Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2020 m. liepos 9 d.*

„Valstybės įsipareigojimų neįvykdymas – Principai, taikomi avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui – Direktyva 2009/18/EB – 8 straipsnio 1 dalis – Šalys, kurių interesai galėtų prieštarauti tyrimo įstaigai pavestai užduočiai – Tyrimo įstaigos nariai, lygiagrečiai vykdantys kitas funkcijas – Nepriklausomos tyrimo įstaigos neįsteigimas“

Byloje C-257/19

dėl 2019 m. kovo 26 d. pagal SESV 258 straipsnį pareikšto ieškinio dėl įsipareigojimų neįvykdymo

Europos Komisija, atstovaujama S. L. Kalėdos ir N. Yerrell,

ieškovė,

prieš

Airiją, atstovaujamą M. Browne, G. Hodge ir A. Joyce, padedamų SC N. J. Travers ir BL B. Doherty,

atsakovę,

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro penktosios kolegijos pirmininko pareigas einantis I. Jarukaitis, penktosios kolegijos teisėjo pareigas einantis Teisingumo Teismo pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai E. Juhász, M. Ilešič ir C. Lycourgos (pranešėjas),

generalinis advokatas H. Saugmandsgaard Øe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

* Proceso kalba: anglų.

Sprendimą

1 Savo ieškinyje Europos Komisija Teisingumo Teismo prašo pripažinti, kad neįsteigusi tyrimo įstaigos, kuri organizaciniu, teisinės struktūros požiūriu ir priimdama sprendimus būtų nepriklausoma nuo bet kurios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai, Airija neįvykdė įsipareigojimų pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB, nustatančios pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB (OL L 131, 2009, p. 114), 8 straipsnio 1 dalį.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

2 Direktyvos 2009/18 2, 13, 25 ir 26 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(2) Operatyviai atliekami techniniai jūrų laivų avarijų tyrimai pagerina saugumą jūroje, nes jie padeda išvengti tokių avarijų, sukeliančių žmonių žūtis, laivų praradimą ir jūrų aplinkos užteršimą, pasikartojimo.

<…>

(13) Labai svarbu, kad avarijų ir incidentų, susijusių su jūrų laivais arba kitais laivais uostuose arba kitose apribotose jūrų teritorijose, saugumo tyrimai būtų atliekami nešališkai, siekiant veiksmingai nustatyti tokių avarijų ar incidentų aplinkybes ir priežastis. Todėl, siekiant išvengti interesų konflikto, tokius tyrimus turėtų atlikti kvalifikuoti tyrėjai, kontroliuojami nepriklausomos įstaigos ar subjekto, kuriems suteikti būtini įgaliojimai.

<…>

(25) Valstybės narės ir [Sąjunga] turėtų tinkamai atsižvelgti į saugumo rekomendacijas, kurios buvo parengtos remiantis saugumo tyrimu.

(26) Kadangi techninio saugumo tyrimo tikslas – išvengti jūrų laivų avarijų ir incidentų, tyrimo išvadomis ir saugumo rekomendacijomis niekada neturėtų būti naudojamasi siekiant nustatyti atsakomybę arba kaltę.“

3 Šios direktyvos 1 straipsnyje numatyta:

„1. Šios direktyvos tikslas – pagerinti saugumą jūroje bei užkristi kelią taršai iš laivų ir taip sumažinti jūrų laivų avarijų pavojų taikant šias priemones:

a) teikiant pagalbą operatyviai atliekamiems saugumo tyrimams ir tinkamai analizuojant jūrų laivų avarijas ir incidentus siekiant nustatyti jų priežastis; ir

b) užtikrinant, kad saugumo tyrimų ataskaita ir pasiūlymai, kaip pagerinti padėtį, būtų tikslūs ir pateikiami laiku.

2. Pagal šią direktyvą atliekamais tyrimais nesiekiama nustatyti atsakomybės ar kaltės. Tačiau valstybės narės užtikrina, kad tyrimą vykdanti įstaiga ar subjektas (toliau – tyrimo įstaiga) visada išsamiai praneštų apie jūrų laivo avarijos ar incidento priežastis, nes remiantis rezultatais galima daryti išvadą dėl kaltės ar atsakomybės.“

4 Minėtos direktyvos 5 straipsnyje numatyta:

„1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad įvykus labai sunkiai jūrų laivo avarijai, saugumo tyrimą atliktų 8 straipsnyje nurodyta tyrimo įstaiga:

a) jei laivas plaukioja su tos valstybės vėliava, nepriklausomai nuo avarijos vietos;

b) jei avarija įvyksta jos teritorinėje jūroje ir vidaus vandenyse, kaip apibrėžta [Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje], nepriklausomai nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos; arba

c) jei valstybė narė yra iš esmės suinteresuota, nepriklausomai nuo avarijos vietos ir nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos.

2. Be to, sunkių avarijų atveju tyrimo įstaiga atlieka preliminarų vertinimą, kad nuspręstų, ar atlikti saugumo tyrimą. Jei tyrimo įstaiga nusprendžia saugumo tyrimo neatlikti, surašomos to sprendimo priežastys ir apie jas pranešama pagal 17 straipsnio 3 dalį.

Visų kitų jūrų laivų avarijų ar incidentų atveju tyrimo įstaiga sprendžia, ar atlikti saugumo tyrimą.

<…>“

5 Direktyvos 2009/18 8 straipsnyje nurodyta:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad už saugumo tyrimų atlikimą būtų atsakinga nešališka nuolatinė tyrimo įstaiga, kuriai suteikti būtini įgaliojimai, o saugumo tyrimus atliktų tinkamai kvalifikuoti tyrėjai, kompetentingi jūrų laivų avarijų ir incidentų klausimais.

Siekiant saugumo tyrimą atlikti nešališkai, tyrimo įstaiga organizaciniu bei teisinės struktūros atžvilgiu ir priimdama sprendimus nepriklauso nuo jokios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai.

<…>

2. Tyrimo įstaiga užtikrina, kad atskiri tyrėjai turėtų profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse. Be to, tyrimo įstaiga užtikrina galimybę prireikus gauti konkrečią profesinę informaciją.

3. Tyrimo įstaigai patikėta veikla gali būti išplėsta suteikiant teisę rinkti ir analizuoti su saugumu jūroje susijusius duomenis, ypač prevenciniais tikslais, jei tokia veikla nekenkia tokios įstaigos nepriklausomumui ir nenumato atsakomybės reglamentavimo, administraciniuose arba standartizavimo reikaluose.

<…>

5. Tyrimo įstaigai sudaromos sąlygos bet kuriuo laiku gavus pranešimą apie avariją nedelsiant reaguoti ir surasti reikiamus išteklius savo funkcijoms nepriklausomai atlikti. Jos tyrėjams suteikiamas nepriklausomumą garantuojantis statusas.

6. Tyrimo įstaiga gali derinti šioje direktyvoje jai numatytas užduotis su kitais, ne jūrų laivų avarijų tyrimais, jei tokie tyrimai netrukdo jos nepriklausomumui.“

6 Šios direktyvos 14 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatyta:

„1. Atlikus saugumo tyrimą pagal šią direktyvą, pagal atitinkamus I priedo skirsnius paskelbiama kompetentingos tyrimo įstaigos nustatytos formos ataskaita.

Tyrimo įstaigos gali nuspręsti, kad atlikus saugumo tyrimą, kuris nesusijęs su labai sunkia arba atitinkamais atvejais sunkia jūrų laivo avarija ir kurio išvadomis remiantis nesuteikiamos galimybės išvengti avarijų ir incidentų ateityje, paskelbiama supaprastinta ataskaita.

2. Tyrimo įstaigos deda visas pastangas, kad 1 dalyje nurodyta ataskaita, įskaitant jos išvadas ir visas galimas rekomendacijas, per 12 mėnesių nuo avarijos dienos būtų prieinama visuomenei, ypač jūrų transporto sektoriui. Jei galutinės ataskaitos neįmanoma pateikti laiku, per 12 mėnesių nuo avarijos dienos paskelbiama laikinoji ataskaita“.

7 Minėtos direktyvos 15 straipsnyje numatyta:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad konkretūs subjektai, kuriems tyrimo įstaigos pateikė saugumo rekomendacijas, tinkamai atsižvelgtų į jas ir prireikus imtųsi atitinkamų tolesnių veiksmų pagal Bendrijos ir tarptautinę teisę.

2. Prireikus tyrimo įstaiga arba Komisija teikia saugumo rekomendacijas remdamasi abstrakčia duomenų analize ir bendrais atliktų saugumo tyrimų rezultatais.

3. Saugumo rekomendacija jokiomis aplinkybėmis nenustatoma atsakomybė arba kaltė dėl avarijos.“

Airijos teisė

Komercinės jūrų laivybos įstatymas

8 Pagal *Merchant Shipping (Investigation of Marine Casualties) Act 2000* (2000 m. Komercinės jūrų laivybos (jūrų laivų avarijų tyrimai) įstatymas) (toliau – Komercinės jūrų laivybos įstatymas) 7 straipsnį buvo įsteigta *Marine Casualty Investigation Board* (Jūrų laivų avarijų tyrimo valdyba, Airija) (toliau – MCIB). Pagal to straipsnio 1 dalį MCIB užduotis – „jūrų laivų avarijos atveju atlikti tyrimą ir skelbti tokių tyrimų ataskaitas“. Pagal minėto straipsnio 3 dalį šiai įstaigai suteikiami „įgaliojimai, būtini vykdant jos funkcijas arba susiję su tokiu vykdymu“.

9 Komercinės jūrų laivybos įstatymo 8 straipsnyje numatyta, kad „vykdydama savo funkcijas [MCIB] yra nepriklausoma nuo ministro ir apskritai nepriklausoma nuo bet kurio kito asmens ar institucijos, kurių interesai galėtų prieštarauti (MCIB) vykdomoms funkcijoms“. Pagal šio įstatymo 2 straipsnį terminas „ministras“ turi būti suprantamas kaip jūrų ir gamtos išteklių ministras.

10 Minėto įstatymo 9 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„[MCIB] sudaro:

a) trys ministro paskirti asmenys;

b) vyriausiasis inspektorius ir

c) *Department of the Marine and Natural Resources* (Jūrų ir gamtos išteklių ministerija, Airija) Generalinis sekretorius arba jo įgaliotas asmuo.“

11 To paties įstatymo 9 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad vieną iš asmenų, paskirtų pagal to paties straipsnio 1 dalį, ministras skiria MCIB pirmininku, o kitą asmenį – to pirmininko pavaduotoju.

12 Komercinės jūrų laivybos įstatymo 2 straipsnyje sąvoka „vyriausiasis inspektorius“ apibrėžta taip: asmuo, užimantis Jūrų ir gamtos išteklių ministerijai pavaldžios *Marine Survey Office* (Laivybos priežiūros tarnyba, Airija) vyriausiojo inspektoriaus pareigas arba vykdantis jo funkcijas.

13 Šio įstatymo 17 straipsnyje įtvirtintos interesų konfliktus reglamentuojančios taisyklės ir, be kita ko, numatyta, kad MCIB nariai, taip pat konsultantai, ekspertai ir tyrėjai privalo pranešti apie „bet kokį finansinį ar kitokio pobūdžio suinteresuotumą, siejamą arba susijusį su jūrų laivų avarijoje dalyvavusiu laivu ar laivo kroviniu ar bet kokiais kitais klausimais, kurie bus pateikti nagrinėti [MCIB]“.

Komercinės jūrų laivybos taisyklės

14 Pagal *European Communities (Merchant Shipping) (Investigation of Accidents) Regulations 2011* (2011 m. Europos Bendrijų komercinės jūrų laivybos taisyklės (Avarijų tyrimai), toliau – Komercinės jūrų laivybos taisyklės) 4 taisyklę MCIB, taikant Direktyvos 2009/18 8 straipsnį, įsteigta kaip nuolatinė tyrimo įstaiga.

15 Pagal šių taisyklių 6 taisyklę labai sunkios avarijos atveju MCIB privalo atlikti saugumo tyrimus, o sunkios avarijos atveju atlieka preliminarų vertinimą, tada nusprendžia, ar atlikti tokį tyrimą.

16 Pagal komercinės jūrų laivybos taisyklių 11 taisyklę numatyta skelbti ataskaitą apie bet kokį atliktą saugumo tyrimą.

17 Šių taisyklių 12 taisyklės 1 dalyje nustatyta, kad MCIB suinteresuotosioms šalims rengia saugumo rekomendacijas ir užtikrina, kad jos rekomendacijų būtų laikomasi, kaip numatyta Sąjungos ir tarptautinės teisės aktuose. Šios taisyklės 2 dalyje numatyta, kad MCIB pateiktomis saugumo rekomendacijomis jokiu būdu negali būti naudojamasi siekiant nustatyti atsakomybę arba kaltę dėl įvykusios avarijos.

Ikiteisminė procedūra ir procesas Teisingumo Teisme

18 2015 m. liepos 13 d., vykstant „ES Pilot“ procedūrai, Komisija nusiuntė Airijai raštą, jame prašė pateikti paaiškinimų įvairiais klausimais, susijusiais su Direktyvos 2009/18 įgyvendinimu, ir, be kita ko, paaiškinti Airijos teisėje numatytą veiklos nepriklausomumo ir nešališkumo, kurių reikalaujama pagal šios direktyvos 8 straipsnį, užtikrinimo tvarką. Šiuo klausimu ji pažymėjo, kad du MCIB nariai, t. y. vyriausiasis inspektorius ir *Department of Transports, Tourism and Sports* (Transporto, turizmo ir sporto ministerija, Airija, toliau – DTTS), kuriai šiuo metu tenka Jūrų ir gamtos išteklių ministerijos funkcijos, Generalinis sekretorius vykdė kitas teisės aktuose numatytas funkcijas ir kontroliavo taisyklių jūrų transporto ir (arba) žvejybos srityje taikymą.

19 2015 m. rugsėjo 17 d. Airija atsakė į šį laišką, remdamasi Komercinės jūrų laivybos įstatymo 8 straipsnyje įtvirtintu nepriklausomumo principu. Ji paaiškino MCIB struktūrą ir veiklą, taip pat vyriausiojo inspektoriaus, šios įstaigos nario, ir jo pavaduotojo vaidmenį MCIB pradedant tyrimą arba rengiant ataskaitą apie avariją jūroje. Ji taip pat pažymėjo, kad tokiais atvejais ministras ir DTTS neatlieka jokio vaidmens.

20 2016 m. balandžio 29 d. Komisija Airijai išsiuntė oficialų pranešimą, jame pažymėjo, kad priemonių, kurių ėmėsi ši valstybė narė, nepakanka siekiant užtikrinti, kad MCIB laikytųsi Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalyje nustatytų nepriklausomumo reikalavimų, nes, pirma, Laivybos priežiūros tarnybos vyriausiasis inspektorius ir DTTS Generalinis sekretorius yra MCIB nariai, antra,

Airijos jūrų transporto sektoriuje viską kontroliuoja ir už viską atsako DTTS, trečia, šiai tarnybai tenka reglamentavimo ir taisyklių taikymo kontrolės funkcijos, pavyzdžiui, laivų tikrinimas ir registravimas, jūrininkų kompetencijos patvirtinimas ir persekiojimo inicijavimas teisės aktų pažeidimo atveju.

21 2016 m. birželio 22 d. Airija atsakė į šį oficialų pranešimą, be kita ko, pažymėdama, kad MCIB atitinka Direktyvos 2019/18 8 straipsnyje numatytus nepriklausomumo reikalavimus, kad Komisija neįrodė, jog yra tam tikras MCIB narių, kaip ministerijos, kuriai jie yra pavaldūs, tarnautojų, interesų konfliktas ir kad minėtoje nuostatoje nustatyti reikalavimai praktiškai nevykdomi.

22 2017 m. balandžio 28 d. Komisija Airijai išsiuntė pagrįstą nuomonę, joje tvirtino, kad neįsteigusi tyrimo įstaigos, kuri organizaciniu, teisinės struktūros požiūriu ir priimdama sprendimus nepriklauso nuo bet kurios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai, Airija neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalį. Komisija šią valstybę narę paragino imtis reikiamų priemonių šioje pagrįstoje nuomonėje nurodytiems trūkumams pašalinti per du mėnesius nuo jos gavimo.

23 2017 m. birželio 22 d. Airija, atsakydama į šią pagrįstą nuomonę, užginčijo Komisijos inkriminuojamą įsipareigojimų neįvykdymą.

24 Kadangi Airijos atsakymas Komisijos netenkino, ji nusprendė pareikšti šį ieškinį.

Dėl ieškinio

Šalių argumentai

25 Komisija priekaištauja Airijai dėl to, kad ji nesilaiko Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalies nuostatų, nes nacionalinėje teisėje nenumatė teisės aktų, kurie užtikrina MCIB nepriklausomumą organizaciniu, teisinės struktūros ir sprendimo priėmimo tvarkos požiūriu nuo bet kurios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai.

26 Ši institucija pažymi, kad nors Komercinės jūrų laivybos įstatymo 8 straipsnyje numatyta, kad MCIB yra nepriklausoma nuo bet kurio kito asmens ar institucijos, kurių interesai galėtų prieštarauti jos vykdomoms funkcijoms, šio įstatymo 9 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad MCIB sudaro penki nariai, vienas kurių būtinai yra vyriausiasis inspektorius, o kitas – DTTS Generalinis sekretorius arba jo įgaliotas asmuo. Komisija pažymi, kad tas vyriausiasis inspektorius ir DTTS Generalinis sekretorius vykdo įprastas MCIB narių funkcijas atitinkamai kaip Laivybos priežiūros tarnybos direktorius ir DTTS Generalinis sekretorius. Komercinio jūrų laivyno įstatymo 9 straipsnyje šių dviejų MCIB narių statusas aiškiai siejamas su minėtų kitų funkcijų vykdymu.

27 Komisija nurodo, pirma, kad atsižvelgiant į DTTS struktūrą Laivybos priežiūros tarnyba yra atsakinga už laivų patikrinimą, tyrimų atlikimą, laivų ir jų radijo įrangos sertifikavimą ir registraciją, jūrininkų egzaminavimą ir kompetencijos patvirtinimą, taip pat už taikytinų normų laikymosi kontrolę; tai atlikdama ji tikrina struktūrinius padalinius ir įrenginius, o teisės aktų pažeidimo atveju inicijuoja persekiojimą. Jis pažymi, kad, kontroliuodama teisės aktų taikymą, ši tarnyba taip pat turi skelbti pranešimus jūrininkams visais svarbiais klausimais.

28 Komisija priduria, kad DTTS Generalinis sekretorius vadovauja visai šiai ministerijai ir yra atsakingas už kasdienį jos valdymą. Ji teigia, kad jam, be kita ko, pavaldi Laivybos priežiūros tarnyba, Airijos pakrančių apsaugos tarnyba ir jūrų saugumo politikos struktūrinis padalinys, atsakingas už politiką ir teisės aktų rengimą saugumo ir saugos srityje, įskaitant jūrų laivų eismo stebėseną.

29 Antra, Komisija nurodo, kad labai sunkių jūrų laivų avarijų atveju MCIB privalo atlikti tyrimus, jeigu jose dalyvavo su Airijos vėliava plaukiojantys laivai arba jos įvyko Airijos vandenyse.

30 Remdamasi šiomis dviem aplinkybėmis ji daro išvadą, kad paprastai bet koks saugumo tyrimas yra susijęs su DTTS ir jos Generalinio sekretoriaus veikla ir atsakomybe ir konkrečiai su Laivybos priežiūros tarnyba ir jos vyriausiuoju inspektoriumi. Iš tiesų aptariamiems MCIB nariams tuo pačiu metu tenka atsakomybė ir už su Airijos vėliava plaukiojančių laivų saugumą jūroje, ir už saugumo Airijos vandenyse patikrinimus. Tokiu atveju nesilaikoma Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalyje numatyto reikalavimo. Tai, kad MCIB gali atlikti ne tik šios direktyvos 5 straipsnyje nurodytus tyrimus, bet ir vykdyti kitą veiklą, taip pat neatitinka to 8 straipsnio 1 dalyje numatytų nepriklausomumo reikalavimų.

31 Komisija priduria, kad atlikusi tyrimą MCIB atitinkamoms šalims turi pateikti saugumo rekomendacijų ir užtikrinti, kad jos rekomendacijų būtų laikomasi pagal Sąjungos ir tarptautinę teisę, kaip numatyta Komercinės jūrų laivybos taisyklių 11 taisyklės 1 dalyje ir 12 taisyklės 1 dalyje, siekiant pagerinti saugumą jūroje ir prisidėti prie jūrų laivų avarijų rizikos sumažinimo ateityje. Iš to ji daro išvadą, kad vyriausiasis inspektorius ir DTTS Generalinis sekretorius praktiškai gali būti priversti teikti rekomendacijas sau patiems, nes visas MCIB rekomendacijas, kuriomis siekiama pagerinti jūrų saugumą arba užtikrinti konkrečių per tyrimą nustatytų saugumo problemų stebėseną, turėtų įgyvendinti DTTS ir (arba) Laivybos priežiūros tarnyba, įgaliota kontroliuoti teisės aktų taikymą ir skelbti pranešimus jūrininkams konkrečiomis temomis.

32 Komisija pripažįsta, kad nei atsižvelgiant į Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalies formuluotę, nei siekiant joje nustatytų tikslų nereikalaujama, kad tyrimo įstaiga būtų nepriklausoma nuo visų viešųjų įstaigų. Vis dėlto ji pabrėžia, kad pagal šią nuostatą tyrimo įstaiga organizaciniu, teisinės struktūros požiūriu ir priimdama sprendimus turi būti nepriklausoma nuo bet kurios šalies, kurios interesai „galėtų prieštarauti“ jai pavestoms užduotims. Iš pavartotos tariamosios nuosakos aiškiai matyti, kad nustatant tokią pareigą minėta direktyva siekiama užkirsti kelią galimiems interesų konfliktams, o tai turėtų paskatinti valstybes nares numatyti pakankamas teisines tyrimo įstaigos nepriklausomumo garantijas, be kita ko, nuo reguliavimo funkcijas vykdančių subjektų, kai šios funkcijos sutampa su saugumo tyrimų dalykų.

33 Atsižvelgiant į dviejų iš penkių MCIB narių statusą, egzistuoja esminė interesų konflikto rizika. Airijos vyriausybės argumentas dėl praktikos, pagal kurią vadovaujančio inspektoriaus pavaduotojas pačioje DTTS priima sprendimus dėl MCIB atliktų tyrimų arba nagrinėja pastarosios rekomendacijas, pateiktas tyrimo ataskaitoje ir adresuotas ministrui ar DTTS, reiškia, kad Airija netiesiogiai pripažįsta, jog toks interesų konfliktas egzistuoja dėl to, kad vyriausiasis inspektorius ir DTTS Generalinis sekretorius yra MCIB nariai. Tai, kad praktiškai pačioje DTTS pasitelkiamas vyriausiojo inspektoriaus pavaduotojas, bet kuriuo atveju negali būti laikoma pakankama nepriklausomumo garantija.

34 Dėl MCIB ataskaitų, kuriomis Airija remiasi, siekdama įrodyti, kad praktiškai ši veikia nepriklausomai nuo DTTS, Komisija pabrėžia, jog pažymėdama, kad savo ataskaitose MCIB atkreipia dėmesį į Airijos teisės aktų ar jų taikymo aspektus, kurie galėtų būti patobulinti, Airija netiesiogiai pripažįsta, kad per MCIB atliekamus saugumo tyrimus nagrinėjama DTTS veikla, taigi jie yra su ja susiję.

35 Iš pradžių Airija primena, pirma, Komercinės jūrų laivybos įstatymo 8 ir 17 straipsnių nuostatas, pagal kurias numatytas MCIB nepriklausomumas ir nustatomos taisyklės, taikomos esant šios įstaigos narių interesų konfliktams. Ji priduria, kad pastarajai taikomas *Ethics in Public Office Act 1995* (1995 m. Įstatymas dėl etikos taisyklių valstybės tarnyboje) ir *Standards in Public Office Act 2001* (2001 m. Įstatymas dėl standartų valstybės tarnyboje); juose numatyta, kad tam tikras pareigas valstybės tarnyboje einantys asmenys privalo deklaruoti interesus, kurie gali turėti didelės įtakos jų užduočių atlikimui. Airija taip pat nurodo, kad įstatymu įkurta *Standards in Public Office Commission* (Standartų valstybės tarnyboje komisija, Airija), kuri turi tirti skundus ir pateikti tarnautojams išsamias teisės aktų laikymosi gaires.

36 Šie teisės aktai taikomi MCIB. Jai taip pat taikomas *Code of Practice for the Governance of State bodies* (Geros valstybės institucijų valdymo praktikos kodeksas), kurio 5 straipsnio 1 dalyje numatyta MCIB pareiga patvirtinti savo narių ir darbuotojų elgesio kodeksą. Šiuo klausimu Airija remiasi MCIB *Code of Business Conduct* (Profesinio elgesio kodeksas) ir pabrėžia, kad šiame kodekse numatytos taisyklės, susijusios su šios įstaigos nešališkumu, interesų konfliktų sprendimu, informacijos prieinamumu ir teisiniais MCIB įsipareigojimais.

37 Antra, Airija ginčija Komisijos argumentus, kad bet koks MCIB atliekamas tyrimas neišvengiamai susijęs su DTTS veikla ir atsakomybe. Ji nurodo kelis pavyzdžius, kurie, kaip ji mano, patvirtina, kad kai kurie tyrimai nėra susiję su DTTS veikla ar atsakomybe. Be to, Airija pažymi, kad Komercinės jūrų laivybos įstatyme numatyta, jog DTTS inspektoriai nedalyvauja MCIB atliekamuose tyrimuose. Be to, tam, kad būtų galima taikyti Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 2 dalį ir 14 straipsnio 2 dalį, MCIB sudarė nepriklausomų tyrėjų grupę; iš šios grupės narių ji kiekvienu konkrečiu atveju, atsižvelgdama į tyrimo poreikius, skiria konkretų tyrėją.

38 Trečia, Airija pažymi, kad MCIB sudaro penki nariai, todėl du Komisijos nurodyti nariai neturi jos kontrolės. Visos MCIB pateiktos rekomendacijos buvo skirtos Airijos viešosioms įstaigoms, o ne dviem aptariamiems nariams. MCIB Laivybos priežiūros tarnybai nėra pateikusi nė vienos saugumo rekomendacijos, ir tai, kad ji rengia tyrimo ataskaitas, kuriose pateikiamos DTTS skirtos rekomendacijos, veikiau įrodo jos nepriklausomumą, o ne jį paneigia.

39 Po šių pirminių pastabų Airija toliau nurodo tris aspektus.

40 Pirma, ši valstybė narė teigia, jog Direktyvoje 2009/18 reikalaujama, kad MCIB būtų nepriklausoma nuo bet kurios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestoms užduotimis, o ne nuo DTTS; taip, jos nuomone, daroma nuoroda į laivo savininką ar bet kurį kitą asmenį, tiesiogiai susijusį su tiriamu incidentu, o ne į tokią viešąją įstaigą, kokia yra DTTS.

41 Be to, Direktyvoje 2009/18 nėra konkretaus reikalavimo, kad tyrimo įstaiga turi būti nepriklausoma nuo reguliavimo institucijų.

42 Šiuo klausimu Airija pažymi, kad Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, nustatančios pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančios 2005 m. lapkričio 23 d. [d]irektyvas 1999/35/EB ir 2002/59/EB [COM (2005 590 *final*)] (toliau – Pasiūlymas dėl direktyvos), 8 straipsnio 1 dalyje buvo numatyta, kad tyrimo įstaiga „veikia nepriklausomai, ypač nuo tokių nacionalinių institucijų, kurios yra atsakingos už tinkamumo plaukioti nustatymą, sertifikatų išdavimą, tikrinimą, laivo įgulos komplektavimą, saugų plaukiojimą, remontą, jūrų eismo valdymą, uosto valstybės kontrolę, jūrų uostų darbą ir apskritai nuo bet kokios kitos šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti tokiai įstaigai ar organizacijai patikėtai užduočiai“.

43 Vis dėlto ši formuluotė nebuvo pakartota 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendrojoje pozicijoje (EB) Nr. 17/2008, siekiant priimti … Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/…/EB, nustatančią pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančią [d]irektyvas 1999/35/EB ir 2002/59/EB (OL C 184 E, 2008, p. 23); joje buvo panaikintas reikalavimas turėti nuo nacionalinių institucijų, turinčių kompetenciją jūrų reikalų srityje, nepriklausomą tyrimo įstaigą.

44 Be to, jei Sąjungos teisės aktų leidėjas būtų norėjęs, kad tyrimo įstaiga būtų nepriklausoma nuo visų viešųjų įstaigų arba nuo bet kokios galimos įtakos, kaip teigia Komisija, jis būtų galėjęs išreikšti šią sąlygą, kaip tai padarė kituose taikant Sąjungos teisėkūros procedūrą priimtuose aktuose.

45 Antra, Airija tvirtina, kad Komisija negali remtis prezumpcija, pagal kurią vyriausiajam inspektoriui ir DTTS Generaliniam sekretoriui, MCIB nariams, įtakos turi už šios įstaigos ribų vykdomos funkcijos, o šie du nariai daro įtaką MCIB.

46 Airija pažymi, kad pastarieji MCIB yra mažuma ir kad Komisija nepateikė konkrečių įrodymų, patvirtinančių, jog buvo pakenkta MCIB nešališkumui ar nepriklausomumui. Negalima remtis tokia prezumpcija. Airija tvirtina, kad Komisija negali daryti prielaidos, jog nepriklausomumo stoką lemia dviejų įstaigų struktūriniai ryšiai, ir juo labiau negali remtis tik tokiais ryšiais grindžiamu interesų konfliktu.

47 Trečia, Airija kaip pavyzdžius nurodo kelias MCIB ataskaitas, kuriose pažerta kritikos ir yra rekomendacijų Airijos pakrančių apsaugos tarnyboms ir apskritai dėl Airijos teisės aktų ar jų įgyvendinimo, o tai įrodo MCIB nepriklausomumą nuo DTTS.

Teisingumo Teismo vertinimas

48 Komisija pažymi, kad pagal Komercinės jūrų laivybos įstatymo 9 straipsnį DTTS Generalinis sekretorius, vadovaujantis visai šiai ministerijai, ir Laivybos priežiūros tarnybos, kuri yra pavaldi DTTS, vyriausiasis inspektorius yra ir MCIB nariai. Atsižvelgiant į DTTS ir minėtoje tarnyboje vykdomas funkcijas, šie du asmenys, greta savo funkcijų MCIB, yra atsakingi už su Airijos vėliava plaukiojančių laivų jūrų saugumą, taip pat už Airijos vandenų saugumą. Nurodydama tai Komisija tvirtina, kad Airija neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalį, nes ši valstybė narė neturi teisės aktų, kurie užtikrintų MCIB nepriklausomumą organizaciniu, teisinės struktūros ir sprendimų priėmimo tvarkos požiūriu nuo bet kurios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai.

49 Šiuo klausimu pirmiausia reikia pažymėti, kad pagal Komercinės jūrų laivybos įstatymo 7 straipsnį ir Komercinės jūrų laivybos taisyklių 4 taisyklę MCIB Airijoje turi vykdyti Direktyvos 2009/18 8 straipsnyje numatytos tyrimo įstaigos funkcijas. Būtent ši įstaiga yra atsakinga už šios direktyvos 5 straipsnyje nurodytų tyrimų atlikimą.

50 Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad valstybės narės užtikrina, kad už saugumo tyrimų atlikimą būtų atsakinga nešališka nuolatinė tyrimo įstaiga. Šioje nuostatoje taip pat numatyta, kad „siekiant saugumo tyrimą atlikti nešališkai, tyrimo įstaiga organizaciniu bei teisinės struktūros atžvilgiu ir priimdama sprendimus nepriklauso nuo jokios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai“.

51 Pirma, dėl klausimo, ar DTTS ir Laivybos priežiūros tarnyba yra šalys, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalį, kurių interesai gali prieštarauti MCIB pavestai užduočiai, reikia priminti šios direktyvos tikslą.

52 Pagal direktyvos 1 straipsnį jos tikslas – pagerinti saugumą jūroje, užkirsti kelią taršai iš laivų ir sumažinti jūrų laivų avarijų pavojų teikiant pagalbą operatyviai atliekamiems saugumo tyrimams ir tinkamai analizuojant jūrų laivų avarijas ir incidentus, siekiant nustatyti jų priežastis, taip pat užtikrinant, kad saugumo tyrimų ataskaita ir pasiūlymai, kaip pagerinti padėtį, būtų tikslūs ir pateikiami laiku.

53 Šios direktyvos 13 straipsnyje nurodyta, jog labai svarbu, kad avarijų ir incidentų, susijusių su jūrų laivais arba kitais laivais uostuose ar kitose apribotose jūrų teritorijose, saugumo tyrimai būtų atliekami nešališkai, siekiant veiksmingai nustatyti tokių avarijų ar incidentų aplinkybes ir priežastis. Toje pačioje konstatuojamojoje dalyje numatyta, kad, siekiant išvengti interesų konflikto, tokius tyrimus turėtų atlikti kvalifikuoti tyrėjai, kontroliuojami nepriklausomos įstaigos ar subjekto, kuriems suteikti būtini įgaliojimai.

54 Be to, nors pagal Direktyvos 2009/18 15 straipsnio 3 dalį ir 26 konstatuojamąją dalį saugumo tyrimais nesiekiama nustatyti atsakomybės arba kaltės, vis dėlto atsižvelgiant į juos rengiamos šios direktyvos 14 straipsnyje numatytos avarijų tyrimų ataskaitos. Pagal minėtos direktyvos 15 straipsnio 1 dalį

subjektai, kuriems tyrimo įstaigos pateikė saugumo rekomendacijas, turi į jas tinkamai atsižvelgti. Kaip nurodyta Direktyvos 2009/18 25 konstatuojamojoje dalyje, valstybės narės ir Sąjunga taip pat turėtų tinkamai į jas atsižvelgti, kad pagerintų jūrų saugumą.

55 Pagal Komercinės jūrų laivybos įstatymo 7 straipsnį ir Komercinės jūrų laivybos taisyklių 6 ir 12 taisykles MCIB yra įpareigota atlikti saugumo tyrimus ir rengti ataskaitas bei rekomendacijas, kurios gali lemti jūrų laivybą reglamentuojančių teisės aktų priėmimą.

56 Iš Teisingumo Teismui pateiktos bylos medžiagos matyti, kad už šiuos teisės aktus atsakinga DTTS. Be to, jūrų saugumo politikos struktūrinis padalinys, kuris yra pavaldus šiai ministerijai, atsako už politiką ir teisės aktų rengimą saugumo ir saugos srityje, įskaitant jūrų laivų eismo stebėseną.

57 Maža to, atliekant tyrimus MCIB taip pat gali prireikti vykdyti veiklą, susijusią su jūrų saugumu, patikrinimais, tyrimais, laivų sertifikavimu ir registravimu.

58 Neginčijama, kad paprastai DTTS yra atsakinga už su Airijos vėliava plaukiojančių laivų ir Airijos vandenyse esančių laivų jūrų saugumą. DTTS taip pat pavaldžios Airijos pakrančių apsaugos tarnybos ir Laivybos priežiūros tarnyba, kuri yra atsakinga už laivų patikrinimą, tyrimų atlikimą, laivų ir jų radijo įrangos sertifikavimą ir registraciją, jūrininkų egzaminavimą ir kompetencijos patvirtinimą, taip pat už taikytinų normų laikymosi kontrolę, o tai atlikdama ji tikrina struktūrinius padalinius ir įrenginius bei inicijuoja persekiojimą teisės aktų pažeidimo atveju.

59 Iš to matyti, kad atliekant tyrimus MCIB gali prireikti vykdyti veiklą, kurią tiesiogiai užtikrina ne tik DTTS, bet ir jūrų saugumo politikos struktūrinis padalinys, pakrančių apsaugos tarnybos ir Laivybos priežiūros tarnyba, o jos rengiamose ataskaitose ji gali būti priversta kvestionuoti šioms valdžios institucijoms suteiktų įgaliojimų įgyvendinimą ir teikti rekomendacijas dėl praktikos, kurios reikia laikytis ateityje, arba reformų, kurių reikia imtis.

60 Iš to darytina išvada, kad DTTS ir Laivybos priežiūros tarnyba yra šalys, kurių interesai gali prieštarauti MCIB pavestai užduočiai, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalį.

61 Šios išvados negali paneigti Airijos pateikti argumentai.

62 Šios valstybės narės teigimu, Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalimi siekiama užtikrinti tyrimo įstaigos nepriklausomumą tik nuo laivo savininkų ar bet kurio kito asmens, tiesiogiai susijusio su tiriamu incidentu.

63 Grįsdama šią poziciją Airija remiasi tuo, kad Direktyvoje 2009/18 neliko Pasiūlyme dėl direktyvos numatytos sąlygos. Airijos teigimu, tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas panaikino šią sąlygą ir pasirinko tik Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą nuostatą, įrodo, jog reikalavimas turėti nuo nacionalinių institucijų, turinčių kompetenciją jūrų reikalų srityje, nepriklausomą tyrimo įstaigą buvo panaikintas.

64 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad Pasiūlyme dėl direktyvos nurodytoje sąlygoje buvo minimas tik kompetentingų nacionalinių institucijų funkcinis nepriklausomumas, t. y. kad tyrimo įstaiga „veikia nepriklausomai, ypač nuo tokių nacionalinių institucijų, kurios yra atsakingos už tinkamumo plaukioti nustatymą, sertifikatų išdavimą, tikrinimą, laivo įgulos komplektavimą, saugų plaukiojimą, remontą, jūrų eismo valdymą, uosto valstybės kontrolę, jūrų uostų darbą ir apskritai nuo bet kokios kitos šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti tokiai įstaigai ar organizacijai patikėtai užduočiai“. Vis dėlto Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalies formuluotė, kurią priėmė Sąjungos teisės aktų leidėjas, neapsiriboja tik funkciniu nepriklausomumu, joje numatytas kur kas platesnis nepriklausomumas, nes šiuo metu valstybės narės įpareigotos užtikrinti, kad tyrimo įstaiga būtų nepriklausoma organizaciniu, teisinės struktūros ir sprendimų priėmimo tvarkos požiūriu, taip pat nuo bet kurių asmenų, kurių interesai galėtų prieštarauti šiai įstaigai pavestai užduočiai. Taigi negalima sutikti su tuo, kad

pasirinkdamas tokią Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalies formuluotę Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo, kad viešosios valdžios institucijos nebūtų priskirtos prie šalių, nuo kurių turi būti užtikrintas tyrimo įstaigos nepriklausomumas.

65 Be to, Airija tvirtina, kad jei Sąjungos teisės aktų leidėjas būtų norėjęs, kad tyrimo įstaiga būtų nepriklausoma nuo visų viešųjų įstaigų arba nuo bet kokios galimos įtakos, kaip teigia Komisija, jis būtų galėjęs išreikšti šią sąlygą, kaip tai padarė 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 281, 1995, p. 31; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 15 t., p. 355) ir 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016, p. 1).

66 Vis dėlto, viena vertus, iš jos rašytinių pareiškimų nematyti, kad Komisija tvirtino, jog tyrimo įstaiga turi būti nepriklausoma nuo bet kokių viešųjų įstaigų.

67 Kita vertus, nors tiesa, kad tos direktyvos 28 straipsnyje ir to reglamento 52 straipsnyje nepriklausomumo reikalavimas suformuluotas kitaip nei Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalyje, vien dėl to, kad šių nuostatų redakcija skiriasi, Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalis negali būti aiškinama kitaip, nei numatyta šioje nuostatoje. Joje reikalaujama, kad organizaciniu, teisinės struktūros požiūriu ir priimdama sprendimus tyrimo įstaiga būtų nepriklausoma nuo „jokios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti šiai įstaigai ar organizacijai pavestai užduočiai“, ir ši frazė gali apimti, be kita ko, viešosios valdžios institucijas.

68 Antra, reikia išnagrinėti, ar, kaip teigia Komisija, MCIB nepriklausomumas nuo DTTS ir Laivybos priežiūros tarnybos nėra užtikrintas dėl to, kad MCIB yra du nariai, kurie tuo pat metu vykdo funkcijas DTTS ir šioje tarnyboje.

69 Komisija visų pirma pažymi, kad pagal Komercinės jūrų laivybos įstatymo 9 straipsnį MCIB sudaro penki nariai, vienas kurių yra DTTS Generalinis sekretorius arba jo įgaliotas asmuo, o kitas – Laivybos priežiūros tarnybos vyriausiasis inspektorius. Atsižvelgiant į šių dviejų narių lygiagrečiai vykdomas funkcijas, pirma, DTTS arba Laivybos priežiūros tarnyboje ir, antra, MCIB, tai, kad jie yra pastarosios nariai, įrodo, kad Airija nesilaiko įsipareigojimų pagal Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalį.

70 Svarbu pažymėti, kad Komisija netvirtina, jog teisinės struktūros požiūriu MCIB nėra nepriklausoma, todėl reikia tik išnagrinėti, ar tai, kad į šios įstaigos sudėtį įeina DTTS Generalinis sekretorius arba jo įgaliotas asmuo bei Laivybos priežiūros tarnybos vyriausiasis inspektorius, panaikina jos nepriklausomumą organizaciniu ir sprendimo priėmimo tvarkos požiūriu.

71 Dėl „nepriklausomumo“ sąvokos reikia pažymėti, kad nei Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalyje, nei kitoje jos nuostatoje ši sąvoka nėra apibrėžta. Todėl reikia remtis jos įprasta prasme. Kiek tai susiję su viešaisiais organais, nepriklausomumas paprastai reiškia statusą, kuris atitinkamam organui užtikrina galimybę veikti laisvai įstaigų, nuo kurių turi būti užtikrintas jo nepriklausomumas, atžvilgiu ir apsaugoti jį nuo bet kokių nurodymų ar spaudimo (pagal analogiją žr. 2018 m. birželio 13 d. Sprendimo *Komisija / Lenkija*, C-530/16, EU:C:2018:430, 67 punktą).

72 Nagrinėjamu atveju Komercinės jūrų laivybos įstatymo 8 straipsnyje numatyta, jog MCIB, vykdydama savo funkcijas, yra nepriklausoma nuo DTTS ir apskritai nepriklauso nuo bet kurio kito asmens ar subjekto, kurio interesai galėtų prieštarauti MCIB vykdomoms funkcijoms. Be to, šio įstatymo 17 straipsnyje įtvirtintos MCIB narių interesų konfliktų sprendimo taisyklės; pastarajai taip pat taikomos etikos taisyklės.

73 Vis dėlto, neatsižvelgiant į šias nuostatas, kuriose įtvirtintas bendrasis nepriklausomumo principas ir su interesų konfliktais susijusios taisyklės, Komercinės jūrų laivybos įstatymo 9 straipsnio 1 dalyje, siejamoje su šio įstatymo 2 straipsniu, numatyta, kad DTTS Generalinis sekretorius ir Laivybos priežiūros tarnybos vyriausiasis inspektorius yra MCIB nariai. Dėl to, kad į šios tyrimo įstaigos sudėtį įeina du tarnautojai, atsakingi atitinkamai už DTTS ir šią tarnybą, t. y. viešosios valdžios institucijas, kurių interesai gali prieštarauti MCIB pavestai užduočiai, šios institucijos nepriklausomumas tiek organizaciniu, tiek sprendimų priėmimo tvarkos požiūriu nėra užtikrinamas.

74 Iš tiesų vien tokių narių, kurių interesų konflikto situacija yra akivaizdi, nes jie tuo pačiu metu yra ir MCIB nariai, ir atsakingi už viešosios valdžios institucijas, kurių veiksmus ši tyrimo įstaiga gali tirti ir kurioms ji gali pažerti kritikos ar pateikti rekomendacijų, egzistavimas savaime nesuderinamas su šios įstaigos nepriklausomumu organizaciniu požiūriu.

75 Vaidmuo, kurį šie nariai gali atlikti tyrimo įstaigai priimant sprendimus, tam tikrais atvejais palankius jiems pavaldžioms administravimo institucijoms, be kita ko, gindami jų taikomas taisykles, procedūras ir praktiką, gali turėti įtakos MCIB nepriklausomumui priimant sprendimus.

76 Tokio interesų konflikto ir galimo vaidmens pakanka Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalies pažeidimui nustatyti, nes valstybės narės privalo imtis priemonių, kuriomis iš anksto užtikrinamas objektyvus tyrimo įstaigos nepriklausomumas; tai patvirtina tariamosios nuosakos vartojimas tos nuostatos žodžių junginyje „galėtų prieštarauti“.

77 Taigi, priešingai, nei teigia Airija, siekiant įrodyti pažeidimą nebūtina konstatuoti, kad tam tikrais atvejais tyrimo įstaiga veikė šališkai, nes nepriklausomumo sąlygos turi būti objektyviai įvykdytos, kad MCIB būtų apsaugota nuo bet kokios tiesioginės ar netiesioginės šalių, kurių interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai, įtakos (pagal analogiją žr. 2012 m. spalio 16 d. Sprendimo *Komisija / Austrija*, C-614/10, EU:C:2012:631, 41 punktą).

78 Vadinasi, MCIB ataskaitos, kurias Airija nurodė kaip pavyzdžius ir kuriose DTTS arba Laivybos priežiūros tarnybai buvo pažerta kritikos arba pateiktos rekomendacijos, negali patvirtinti, kad ši valstybė narė įvykdė įsipareigojimus pagal Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalį.

79 Be to, priešingai, nei teigia Airija, aplinkybė, kad atitinkami nariai sudaro MCIB mažumą, nėra svarbi, nes tai, kad tyrimo įstaigą sudaro nors vienas narys, tuo pačiu metu vykdantis funkcijas šalyje, kurios interesai galėtų prieštarauti šiai įstaigai pavestai užduočiai, reiškia, kad ši įstaiga negali išvengti įtarimų šališkumu (pagal analogiją žr. 2012 m. spalio 16 d. Sprendimo *Komisija / Austrija*, C-614/10, EU:C:2012:631, 52 punktą).

80 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad neįsteigusi tyrimo įstaigos, kuri organizaciniu požiūriu ir priimdama sprendimus būtų nepriklausoma nuo bet kurios šalies, kurios interesai galėtų prieštarauti jai pavestai užduočiai, Airija neįvykdė įsipareigojimų pagal Direktyvos 2009/18 8 straipsnio 1 dalį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

81 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 138 straipsnio 1 dalį iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo.

82 Kadangi Komisija reikalavo priteisti bylinėjimosi išlaidas ir Airija pralaimėjo bylą, pastaroji turi jas padengti.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

1. **Neįsteigusi tyrimo įstaigos, kuri organizaciniu požiūriu ir priimdama sprendimus būtų nepriklausoma nuo bet kurios šalies, kurios interesai galėtų prieštarautų jai pavestai užduočiai, Airija neįvykdė įsipareigojimų pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB, nustatančios pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB, 8 straipsnio 1 dalį.**

2. **Priteisti iš Airijos bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.