MCIB* "vispārīgi ir neatkarīgs no ministra savu funkciju izpildē, neatkarīgs no jebkuras personas vai struktūras, kuras intereses varētu būt pretrunā [*MCIB*] pildāmajām funkcijām". Saskaņā ar šā likuma 2. pantu termins "ministrs" apzīmē jūras un dabas resursu ministru.

10 Minētā likuma 9. panta 1. punktā ir noteikts:

"[*MCIB*] sastāvā ir:

a) trīs ministra ieceltas personas;

b) galvenais inspektors; un

c) *Department of the Marine and Natural Resources* [Jūras un dabas resursu ministrija, Īrija] ģenerālsekretārs vai viņa pilnvarota persona."

11 Šā paša likuma 9. panta 2. punktā ir paredzēts, ka ministrs vienu personu no saskaņā ar šā paša panta 1. punktu ieceltajām personām izraugās par *MCIB* priekšsēdētāju un otru personu – par priekšsēdētāja vietnieku.

12 Termins "galvenais inspektors" ir definēts Likuma par tirdzniecības floti 2. pantā kā persona, kura ieņem *Marine Survey Office* (Navigācijas inspekcijas birojs, Īrija), kas pieder pie Jūras un dabas resursu ministrijas, galvenā inspektora amatu vai pilda tā funkcijas.

13 Šā likuma 17. pantā ir paredzēti noteikumi interešu konflikta jomā un tostarp tas, ka *MCIB* locekļi, kā arī konsultanti, eksperti un izmeklētāji paziņo "par jebkādām interesēm – finansiālām vai citām – saistībā ar kuģi vai kuģa kravu, kas ir iesaistīta jūras negadījumā, vai jebkurā citā jautājumā, kas jāpārbauda [*MCIB*]".

Tirdzniecības flotes noteikumi

14 Saskaņā ar *European Communities (Merchant Shipping) (Investigation of Accidents) Regulations 2011* (2011. gada Eiropas Kopienas tirdzniecības flotes noteikumi (negadījumu izmeklēšana), turpmāk tekstā – "Tirdzniecības flotes noteikumi") 4. noteikumu *MCIB* ir izraudzīts par pastāvīgo izmeklēšanas struktūru Direktīvas 2009/18 8. panta piemērošanas nolūkā.

15 Saskaņā ar šo noteikumu 6. noteikumu *MCIB* ir jāveic drošības izmeklēšana īpaši smagu negadījumu gadījumā un smagu negadījumu gadījumā jāveic iepriekšējs izvērtējums, lai lemtu, vai ir jāveic šāda izmeklēšana vai ne.

16 Tirdzniecības flotes noteikumu 11. noteikumā ir paredzēta ziņojuma publicēšana par jebkuru veiktu drošības izmeklēšanu.

17 Saskaņā ar šo noteikumu 12. noteikuma 1. punktu *MCIB* sniedz drošības ieteikumus attiecīgajiem lietas dalībniekiem un nodrošina šo ieteikumu ievērošanas kontroli atbilstoši Savienības tiesībām un starptautiskajām tiesībām. Šā noteikuma 2. punktā ir paredzēts, ka ar *MCIB* sniegtajiem drošības ieteikumiem nekādā gadījumā nenosaka atbildību vai vainas pakāpi negadījumā.

Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

18 2015. gada 13. jūlijā Komisija nosūtīja Īrijai vēstuli atbilstoši procedūrai *EU Pilot*, aicinot to sniegt paskaidrojumus par dažādiem jautājumiem saistībā ar Direktīvas 2009/18 īstenošanu un it īpaši izskaidrot Īrijas tiesībās paredzētos noteikumus, lai nodrošinātu šīs direktīvas 8. pantā prasīto darbības neatkarību un objektivitāti. Šajā ziņā tā norādīja, ka divi *MCIB* locekļi, proti, galvenais inspektors un *Department of Transports, Tourism and Sports* (Transporta, tūrisma un sporta ministrija, Īrija, turpmāk tekstā – "*DTTS*") ģenerālsekretārs, kuri turpmāk nodrošina Jūras un dabas resursu ministrijas pilnvaru īstenošanu, pilda citas regulatīvās un noteikumu piemērošanas kontroles funkcijas jūras transporta un/vai zvejas jomā.

19 2015. gada 17. septembrī Īrija uz šo vēstuli atbildēja, atsaucoties uz neatkarības principu, kurš paredzēts Likuma par tirdzniecības floti 8. pantā. Tā tostarp sniedza precizējumus par *MCIB* struktūru un darbību, kā arī par galvenā inspektora – šīs iestādes locekļa – un viņa vietnieka lomu gadījumā, ja *MCIB* veic izmeklēšanu vai ja tiek sagatavots ziņojums par negadījumu jūrā. Tāpat tā norādīja, ka ministrs un *DTTS* šajās pašās situācijās netiek iesaistīti.

20 2016. gada 29. aprīlī Komisija nosūtīja Īrijai brīdinājuma vēstuli, kurā tā uzsvēra, ka šīs dalībvalsts veiktie pasākumi nav pietiekami, lai nodrošinātu, ka *MCIB* ievēro neatkarības prasības atbilstoši Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktam, vispirms jau tāpēc, ka Īrijas Navigācijas inspekcijas biroja

galvenais inspektors un *DTTS* ģenerālsekretārs ir *MCIB* locekļi, vēl – tāpēc, ka *DTTS* uzņēmās pilnībā veikt kontroli un atbildību jūras transporta jomā Īrijā, un, visbeidzot, tāpēc, ka šis birojs pilda reglamentējošas un kontroles funkcijas tādu noteikumu piemērošanas jomā kā kuģu inspicēšana un licencēšana, jūrnieku iemaņu apliecināšana un saukšana pie atbildības noteikumu pārkāpumu gadījumā.

21 2016. gada 22. jūnijā Īrija uz šo brīdinājuma vēstuli atbildēja, tostarp apgalvojot, ka *MCIB* atbilst Direktīvas 2019/18 8. pantā paredzētajām neatkarības prasībām un ka Komisija nav iesniegusi pierādījumus par to, ka *MCIB* locekļi kā viņu aizbildnības ministrijas darbinieki būtu jebkādā veidā interešu konfliktā, nedz arī to, ka praksē nebūtu izpildītas jebkādas minētajā tiesību normā paredzētās prasības.

22 2017. gada 28. aprīlī Komisija nosūtīja Īrijai argumentētu atzinumu, kurā tā uzskatīja, ka, neizveidodama izmeklēšanas struktūru, kas organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā būtu neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā tās uzdevumiem, Īrija nav izpildījusi Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktā paredzētos pienākumus. Komisija aicināja šo dalībvalsti veikt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai izpildītu šajā argumentētajā atzinumā minētās prasības divu mēnešu laikā no tā saņemšanas brīža.

23 2017. gada 22. jūnijā Īrija atbildē uz argumentēto atzinumu apstrīdēja Komisijas pārmesto pienākumu neizpildi.

24 Tā kā Īrijas sniegtā atbilde Komisijai nešķita apmierinoša, tā nolēma celt šo prasību.

Par prasību

Lietas dalībnieku argumenti

25 Komisija pārmet Īrijai, ka tā nav ievērojusi Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkta noteikumus, jo nav paredzējusi valsts tiesībās regulējumu, kas nodrošinātu *MCIB* neatkarību organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā tās uzdevumiem.

26 Šī iestāde uzsver – pat ja Likuma par tirdzniecības floti 8. pantā ir paredzēts, ka *MCIB* ir neatkarīga no jebkuras citas personas vai struktūras, kuras intereses varētu būt pretrunā tās pildāmajām funkcijām, šā likuma 9. panta 1. punktā ir noteikts, ka *MCIB* veido pieci locekļi, no kuriem viens noteikti ir galvenais inspektors un *DTTS* ģenerālsekretārs vai tā pilnvarota persona. Komisija norāda, ka minētais galvenais inspektors un ģenerālsekretārs pilda funkcijas kā *MCIB* locekļi, turpinādami pildīt savus parastos uzdevumus attiecīgi Navigācijas inspekcijas biroja direktora un *DTTS* ģenerālsekretāra statusā. Likuma par tirdzniecības floti 9. pantā tātad šo abu *MCIB* locekļu statuss esot skaidri saistīts ar pārējo minēto funkciju pildīšanu.

27 Komisija norāda, pirmkārt, ka *DTTS* ietvaros Navigācijas inspekcijas birojs veic inspicēšanu, izmeklēšanu, sertifikāciju un licencēšanu kuģiem un kuģu radio aprīkojumam, pārbauda un apliecina jūrnieku zināšanas un kontrolē piemērojamo normu ievērošanu, veicot organizēšanas un iekārtu pārbaudes, kā arī sauc pie atbildības noteikumu pārkāpuma gadījumā. Tā norāda, ka šim birojam ir arī pienākums publicēt paziņojumus jūrniekiem par jebkādu būtisku tēmu saistībā ar noteikumu piemērošanas kontroles lomu.

28 Komisija piebilst, ka *DTTS* ģenerālsekretārs vada visu šo ministriju un ir atbildīgs par tās ikdienas pārvaldi. Tā apgalvo, ka tās pakļautībā ir tostarp Navigācijas inspekcijas birojs, kā arī Īrijas Krasta apsardze un Jūras drošības politikas nodaļa, kas ir atbildīga par politiku un likumdošanu drošības un drošuma jomā, tostarp par jūras satiksmes uzraudzības sistēmu.

29 Komisija norāda, otrkārt, ka *MCIB* ir pienākums veikt izmeklēšanu par īpaši smagiem jūras negadījumiem, kuros ir iesaistīti kuģi ar Īrijas karogu mastā vai kuri notiek Īrijas ūdeņos.

30 No šiem diviem elementiem tā secina, ka vispārīgi jebkurai drošības izmeklēšanai ir kopēji aspekti ar *DTTS* un tās ģenerālsekretāra darbību un atbildību, kā arī it īpaši ar Navigācijas inspekcijas biroju un tās galveno inspektoru. Proti, attiecīgie *MCIB* locekļi tiekot aicināti vienlaikus uzņemties atbildību par jūras drošību kuģiem, kuri kuģo ar Īrijas karogu, kā arī veikt drošības pārbaudes Īrijas ūdeņos. Šī situācija izraisot Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktā paredzētā nosacījuma neievērošanu. Tas, ka *MCIB* var veikt citas darbības, ne vien šīs direktīvas 5. pantā paredzēto izmeklēšanas darbību, arī neļauj izpildīt neatkarības pienākumu, kurš izriet no šā 8. panta 1. punkta.

31 Komisija piebilst, ka izmeklēšanas beigās *MCIB* ir jāsniedz drošības ieteikumi attiecīgajiem lietas dalībniekiem un jānodrošina šo ieteikumu ievērošana saskaņā ar Savienības tiesībām un starptautiskajām tiesībām atbilstoši Tirdzniecības flotes noteikumu 11. noteikuma 1. punktam un 12. noteikuma 1. punktam, lai uzlabotu jūras drošību un mazinātu jūras negadījumu risku nākotnē. Tā no minētā secina, ka galvenajam inspektoram un *DTTS* ģenerālsekretāram praksē varētu nākties pašiem sagatavot ieteikumus, jo jebkurus *MCIB* ieteikumus, kas vērsti uz to, lai uzlabotu jūras drošību vai lai nodrošinātu konkrētu izmeklēšanas laikā atklāta drošības jautājuma risināšanu, īstenos *DTTS* un/vai Jūras satiksmes birojs, kurš ir atbildīgs par noteikumu piemērošanas kontroli un paziņojumu par konkrētām tēmām jūrniekiem publicēšanu.

32 Komisija piekrīt, ka ne Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkta formulējums, ne tās mērķi neparedz prasību, lai izmeklēšanas struktūra būtu neatkarīga no visiem publisko tiesību subjektiem. Tomēr tā uzsver, ka saskaņā ar šo tiesību normu izmeklēšanas struktūra organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses "varētu būt pretrunā" tās uzdevumiem. No nosacījuma izteiksmes lietošanas skaidri izriet, ka ar šo pienākumu minētajā direktīvā ir paredzēts novērst iespējamus interešu konfliktus, tādēļ dalībvalstīm būtu jāparedz pietiekamas juridiskās neatkarības garantijas izmeklēšanas struktūrām, tostarp no subjektiem, kas pilda reglamentējošas funkcijas, ja šīs funkcijas ir drošības izmeklēšanas priekšmets.

33 Tomēr, ņemot vērā divu no pieciem *MCIB* locekļiem statusu, pastāvot nenodalāms interešu konflikta risks. Īrijas valdības arguments par *DTTS* praksi izmantot galvenā inspektora vietnieku, lai izskatītu *MCIB* veikto izmeklēšanu vai lai pārbaudītu tā ieteikumus, kas izklāstīti nupat minētā izmeklēšanas ziņojumā un kas ir paredzēti ministram vai *DTTS*, esot pielīdzināma tam, ka Īrija netieši atzīst, ka šāds interešu konflikts pastāv tādēļ, ka viens no *MCIB* locekļiem ir galvenais inspektors un *DTTS* ģenerālsekretārs. Tas, ka praksē tiek izmantots *DTTS* galvenā inspektora vietnieks, jebkurā gadījumā nevar būt pietiekama neatkarības garantija.

34 Runājot par *MCIB* ziņojumiem, ko Īrija min, lai pierādītu, ka šis birojs praksē rīkojas neatkarīgi no *DTTS*, Komisija apgalvo – norādot, ka *MCIB* savos ziņojumos vērš uzmanību uz Īrijas noteikumu elementiem vai to piemērošanu, kas varētu tikt uzlaboti, Īrija netieši atzīst, ka *MCIB* veiktā drošības izmeklēšanā tiek pārbaudītas *DTTS* darbības, un tātad tās pārklājas.

35 Īrija ievadam atgādina, pirmkārt, Likuma par tirdzniecības floti 8. un 17. panta noteikumus, kuros ir paredzēta *MCIB* neatkarība un interešu konfliktu regulējums šīs iestādes locekļiem. Tā piebilst, ka nupat minētajai iestādei ir piemērojams *Ethics in Public Office Act 1995* (1995. gada Likums par ētiku civildienestā) un *Standards in Public Office Act 2001* (2001. gada Likums par civildienesta standartiem), kuros ir paredzēts, ka personām, kas ieņem noteiktus amatus civildienestā, ir jādeklarē intereses, kas var būtiski ietekmēt to uzdevumu izpildi. Īrija min arī to, ka ar likumu ir izveidota

Standards in Public Office Commission (Civildienesta standartu komisija, Īrija), kuras mērķis ir veikt izmeklēšanu saistībā ar sūdzībām un sniegt detalizētas vadlīnijas par to, kā ierēdņiem ievērot tiesību aktus.

36 *MCIB* šie tiesību akti esot jāievēro. Tam esot piemērojams arī *Code of Practice for the Governance of State Bodies* (Labas prakses kodekss valsts iestāžu pārvaldei), kura 5. panta 1. punktā esot paredzēts *MCIB* pienākums pieņemt uzvedības kodeksu saviem locekļiem un personālam. Šajā ziņā Īrija atsaucas uz *MCIB Code of Business Conduct* (Profesionāļu uzvedības kodekss) un uzsver, ka saskaņā ar šo kodeksu noteikumos tostarp ir paredzēta šīs iestādes objektivitāte, interešu konflikta regulējums, piekļuve informācijai un *MCIB* likumiskie pienākumi.

37 Otrkārt, Īrija apstrīd Komisijas argumentāciju, saskaņā ar kuru ikvienai *MCIB* veiktajai izmeklēšanai noteikti ir kopīgi punkti ar *DTTS* darbībām un pienākumiem. Tā min vairākus piemērus, kas, tās ieskatā, pierāda, ka noteikta izmeklēšana neietekmē *DTTS* darbības vai pienākumus. Turklāt Īrija uzsver – Likumā par tirdzniecības floti ir paredzēts, ka *DTTS* inspektori nepiedalās *MCIB* veiktā izmeklēšanā. Turklāt, lai piemērotu Direktīvas 2009/18 8. panta 2. punktu un 14. panta 2. punktu, *MCIB* esot izveidojis tādu neatkarīgu izmeklētāju komisiju, no kuriem tas vajadzības gadījumā atbilstoši izmeklēšanas vajadzībām izraugoties izmeklētāju katrā atsevišķā gadījumā.

38 Treškārt, Īrija uzsver, ka *MCIB* veido pieci locekļi un tādēļ divi Komisijas minētie locekļi to nekontrolējot. Visi ieteikumi, ko sagatavo *MCIB*, esot adresēti Īrijas publisko tiesību subjektiem, nevis abiem attiecīgajiem locekļiem. *MCIB* nesniedzot nekādus ieteikumus Navigācijas inspekcijas birojam, un apstāklis, ka tas sagatavo izmeklēšanas ziņojumus, kuros ir iekļauti *DTTS* adresētie ieteikumi, drīzāk pierādot tā neatkarību, nevis to noliedzot.

39 Pēc šiem ievada apsvērumiem Īrija uzstāj uz trim punktiem.

40 Pirmām kārtām, šī dalībvalsts apgalvo, ka Direktīvā 2009/18 ir prasīts, lai *MCIB* būtu neatkarīgs nevis no *DTTS*, bet gan no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā tā uzdevumiem, kas, tās ieskatā, attiecas uz kuģa īpašnieku vai jebkuru citu personu, kas ir tieši iesaistīta negadījumā, kurš tiek izmeklēts, nevis uz tādu publisko tiesību subjektu kā *DTTS*.

41 Turklāt Direktīvā 2009/18 neesot paredzēta konkrēta prasība, ka izmeklēšanas struktūrai būtu jābūt neatkarīgai no regulatīvās iestādes.

42 Īrija šajā ziņā norāda, ka Priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (2005. gada 23. novembris), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Direktīvas 1999/35/EK un 2002/59/EK (COM(2005) 590, galīgā redakcija) (turpmāk tekstā – "priekšlikums direktīvai"), 8. panta 1. punktā bija paredzēts, ka izmeklēšanas struktūra "ir funkcionāli neatkarīga, jo īpaši no tām valsts iestādēm, kas atbild par kuģu peldētspēju, sertifikāciju, inspicēšanu, apkalpes komplektāciju, drošu navigāciju, tehnisko apkopi, jūras satiksmes kontroli, ostas valsts kontroli, jūras ostu darbību, kā arī vispārīgi no jebkuras citas puses, kuras intereses varētu nonākt konfliktā ar tai uzticēto uzdevumu".

43 Tomēr šis formulējums neesot ticis pārņemts Kopējā nostājā (EK) Nr. 17/2008, ko 2008. gada 6. jūnijā pieņēma Padome, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes … Direktīvu 2008/…/EK [..], ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Direktīvu 1999/35/EK un Direktīvu 2002/59/EK (OV 2008, C 184 E, 23. lpp.), kurā esot svītrota prasība par to, lai pastāvētu izmeklēšanas struktūra, kas būtu neatkarīga no jūras lietu jomā kompetentajām valsts iestādēm.

44 Turklāt, ja Savienības likumdevējs būtu vēlējies, lai izmeklēšanas struktūra būtu neatkarīga no visiem publisko tiesību subjektiem un no jebkādas iespējamas ietekmes, kā to apgalvojot Komisija, tas būtu izteicis šo nosacījumu – tāpat kā tas to ir darījis citos Savienības tiesību aktos.

45 Otrām kārtām, Īrija apgalvo, ka Komisija nevar pamatoties uz pieņēmumu, ka, pirmkārt, galveno inspektoru un *DTTS* ģenerālsekretāru, *MCIB* locekļus, ietekmē funkcijas, ko viņi pilda ārpus šīs iestādes, un, otrkārt, šie divi locekļi ietekmē *MCIB*.

46 Īrija uzsver, ka nupat minētie *MCIB* ir mazākumā un ka Komisija nav iesniegusi pierādījumus, ka pastāv konkrēti pierādījumi tam, ka *MCIB* objektivitāte vai neatkarība būtu apdraudēta. Tā uzskata, ka nevar balstīties uz pieņēmumu. Īrija apgalvo, ka Komisija nevar pieņemt, ka neatkarības nav tādēļ, ka pastāv strukturālas saiknes starp abām iestādēm, un ka tā arī nevar atsaukties uz interešu konfliktu, pamatojusies tikai uz šīm saiknēm.

47 Trešām kārtām, Īrija norāda vairākus *MCIB* ziņojumu piemērus, kuros ir ietverta kritika un ieteikumi Īrijas Krasta apsardzei, un vispārīgi – attiecībā uz Īrijas tiesisko regulējumu vai tā izpildi, kas pierādot, ka *MCIB* ir neatkarīgs no *DTTS*.

Tiesas vērtējums

48 Komisija uzsver, ka, piemērojot Likuma par tirdzniecības floti 9. pantu, *DTTS* ģenerālsekretārs, kurš vada visu šo ministriju, un Navigācijas inspekcijas biroja galvenais inspektors, kurš ir atkarīgs no *DTTS*, arī ir *MCIB* locekļi. Ņemot vērā *DTTS* un šā biroja pildāmās funkcijas, šīs abas personas līdztekus *MCIB* ietvaros pildāmajām funkcijām tiekot aicinātas uzņemties atbildību par jūras drošību kuģiem, kuri kuģo ar Īrijas karogu, kā arī par drošību Īrijas ūdeņos. To darot, Komisija pārmet Īrijai no Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkta izrietošo pienākumu neizpildi tādēļ, ka šai dalībvalstij nav tiesiskā regulējuma, kas nodrošinātu *MCIB* neatkarību tā organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā tā uzdevumiem.

49 Šajā ziņā ievadam ir jānorāda, ka saskaņā ar Likuma par tirdzniecības floti 7. pantu un ar Tirdzniecības flotes noteikumu 4. noteikumu *MCIB* ir uzticēts Īrijā pildīt izmeklēšanas struktūras funkcijas Direktīvas 2009/18 8. panta izpratnē. Šī struktūra ir atbildīga par šīs direktīvas 5. pantā paredzētās drošības izmeklēšanas veikšanu.

50 Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktā ir noteikts, ka dalībvalstis nodrošina, ka par drošības izmeklēšanu atbild objektīva pastāvīga izmeklēšanas struktūra. Tāpat šajā normā ir paredzēts, ka, "lai drošības izmeklēšanu veiktu objektīvi, izmeklēšanas struktūra organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā ir neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā minētajam uzdevumam".

51 Runājot, pirmām kārtām, par to, vai *DTTS* un Navigācijas inspekcijas birojs ir puses, kuru intereses varētu būt pretrunā uzdevumam, kurš ir uzticēts *MCIB*, Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkta izpratnē, ir jāatgādina šīs direktīvas mērķis.

52 Proti, saskaņā ar 1. pantu minētās direktīvas mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un novērst kuģu izraisītu piesārņojumu, tādējādi samazinot turpmāku jūras negadījumu risku, veicinot to, ka veic jūras negadījumu un starpgadījumu ātru drošības izmeklēšanu un pienācīgu analīzi, lai noteiktu to cēloņus, un laikus iesniedzot precīzus drošības izmeklēšanas ziņojumus un piedāvājot korektīvus pasākumus.

53 No minētās direktīvas 13. apsvēruma izriet, ka negadījumu un starpgadījumu drošības izmeklēšanu, kurā iesaistīti jūras kuģi vai citi ostā vai citā ierobežotas kuģošanas jūras zonā esoši kuģi, ir ārkārtīgi svarīgi veikt objektīvi, lai efektīvi noteiktu šāda negadījuma vai starpgadījuma apstākļus un cēloņus. Atbilstoši šim pašam apsvērumam šāda izmeklēšana būtu jāveic kvalificētiem izmeklētājiem, ko kontrolē neatkarīga struktūra vai vienība, kam piešķirtas vajadzīgās pilnvaras, lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta.

54 Turklāt, lai gan saskaņā ar Direktīvas 2009/18 15. panta 3. punktu un 26. apsvērumu drošības izmeklēšanai nav mērķa noteikt atbildību vai vainas pakāpi, tomēr tās rezultātā ir jāizstrādā ziņojums par negadījumiem atbilstoši šīs direktīvas 14. pantam. Izmeklēšanas struktūru drošības ieteikumi saskaņā ar minētās direktīvas 15. panta 1. punktu ir jāņem vērā to adresātiem. Kā teikts Direktīvas 2009/18 25. apsvērumā, arī dalībvalstīm un Kopienai būtu pienācīgi jāievēro šie ieteikumi, lai uzlabotu jūras drošību.

55 Saskaņā ar Likuma par tirdzniecības floti 7. pantu un ar Tirdzniecības flotes noteikumu 6. un 12. noteikumu *MCIB* ir pilnvarots veikt drošības izmeklēšanu, kā arī izstrādāt ziņojumus un ieteikumus, kuri tam var likt izvērtēt kuģošanas tiesisko regulējumu.

56 Tomēr no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka *DTTS* ir atbildīga par šo tiesisko regulējumu. Turklāt jūras drošības politikas nodaļa, kas ir šīs ministrijas uzraudzībā, atbild par jūras drošības un drošuma politiku un tiesisko regulējumu, tostarp par jūras satiksmes uzraudzības sistēmu.

57 Turklāt *MCIB* izmeklēšana nupat minētajam var likt arī izvērtēt jūras drošības darbības, inspekcijas, izmeklēšanas, sertifikācijas un kuģu licencēšanas darbības.

58 Tomēr nav apstrīdēts, ka *DTTS* vispārīgi uzņemas atbildību par to kuģu jūras drošību, kuri kuģo ar Īrijas karogu un kuri ir Īrijas ūdeņos. *DTTS* pārziņā ir arī Īrijas Krasta apsardze, kā arī Navigācijas inspekcijas birojs, kurš veic inspicēšanu, izmeklēšanu, sertifikāciju un licencēšanu kuģiem un kuģu radio aprīkojumam, pārbauda un apliecina jūrnieku zināšanas un kontrolē piemērojamo normu ievērošanu, veicot organizācijas un iekārtu pārbaudes, kā arī saucot personas pie atbildības noteikumu pārkāpuma gadījumā.

59 Līdz ar to, veicot izmeklēšanu, *MCIB* var nākties izvērtēt darbības, kuras *DTTS* nodrošina tieši, un arī tās, ko nodrošina Jūras drošības politikas nodaļa, kā arī Krasta apsardze un Navigācijas inspekcijas birojs, tāpat kā tai var nākties, izstrādājot ziņojumu, apstrīdēt to, kā šīs valsts iestādes īsteno piešķirtās pilnvaras, un izstrādāt ieteikumus par praksi, kas būtu jāievēro nākotnē, vai veicamām reformām.

60 No minētā ir secināms, ka *DTTS* un Navigācijas inspekcijas birojs ir puses, kuru intereses varētu būt pretrunā *MCIB* uzticētajam uzdevumam Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkta izpratnē.

61 Šādu secinājumu neatspēko Īrijas argumenti.

62 Šīs dalībvalsts ieskatā, Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkts ir vērsts uz to, lai nodrošinātu izmeklēšanas struktūras neatkarību tikai no kuģa īpašniekiem vai jebkuras citas personas, kas ir tieši iesaistīta negadījumā, uz kuru attiecas izmeklēšana.

63 Šīs nostājas pamatojumam Īrija norāda, ka Direktīvā 2009/18 nav iekļauts nosacījums, kurš bija minēts priekšlikumā direktīvai. Atbilstoši Īrijas norādītajam tas, ka Savienības likumdevējs ir svītrojis minēto nosacījumu, iekļaujot tikai noteikumu tādā redakcijā, kādā tas ir ietverts Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktā, liecina, ka prasība par tādas izmeklēšanas struktūras esamību, kas būtu neatkarīga no valsts jūras lietu jomā kompetentajām iestādēm, netika iekļauta.

64 Šajā ziņā jānorāda, ka priekšlikumā direktīvai norādītajā nosacījumā ir minēta tikai funkcionālā neatkarība no kompetentajām valsts iestādēm, proti, ka izmeklēšanas struktūra "ir funkcionāli neatkarīga, jo īpaši no tām valsts iestādēm, kas atbild par kuģu peldētspēju, sertifikāciju, inspicēšanu, apkalpes komplektāciju, drošu navigāciju, tehnisko apkopi, jūras satiksmes kontroli, ostas valsts kontroli, jūras ostu darbību, kā arī vispārīgi no jebkuras citas puses, kuras intereses varētu nonākt konfliktā ar tai uzticēto uzdevumu". Tomēr Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkts redakcijā, kādā to ir pieņēmis Savienības likumdevējs, attiecas ne tikai uz funkcionālo neatkarību, bet uz daudz plašāku neatkarību, jo tajā dalībvalstīm turpmāk ir uzlikts pienākums nodrošināt izmeklēšanas struktūrām neatkarību gan tās organizācijas ziņā, gan tiesiskās struktūras ziņā, kā arī lēmumu pieņemšanas ziņā

un šī neatkarība attiecas arī uz jebkuru personu, kuras intereses varētu būt nesaderīgas ar šai iestādei uzticēto uzdevumu. Tātad nevar uzskatīt, ka, izvēloties šādu Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkta redakciju, Savienības likumdevējs būtu vēlējies izslēgt, ka valsts iestādes varētu tikt ietvertas to pušu kategorijā, no kurām ir jānodrošina neatkarība.

65 Īrija turklāt apgalvo, ka tad, ja Savienības likumdevējs būtu vēlējies, lai izmeklēšanas struktūra būtu neatkarīga no visiem publisko tiesību subjektiem vai jebkādas iespējamas ietekmes, kā to apgalvo Komisija, tas būtu varējis izteikt šo nosacījumu, kā tas to esot darījis Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV 1995, L 281, 31. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV 2016, L 119, 1. lpp.).

66 Tomēr, pirmkārt, no Komisijas dokumentiem neizriet, ka tā būtu apgalvojusi, ka izmeklēšanas struktūrai ir jābūt neatkarīgai no visām valsts iestādēm.

67 Otrkārt, lai arī patiešām šīs direktīvas 28. pantā un šīs regulas 52. pantā nosacījums par neatkarību ir formulēts citādi nekā apstiprinātajā Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkta redakcijā, tas vien, ka šo tiesību normu redakcija atšķiras, neliek interpretēt Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktu citādi, nekā ir paredzēts šajā tiesību normā. Tam ir vajadzīgs, lai izmeklēšanas struktūra būtu neatkarīga organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā – no "jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā minētajam uzdevumam", un šis formulējums tostarp var ietvert valsts iestādes.

68 Otrām kārtām, ir jāizvērtē, vai, kā apgalvo Komisija, *MCIB* neatkarība no *DTTS* un no Navigācijas inspekcijas biroja nav nodrošināta tādēļ, ka *MCIB* ietilpst divi locekļi, kuri vienlaikus pilda *DTTS* un minētā biroja funkcijas.

69 Komisija it īpaši uzsver, ka saskaņā ar Likuma par tirdzniecības floti 9. pantu *MCIB* ietilpst pieci locekļi, kuru vidū ir *DTTS* ģenerālsekretārs vai viņa pilnvarotā persona un Navigācijas inspekcijas biroja galvenais inspektors. Tomēr, ņemot vērā funkcijas, ko vienlaikus pilda šie abi locekļi *DTTS* vai Navigācijas inspekcijas birojā, no vienas puses, un *MCIB*, no otras puses, viņu iekļaušana *MCIB* liecinot par to, ka Īrija neievēro Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktā paredzētos pienākumus.

70 Ir jānorāda – tā kā Komisija neapgalvo, ka *MCIB* nav neatkarīga tiesiskās struktūras ziņā, ir jāizvērtē tikai tas, vai *DTTS* ģenerālsekretāra vai viņa pilnvarotās personas, kā arī Navigācijas inspekcijas biroja galvenā inspektora iekļaušanas šajā iestādē dēļ nupat minētā nav neatkarīga organizācijas un lēmumu pieņemšanas ziņā.

71 Runājot par "neatkarības" jēdzienu, ir jānorāda, ka ne Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktā, ne kādā citā minētās direktīvas normā šis jēdziens nav definēts. Tāpēc ir jāņem vērā tā parastā nozīme. Tādējādi, runājot par publisko tiesību subjektiem, ar neatkarību parasti tiek apzīmēts statuss, kas nodrošina, ka attiecīgā institūcija var rīkoties pilnīgi brīvi attiecībā pret tiem subjektiem, no kuriem ir jānodrošina tās neatkarība, un tā tiek pasargāta no jebkādām norādēm vai jebkāda spiediena (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2018. gada 13. jūnijs, Komisija/Polija, C-530/16, EU:C:2018:430, 67. punkts).

72 Šajā lietā – patiešām Likuma par tirdzniecības floti 8. pantā ir paredzēts, ka, pildot funkcijas, *MCIB* ir neatkarīgs no *DTTS* un vispārīgi ir neatkarīgs no jebkuras personas vai struktūras, kuras intereses varētu būt pretrunā *MCIB* pildāmajām funkcijām. Turklāt šā likuma 17. pantā ir iekļauti noteikumi par *MCIB* locekļu interešu konfliktu, un uz šīm personām turklāt attiecas noteikumi par profesionālo ētiku.

73 Tomēr, neraugoties uz šiem noteikumiem, kuros tiek nostiprināts vispārējais neatkarības princips un noteikumi par interešu konfliktu, Likuma par tirdzniecības floti 9. panta 1. punktā, lasot to kopsakarā ar šā likuma 2. pantu, ir paredzēts, ka *DTTS* ģenerālsekretārs un Navigācijas inspekcijas biroja galvenais inspektors ir *MCIB* locekļi. Tomēr, tā kā šajā iestādē ir iekļauti šie abi ierēdņi, kuri attiecīgi ir atbildīgi par *DTTS* un šo biroju, valsts iestādēm, kuru intereses varētu būt pretrunā *MCIB* uzticētajam uzdevumam, nav nodrošināta šīs struktūras neatkarība gan organizācijas, gan lēmumu pieņemšanas ziņā.

74 Proti, jau tādēļ vien, ka *MCIB* ir iekļauti šie locekļi, kuru interešu konflikta situācija ir acīmredzama, jo viņi vienlaikus ir gan *MCIB* locekļi, gan tās valsts iestādes atbildīgās personas, kuras rīcību šī izmeklēšanas struktūra var izvērtēt, kritizēt un par to sniegt savus ieteikumus, rodas situācija, kas nav saderīga ar šīs struktūras neatkarību organizācijas ziņā.

75 Runājot par lomu, kāda šiem locekļiem var būt izmeklēšanas struktūras lēmumu pieņemšanā, attiecīgā gadījumā – to administrāciju interesēs, par kurām šie locekļi ir atbildīgi, tostarp aizstāvot noteikumus, procedūras vai praksi, kas tajās pastāv, jānorāda, ka tā var ietekmēt *MCIB* neatkarību lēmumu pieņemšanas ziņā.

76 Ar šā interešu konflikta esamību un šīs lomas iespējamību pietiek, lai konstatētu Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punkta pārkāpumu, jo dalībvalstīm ir pienākums veikt pasākumus, lai iepriekš nodrošinātu izmeklēšanas struktūras objektīvu neatkarību, kā to apstiprina nosacījuma izteiksmes lietošana – "varētu būt pretrunā" – minētajā tiesību normā.

77 Tādējādi pretēji tam, ko apgalvo Īrija, lai konstatētu pārkāpumu, nav jākonstatē, ka konkrētajos gadījumos izmeklēšanas struktūra ir rīkojusies neobjektīvi, jo neatkarības nosacījumi ir jāizpilda objektīvi tā, lai *MCIB* būtu pasargāts no jebkādas (tiešas vai netiešas) ietekmes no pusēm, kuru intereses varētu būt pretrunā tam uzticētajam uzdevumam (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 16. oktobris, Komisija/Austrija, C-614/10, EU:C:2012:631, 41. punkts).

78 Tādējādi Īrijas minētie piemēri par *MCIB* ziņojumiem, kuros tikusi izteikta kritika vai sniegti ieteikumi *DTTS* vai Navigācijas inspekcijas birojam, nevar būt pierādījums tam, ka šī dalībvalsts ir izpildījusi Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktā paredzētos pienākumus.

79 Turklāt pretēji Īrijas apgalvotajam nav nozīmes tam, ka attiecīgie locekļi *MCIB* ir mazākumā, jo jau tādēļ vien, ka izmeklēšanas struktūrā ir kaut vai viens loceklis, kurš vienlaikus pilda funkcijas vienā no pusēm, kuru intereses varētu būt pretrunā šai iestādei uzticētajam uzdevumam, nav izslēdzamas jebkādas aizdomas par to, ka šī iestāde nav objektīva attiecībā pret šo pusi (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 16. oktobris, Komisija/Austrija, C-614/10, EU:C:2012:631, 52. punkts).

80 No visiem iepriekš izklāstītajiem apsvērumiem izriet, ka, neizveidojot izmeklēšanas struktūru, kas organizācijas, tiesiskās struktūras un lēmumu pieņemšanas ziņā būtu neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā tās uzdevumiem, Īrija nav izpildījusi Direktīvas 2009/18 8. panta 1. punktā paredzētos pienākumus.

Par tiesāšanās izdevumiem

81 Atbilstoši Tiesas Reglamenta 138. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.

82 Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest Īrijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā šai dalībvalstij spriedums ir nelabvēlīgs, ir jāpiespriež Īrijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

1) **Neizveidojot izmeklēšanas struktūru, kas organizācijas un lēmumu pieņemšanas ziņā būtu neatkarīga no jebkuras puses, kuras intereses varētu būt pretrunā tās uzdevumiem, Īrija nav izpildījusi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/EK, 8. panta 1. punktā paredzētos pienākumus.**

2) **Īrija atlīdzina tiesāšanās izdevumus.**

[Paraksti]