Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

9. juuli 2020*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine – Meretranspordisektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted – Direktiiv 2009/18/EÜ – Artikli 8 lõige 1 – Osapooled, kelle huvid võiksid olla vastuolus juurdlusorganile usaldatud ülesandega – Juurdlusorgani liikmed, kes täidavad paralleelselt muid ülesandeid – Sõltumatu juurdlusorgani asutamata jätmine

Kohtuasjas C-257/19,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 26. märtsil 2019 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

Euroopa Komisjon, esindajad: S. L. Kalėda ja N. Yerrell,

hageja,

versus

Iirimaa, esindajad: M. Browne, G. Hodge ja A. Joyce, keda abistasid N. J. Travers, *SC*, ja B. Doherty, *BL*,

kostja,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: I. Jarukaitis viienda koja presidendi ülesannetes, Euroopa Kohtu president K. Lenaerts viienda koja kohtuniku ülesannetes, kohtunikud E. Juhász, M. Ilešič ja C. Lycourgos (ettekandja),

kohtujurist: H. Saugmandsgaard Øe,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: inglise.

otsuse

1 Euroopa Komisjon palub oma hagiavalduses Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Iirimaa ei ole asutanud juurdlusorganit, kes on organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega, siis on Iirimaa rikkunud kohustusi, mis tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/35/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ (ELT 2009, L 131, lk 114) artikli 8 lõikest 1.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

2 Direktiivi 2009/18 põhjendustes 2, 13, 25 ja 26 on märgitud:

„(2) Laevaõnnetuste viivitamatu tehniline juurdlus parandab meresõiduohutust, aidates ära hoida selliste õnnetuste kordumist, mille tagajärjeks on inimohvrid, laevahukk või merekeskkonna reostus.

[…]

(13) Ülimalt tähtis on merelaevade või muude sadamates või muudes piiratud merepiirkondades asuvate laevadega seotud õnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdlused viia läbi erapooletul viisil, et teha tõhusalt kindlaks selliste õnnetuste või ohtlike juhtumite asjaolud ja põhjused. Seetõttu peaksid selliseid juurdlusi viima läbi kvalifitseeritud juurdlejad, keda kontrollib vajalike volitustega sõltumatu organ või üksus, et vältida mis tahes huvide konflikti.

[…]

(25) Liikmesriigid ja [liit] peaksid nõuetekohaselt arvesse võtma ohutusjuurdluse põhjal tehtud ohutuse tagamise soovitusi.

(26) Kuna tehnilise ohutusjuurdluse eesmärk on vältida laevaõnnetusi ja ohtlikke juhtumeid, ei tohiks juurdlustulemusi ega ohutuse tagamise soovitusi mingil juhul kasutada süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.“

3 Direktiivi artiklis 1 on sätestatud:

„1. Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada meresõiduohutust ja vältida laevade põhjustatud merereostust ning vähendada seega laevaõnnetuste riski tulevikus; selleks tuleb:

a) hõlbustada ohutusjuurdluste viivitamatut läbiviimist ning laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite nõuetekohast analüüsi, et teha kindlaks nende põhjused, ning

b) tagada õigeaegne ja täpne aruandlus ohutusjuurdluste kohta ning ettepanekute esitamine heastavate meetmete kohta.

2. Käesoleva direktiivi alusel läbiviidavate juurdluste eesmärk ei ole vastutuse ega süü kindlaksmääramine. Liikmesriigid peavad siiski tagama, et juurdlusorgan või -üksus (edaspidi „juurdlusorgan“) ei hoidu täielikust laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjustest aru andmisest põhjusel, et juurdluse tulemused võivad osutada süüle või vastutusele.“

4 Selle direktiivi artiklis 5 on sätestatud:

„1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 8 osutatud juurdlusorgan viib läbi ohutusjuurdluse pärast väga rasket laevaõnnetust,

a) mis on seotud selle liikmesriigi lipu all sõitva laevaga, sõltumata õnnetuse toimumiskohast;

b) mis leiab aset tema territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud [Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonis], olenemata õnnetuses osalenud laeva(de) lipuriigist, või

c) mis on seotud liikmesriigi oluliste huvidega, sõltumata õnnetuse toimumiskohast ja sellega seotud laeva(de) lipuriigist.

2. Lisaks viib juurdlusorgan raskete laevaõnnetuste korral läbi esialgse hindamise, et otsustada, kas algatatakse ohutusjuurdlus või mitte. Kui juurdlusorgan otsustab ohutusjuurdlust mitte algatada, märgitakse kõnealuse otsuse põhjused ja teavitatakse neist vastavalt artikli 17 lõikele 3.

Mis tahes muu laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi korral otsustab juurdlusorgan, kas algatada ohutusjuurdlus või mitte.

[…]“.

5 Direktiivi 2009/18 artiklis 8 on sätestatud:

„1. Liikmesriigid tagavad, et ohutusjuurdluse eest vastutavad erapooletud alalised vajalike volitustega juurdlusorganid ja nõutava ettevalmistusega juurdlejad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud küsimustes.

Ohutusjuurdluse erapooletuks läbiviimiseks on juurdlusorgan organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega.

[…]

2. Juurdlusorgan tagab, et juurdlejatel on oma tavaliste juurdlusülesannetega seotud valdkondades tööalased teadmised ja praktilised kogemused. Lisaks sellele tagab juurdlusorgan, et asjakohane teave on neile vajaduse korral hõlpsasti kättesaadav.

3. Juurdlusorganile usaldatud tegevust võib laiendada meresõiduohutusega seotud andmete kogumisele ja analüüsimisele, eelkõige ennetaval eesmärgil niivõrd, kuivõrd see tegevus ei mõjuta nimetatud organi sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või standardimisega seotud küsimustes.

[…]

5. Juurdlusorganil võimaldatakse reageerida õnnetuseteatele viivitamata mis tahes ajal ning saada piisavaid vahendeid, et oma ülesannet sõltumatult täita. Selle organi juurdlejatele antakse selline pädevus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse.

6. Peale laevaõnnetuste võib juurdlusorgan käesoleva direktiivi alusel teostada juurdlust ka muude juhtumite üle, tingimusel et sellised juurdlused ei ohusta tema sõltumatust.“

6 Selle direktiivi artikli 14 lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. Käesoleva direktiivi alusel läbiviidud ohutusjuurdluse lõppemisel avaldatakse kokkuvõte, mille vormi määrab kindlaks pädev juurdlusorgan ning mis on kooskõlas I lisa asjakohaste jaotistega.

Juurdlusorganid võivad otsustada, et ohutusjuurdluse puhul, mis ei ole seotud väga raske või, kui see on asjakohane, raske laevaõnnetusega ning mille tulemused ei võimalda vältida tulevikus toimuvaid õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid, avaldatakse lihtsustatud kokkuvõte.

2. Juurdlusorganid püüavad teha lõikes 1 osutatud kokkuvõtte, kaasa arvatud selle järeldused ja võimalikud soovitused, üldsusele ja eelkõige merendussektorile kättesaadavaks 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise päevast. Kui lõppkokkuvõtet ei ole võimalik selle aja jooksul koostada, avaldatakse vahekokkuvõte 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise päevast."

7 Direktiivi artiklis 15 on ette nähtud:

„1. Liikmesriigid tagavad, et adressaadid võtavad juurdlusorganite esitatud ohutuse tagamise soovitusi nõuetekohaselt arvesse ning vajaduse korral võtavad piisavaid järelmeetmeid vastavalt [liidu] ja rahvusvahelisele õigusele.

2. Vajaduse korral esitab juurdlusorgan või komisjon ohutuse tagamise soovitusi andmete abstraktse analüüsi ja läbiviidud ohutusjuurdluse üldiste tulemuste põhjal.

3. Ohutuse tagamise soovitust ei või mingil juhul kasutada õnnetuse eest vastutuse või süü kindlaksmääramiseks."

Iiri õigus

Kaubandusliku meresõidu seadus

8 Iirimaa 2000. aasta kaubandusliku meresõidu (mereõnnetuste juurdlus) seaduse (Merchant Shipping (Investigation of Marine Casualties) Act 2000; edaspidi „kaubandusliku meresõidu seadus") artikliga 7 asutati Marine Casualty Investigation Board (mereõnnetuste juurdlusamet, Iirimaa; edaspidi „MCIB"). Vastaval selle artikli lõikele 1 on MCIB ülesanne „viia mereõnnetuse korral läbi juurdlus ja avaldada nende juurdluste kokkuvõtted". Nimetatud artikli lõike 3 kohaselt on sellele ametile antud „oma kohustuste täitmiseks vajalikud või nendega seotud volitused".

9 Kaubandusliku meresõidu seaduse artikkel 8 näeb ette, et MCIB „on oma ülesannete täitmisel ministrist sõltumatu ning üldisemas mõttes on sõltumatu mis tahes muust isikust või asutusest, kelle huvid võiksid olla vastuolus [MCIB-le] usaldatud ülesannetega". Seaduse artikli 2 kohaselt tähendab „minister" mere- ja loodusvarade ministrit.

10 Selle seaduse artikli 9 lõige 1 sätestab:

„[MCIB] koosneb:

a) kolmest ministri nimetatud isikust;

b) juhtivinspektorist, ja

c) mere- ja loodusvarade ministeeriumi (Department of the Marine and Natural Resources, Iirimaa) kantsler või tema volitatud isik".

11 Sama seaduse artikli 9 lõige 2 näeb ette, et minister nimetab ühe selle artikli lõike 1 alusel ametisse nimetatud isiku MCIB juhatajaks ja teise juhataja asetäitjaks.

12 „Juhtivinspektor“ on kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 2 tähenduses isik, kes on nimetatud või täidab mere- ja loodusvarade ministeeriumi haldusalasse kuuluva mereinspektsiooni (Marine Survey Office, Iirimaa) juhtivinspektori ülesandeid.

13 Selle seaduse artikkel 17 reguleerib huvide konflikte ja selles on muu hulgas sätestatud, et kui MCIB liikmel või konsultandil, nõustajal või juurdlejal on „mis tahes finants- või muu majanduslik huvi seoses mereõnnetuses osalenud veesõidukiga või ameti käsitletava muu küsimusega, siis on ta kohustatud [MCIBd] sellest teavitama“.

Kaubandusliku meresõidu määrus

14 Euroopa ühenduste 2011. aasta kaubandusliku meresõidu (õnnetusjuhtumite juurdlus) määruse artikliga 4 (European Communities (Merchant Shipping) (Investigation of Accidents) Regulations 2011; edaspidi „kaubandusliku meresõidu määrus“) nimetatakse MCIB alaliseks juurdlusorganiks direktiivi 2009/18 artikli 8 kohaldamisel.

15 Vastavalt selle määruse eeskirjale 6 on MCIB kohustatud väga raske õnnetusjuhtumi korral läbi viima ohutusjuurdluse ja raske õnnetusjuhtumi korral esialgse hindamise, et otsustada, kas algatatakse ohutusjuurdlus või mitte.

16 Kaubandusliku meresõidu määruse eeskirja 11 kohaselt tuleb avaldada iga läbiviidud ohutusjuurdluse kokkuvõte.

17 Määruse eeskirja 12 lõikes 1 on sätestatud, et MCIB esitab asjaomastele pooltele ohutussoovitused ja teostab nende soovituste järgimise üle järelevalvet kooskõlas liidu õiguse ja rahvusvahelise õigusega. Selle eeskirja lõige 2 näeb ette, et MCIB esitatud ohutussoovitusi ei tohi mingil juhul kasutada õnnetusjuhtumi eest vastutuse või süü kindlaksmääramiseks.

Kohtueelne menetlus ja menetlus Euroopa Kohtus

18 Komisjon saatis 13. juulil 2015 Iirimaale EU Pilot menetluse raames kirja, paludes talt selgitusi erinevate küsimuste kohta, mis on seotud direktiivi 2009/18 rakendamisega, ja eelkõige selgitada selle direktiivi artiklis 8 nõutud tegevuse sõltumatuse ja erapooletuse tagamiseks Iiri õiguses ette nähtud korda. Ta märkis sellega seoses, et kaks MCIB liiget, nimelt transpordi-, turismi- ja spordiministeeriumi (Department of Transports, Tourism and Sports Iirimaa) (edaspidi „DTTS“) juhtivinspektor ja kantsler, kes kuulub nüüd mere- ja loodusvarade ministeeriumi haldusalasse, täidavad ka muid meretranspordi ja/või kalapüügi valdkonna õigusnormide kehtestamise ja kohaldamise järelevalve ülesandeid.

19 Iirimaa vastas sellele kirjale 17. septembril 2015 ja tugines selles kaubandusliku meresõidu seaduse artiklis 8 sätestatud sõltumatuse põhimõttele. Ta esitas muu hulgas täpsustusi MCIB struktuuri ja toimimise kohta, samuti selle organi liikmeks oleva juhtivinspektori ja tema asetäitja rolli kohta MCIB läbi viidavates juurdlustes või mereõnnetuste kohta juurdluskokkuvõtete koostamisel. Ta viitas ka sellele, et minister ja DTTS ei täida nendes olukordades mingeid ülesandeid.

20 Komisjon saatis 29. aprillil 2016 Iirimaale ametliku kirja, milles ta rõhutas, et liikmesriigi võetud meetmed ei taga piisavalt, et MCIB vastab direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikes 1 sätestatud sõltumatuse nõuetele, põhjendades seda kõigepealt sellega, et MCIB liikmeteks on mereinspektsiooni juhtivinspektor ja DTTSi kantsler ja märkides seejärel, et merevedu Iirimaal on täielikult DTTSi

kontrolli ja vastutuse all ning lõpuks, et see organ täidab selliseid õigusnormide kehtestamise ja kohaldamise järelevalve ülesandeid, nagu laevade kontroll ja ülevaatused, meremeeste sertifitseerimine ja õigusrikkumiste menetlemine.

21 Iirimaa vastas sellele ametlikule kirjale 22. juunil 2016, kinnitades muu hulgas, et MCIB vastab direktiivi 2019/18 artiklis 8 ette nähtud sõltumatuse nõuetele ja et komisjon ei ole tõendanud, et nendel MCIB liikmetel, kes on järelevalvet teostava ministeeriumi töötajad, esineks mis tahes huvide konflikt, ega ole ka tõendanud, et selles sättes määratletud nõudeid oleks tegelikult üldse rikutud.

22 Komisjon saatis 28. aprillil 2017 Iirimaale põhjendatud arvamuse, milles ta märgib, et kuna Iirimaa ei ole asutanud juurdlusorganit, kes on organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega, siis on ta rikkunud direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikest 1 tulenevaid kohustusi. Komisjon palus nimetatud liikmesriigil võtta selle põhjendatud arvamuse järgimiseks vajalikud meetmed kahe kuu jooksul alates selle kättesaamisest.

23 Iirimaa vaidlustas põhjendatud arvamusele 22. juunil 2017 esitatud vastuses kohustuste rikkumise, mida komisjon talle ette heitis.

24 Kuna komisjoni Iirimaa vastus ei rahuldanud, otsustas ta esitada käesoleva hagi.

Hagi

Poolte argumendid

25 Komisjon väidab, et Iirimaa ei ole järginud direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikes 1 sätestatut, kuna ta ei ole riigisiseses õiguses kehtestanud õigusnorme, mis tagaksid, et MCIB on organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega.

26 See institutsioon toob esile, et kuigi kaubandusliku meresõidu seaduse artikkel 8 näeb ette, et MCIB on oma ülesannete täitmisel sõltumatu mis tahes muust isikust või asutusest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesannetega, on selle seaduse artikli 9 lõikes 1 sätestatud, et MCIB koosneb viiest liikmest, kelle hulka peab kuuluma juhtivinspektor ja DTTSi kantsler või tema volitatud isik. Komisjon märgib, et nimetatud juhtivinspektor ja kantsler täidavad MCIB liikmete ülesandeid, jätkates samal ajal ka oma tavapäraste ülesannete täitmist vastavalt mereinspektsiooni juhatajana ja DTTSi kantslerina. Seega seob kaubandusliku meresõidu seaduse artikkel 9 sõnaselgelt nende kahe MCIB liikme staatuse nende muude ülesannete täitmisega.

27 Komisjon märgib esiteks, et DTTSis vastutab mereinspektsioon laevade ja laevade raadioseadmete kontrolli, juurdluste, sertifitseerimise ja ülevaatuste, meremeeste oskuste kontrollimise ja sertifitseerimise ning kohaldatavate õigusnormide järgimise järelevalve eest, korraldades organisatsioonide ja rajatiste kontrolli ning algatades õigusnormide rikkumise korral menetlusi. Ta märgib, et selle organi õigusnormide täitmise järelevalve rolli raames on üheks tema ülesandeks avaldada meresõitjatele teadaandeid kõigis asjakohastes küsimustes.

28 Komisjon lisab, et DTTSi kantsler juhib kogu seda ministeeriumi ja vastutab selle igapäevase juhtimise eest. Ta rõhutab, et tema alluvuses on muu hulgas mereinspektsioon, Iirimaa rannikuvalve ja meresõiduohutuse poliitika osakond, kes vastutab ohutuse ja turvalisuse alase poliitika ja õigusaktide eest, sealhulgas mereliikluse seiresüsteemi eest.

29 Komisjon märgib teiseks, et MCIB ülesanne on viia läbi juurdlusi Iirimaa lipu all sõitvate laevadega või Iiri vetes toimunud väga raskete mereõnnetuste korral.

30 Ta järeldab neist kahest asjaolust, et üldises mõttes on igal ohutusjuurdlusel ühiseid jooni DTTSi ja selle kantsleri ning täpsemalt mereinspektsiooni ja selle juhtivinspektori tegevuse ja vastutusalaga. Kõnealused MCIB liikmed peavad tegelikult paralleelselt vastutama nii Iirimaa lipu all sõitvate laevade meresõiduohutuse kui ka ohutuse kontrollimise eest Iirimaa vetes. Selline olukord viib direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikes 1 sätestatud tingimuse rikkumisele. Asjaolu, et MCIB võib tegeleda muu tegevusega kui selle direktiivi artiklis 5 nimetatud juurdlus, ei võimalda samuti täita artikli 8 lõikest 1 tulenevaid sõltumatuse kohustusi.

31 Komisjon lisab, et juurdluse lõpus peab MCIB esitama asjaomastele isikutele ohutussoovitused ja tegema nende soovituste järgimise üle järelevalvet kooskõlas liidu õiguse ja rahvusvahelise õigusega vastavalt kaubandusliku meresõidu määruse eeskirja 11 lõikele 1 ja eeskirja 12 lõikele 1, et parandada meresõiduohutust ja aidata edaspidi vähendada mereõnnetuste ohtu. Ta järeldab sellest, et juhtivinspektor ja DTTSi kantsler võivad praktikas olla sunnitud esitama ohutussoovitusi iseendale, kuna kõiki MCIB soovitusi, mille eesmärk on parandada mereohutust või tagada juurdluse käigus avastatud konkreetsete ohutusküsimuste jälgimine, rakendab DTTS ja/või mereinspektsioon, kelle ülesanne on teostada õigusnormide täitmise üle järelevalvet ja avaldada meresõitjatele konkreetsetes küsimustes teadaandeid.

32 Komisjon möönab, et ei direktiivi 2009/18 artikli 8 lõike 1 sõnastusest ega eesmärkidest ei tulene nõuet, et juurdlusorgan peab olema kõikidest avalik-õiguslikest asutustest sõltumatu. Ta rõhutab siiski, et selle sätte kohaselt peab juurdlusorgan olema organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid „võiksid olla vastuolus“ talle usaldatud ülesannetega. Tingiva kõneviisi kasutamisest nähtub selgelt, et selle nõudega soovitakse ära hoida võimalikke huvide konflikte, ja see peaks ajendama liikmesriike nägema juurdlusorgani sõltumatuseks ette piisavad õiguslikud tagatised, eelkõige seoses isikutega, kes täidavad regulatiivülesandeid, mis langevad kokku ohutusjuurdluste esemega.

33 Silmas pidades MCIB viiest liikmest kahe staatust, on huvide konflikti oht kõrge. Iirimaa valitsuse argument, mis käsitleb praktikat, et DTTSis tegeleb juhtivinspektori asetäitja MCIB läbi viidud juurdlustega või kontrollib MCIB soovitusi, mis esitatakse juurdluskokkuvõttes ja saadetakse ministrile või DTTSile, tähendab, et Iirimaa möönab kaudselt, et niisugune huvide konflikt esineb seetõttu, et MCIB liikmete hulgas on juhtivinspektor ja DTTSi kantsler. Asjaolu, et praktikas tegeleb DTTSi sees nende ülesannetega juhtivinspektori asetäitja, ei saa kujutada endast mingil juhul piisavat sõltumatuse tagatist.

34 Seoses MCIB juurdluskokkuvõtetega, millele Iirimaa viitab, tõendamaks, et praktikas tegutseb ta DTTSist sõltumatult, leiab komisjon, et näidates, et MCIB juhib oma juurdluskokkuvõtetes tähelepanu Iiri õigusnormide või nende kohaldamise aspektidele, mida võiks parandada, tunnistab Iirimaa kaudselt, et MCIB läbiviidud ohutusjuurdlused kontrollivad ja seega katavad DTTSi tegevust.

35 Kõigepealt kordab Iirimaa esiteks kaubandusliku meresõidu seaduse artiklite 8 ja 17 sõnastust, milles on ette nähtud MCIB sõltumatus ja kehtestatud selle organisatsiooni liikmete huvide konflikte reguleerivad eeskirjad. Ta lisab, et viimati nimetatu suhtes kehtib 1995. aasta avaliku teenistuse eetika seadus (Ethics in Public Office Act 1995) ja 2001. aasta avaliku teenistuse standardite seadus (Standards in Public Office Act 2001), mis sätestavad, et isikud, kes täidavad teatavaid avaliku teenistuse ülesandeid, peavad teavitama oma huvidest, mis võivad oluliselt mõjutada nende ülesannete täitmist. Iirimaa viitab ka sellele, et seaduse alusel on asutatud avaliku teenistuse standardikomisjon (Standards in Public Office Commission, Iirimaa), mille eesmärk on uurida kaebusi ja anda ametnikele üksikasjalikke juhiseid, kuidas õigusnorme järgida.

36 See õigusakt on MCIB-le kohaldatav. Tema suhtes kehtib ka Code of Practice for the Governance of State bodies (riigiasutuste juhtimise heade tavade koodeks), mille artikli 5 lõige 1 kohustab MCIBd kehtestama oma liikmete ja töötajate käitumisjuhendi. Iirimaa märgib, et selleks on MCIB tegevuskoodeks (Code of Business Conduct) ja rõhutab, et selle koodeksi eeskirjad näevad muu hulgas ette selle organi erapooletuse, huvide konfliktide lahendamise ja teabega tutvumise korra ning MCIB seaduslikud kohustused.

37 Teiseks vaidleb Iirimaa vastu komisjoni argumentidele, mille kohaselt on igal MCIB läbiviidud juurdlusel tingimata ühiseid jooni DTTSi tegevuse ja ülesannetega. Ta toob mitu näidet, mis tema sõnul tõendavad, et teatud juurdlused ei puutu DTTSi tegevusse ega vastutusalasse. Lisaks rõhutab Iirimaa, et kaubandusliku meresõidu seadus näeb ette, et DTTSi inspektorid ei osale MCIB läbiviidavates juurdlustes. Lisaks moodustas MCIB direktiivi 2009/18 artikli 8 lõike 2 ja artikli 14 lõike 2 kohaldamiseks sõltumatu juurdlejate töörühma, kelle hulgast nimetatakse vajaduse korral juurdluse läbiviija iga üksikjuhtumi puhul eraldi vastavalt juurdluse vajadustele.

38 Kolmandaks rõhutab Iirimaa, et MCIB koosneb viiest liikmest, mistõttu ei ole see komisjoni viidatud kahe liikme kontrolli all. Kõik MCIB ohutussoovitused on adresseeritud Iiri avalik-õiguslikele asutustele, mitte aga kahele kõnealusele liikmele. MCIB ei esita ühtegi ohutussoovitust mereohutuse inspektsioonile ning asjaolu, et ta väljastab juurdluskokkuvõtteid, mis sisaldavad DTTSile mõeldud soovitusi, tõendab pigem tema sõltumatust kui lükkab selle ümber.

39 Pärast neid sissejuhatavaid kaalutlusi rõhutab Iirimaa kolme asjaolu.

40 Esiteks väidab see liikmesriik, et direktiiv 2009/18 nõuab, et MCIB poleks sõltumatu mitte DTTSist, vaid mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesannetega, mis tema arvates viitab laevaomanikele või muudele isikutele, kes on juurdluse all oleva ohtliku juhtumiga otseselt seotud, mitte aga sellisele avalik-õiguslikule asutusele nagu DTTS.

41 Pealegi ei ole direktiivis 2009/18 sätestatud konkreetset nõuet, et juurdlusorgan peab olema reguleerivatest asutustest sõltumatu.

42 Iirimaa märgib sellega seoses, et 23. novembri 2005. aasta ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ (KOM(2005) 590 (lõplik)), (edaspidi „direktiivi ettepanek“) artikli 8 lõikes 1 oli ette nähtud, et juurdlusorgan peab olema „talitluslikult sõltumatu eelkõige riiklikest asutustest, kes vastutavad merekõlblikkuse, sertifitseerimise, ülevaatuse, mehitamise, laeva ohutu juhtimise, tehnilise hoolduse, mereliikluse juhtimise, sadamajärelevalve ja meresadamate töö eest, ning mis tahes muudest isikutest, kelle huvid võiksid olla vastuolus juurdlusorganile või -ametkonnale usaldatud ülesandega“.

43 Seda sõnastust ei võetud aga nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühisesse seisukohta (EÜ) nr 17/2008 eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu... direktiiv 2008/.../EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ (ELT 2008, C 184 E, lk 23), millega kaotati nõue omada juurdlusorganit, mis on sõltumatu merendusvaldkonnas pädevatest siseriiklikest asutustest.

44 Lisaks märgib ta, et kui liidu seadusandja oleks soovinud, et juurdlusorgan oleks sõltumatu kõigist avalik-õiguslikest asutustest või mis tahes võimalikust mõjust, nagu komisjon nõuab, siis oleks ta võinud seda tingimust väljendada nii, nagu on tehtud teistes liidu seadusandlikes aktides.

45 Teiseks väidab Iirimaa, et komisjon ei saa tugineda eeldusele, mille kohaselt mõjutavad MCIB liikmeteks olevat juhtivinspektorit ja kantslerit ühelt poolt ülesanded, mida nad täidavad väljaspool seda organit, ja teiselt poolt mõjutavad MCIBd need kaks liiget.

46 Iirimaa rõhutab, et viimati nimetatud liikmed on MCIBs vähemuses ja et komisjon ei ole esitanud konkreetseid tõendeid, mis kinnitaksid, et MCIB erapooletust või sõltumatust oleks kahjustatud. Eeldusele tuginemine ei ole lubatav. Iirimaa väidab, et komisjon ei saa eeldada, et see sõltumatus puudub kahe asutuse vaheliste struktuuriliste sidemete tõttu, ning et ta ei saa ka viidata huvide konfliktile, mis põhineb üksnes sellistel sidemetel.

47 Kolmandaks toob Iirimaa välja mitu näidet MCIB juurdluskokkuvõtetest, mis sisaldavad kriitikat ja soovitusi Iirimaa rannikuvalve kohta ning üldisemalt Iiri õigusnormide või nende kohaldamise kohta, mis tõendab, et MCIB on DTTSist sõltumatu.

Euroopa Kohtu hinnang

48 Komisjon rõhutab, et vastavalt kaubandusliku meresõidu seaduse artiklile 9 on DTTSi kantsler, kes juhib kogu ministeeriumi, ja mereinspektsiooni juhtivinspektor, kes kuulub DTTSi haldusalasse, samuti MCIB liikmed. Võttes arvesse ülesandeid, mida nad täidavad DTTSis ja selles organis, peavad need kaks isikut paralleelselt vastutama oma ametiülesannete eest MCIBs, Iirimaa lipu all sõitvate laevade meresõiduohutuse ja ohutuse eest Iirimaa vetes. Niisiis heidab komisjon ette, et Iirimaa on rikkunud talle direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikest 1 tulenevaid kohustusi, kuna see liikmesriik ei ole kehtestanud õigusnorme, mis tagaksid MCIB sõltumatuse organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis, mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesannetega.

49 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et vastavalt kaubandusliku meresõidu seaduse artiklile 7 ja kaubandusliku meresõidu määruse eeskirjale 4 täidab MCIB Iirimaal direktiivi 2009/18 artiklis 8 nimetatud juurdlusorgani ülesandeid. See organ vastutab direktiivi artiklis 5 ette nähtud ohutusjuurdluste läbiviimise eest.

50 Direktiivi 2009/18 artikli 8 lõige 1 sätestab, et liikmesriigid tagavad, et ohutusjuurdluse eest vastutavad erapooletud alalised vajalike volitustega juurdlusorganid. Selles sättes on ka ette nähtud, et „[o]hutusjuurdluse erapooletuks läbiviimiseks on juurdlusorgan organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega“.

51 Mis esimesena puudutab küsimust, kas DTTS ja navigatsiooniamet on direktiivi 2009/18 artikli 8 lõike 1 tähenduses osapooled, kelle huvid võiksid olla vastuolus MCIB-le usaldatud ülesandega, siis tuleb meenutada selle direktiivi eesmärki.

52 Direktiivi artikli 1 kohaselt on direktiivi eesmärk parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada laevaõnnetuste riski, hõlbustades ohutusjuurdluste viivitamatut läbiviimist ning laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite nõuetekohast analüüsi ning tagada õigeaegne ja täpne aruandlus ohutusjuurdluste kohta ning ettepanekute esitamine heastavate meetmete kohta.

53 Selle direktiivi põhjenduse 13 kohaselt on ülimalt tähtis viia merelaevade või muude sadamates või muudes piiratud merepiirkondades asuvate laevadega seotud õnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdlused läbi erapooletul viisil, et teha tõhusalt kindlaks selliste õnnetuste või ohtlike juhtumite asjaolud ja põhjused. Sama põhjenduse kohaselt peaksid neid juurdlusi läbi viima kvalifitseeritud juurdlejad, keda kontrollib vajalike volitustega sõltumatu organ või üksus, et vältida mis tahes huvide konflikti.

54 Lisaks tuleb märkida, et kuigi vastavalt direktiivi 2009/18 artikli 15 lõikele 3 ja põhjendusele 26 ei ole ohutusjuurdluse eesmärk vastutuse ega süü kindlaksmääramine, on selle eesmärk siiski koostada mereõnnetuse juurdluskokkuvõtted vastavalt selle direktiivi artiklile 14. Juurdlusorgani esitatud

ohutuse tagamise soovitusi peavad nende adressaadid direktiivi artikli 15 lõike 1 kohaselt arvesse võtma. Nagu on märgitud direktiivi 2009/18 põhjenduses 25, peavad ka liikmesriigid ja liit neid nõuetekohaselt arvesse võtma, et parandada meresõiduohutust.

55 Vastavalt kaubandusliku meresõidu seaduse artiklile 7 ning kaubandusliku meresõidu määruse eeskirjadele 6 ja 12 on MCIB ülesanne viia läbi ohutusjuurdlusi ning koostada juurdluskokkuvõtteid ja soovitusi, mis võivad viia selleni, et ta tegeleb meresõitu käsitlevate õigusnormidega.

56 Euroopa Kohtule edastatud toimikust nähtub aga, et selle regulatsiooni eest vastutab DTTS. Lisaks vastutab meresõiduohutuse osakond, mis on selle ministeeriumi haldusalas, ohutuse ja turvalisuse alase poliitika ja õigusaktide eest, sealhulgas mereliikluse seiresüsteemi eest.

57 Lisaks võivad ka MCIB juurdlused viia selleni, et ta tegeleb meresõiduohutuse, inspekteerimise, juurdluste, sertifitseerimise ja laevade ülevaatustega.

58 Samas ei ole vaidlust selles, et üldises mõttes vastutab DTTS Iirimaa lipu all sõitvate laevade ja Iiri vetes asuvate laevade meresõiduohutuse eest. DTTSi järelevalve all on ka Iiri rannikuvalve ja mereinspektsioon, kes vastutab laevade ja laevade raadioseadmete kontrollimise, juurdluste, sertifitseerimise ja ülevaatuste, meremeeste oskuste kontrollimise ja sertifitseerimise ning kohaldatavate õigusnormide järgimise järelevalve eest, korraldades organisatsioonide ja rajatiste kontrolli ning algatades õigusnormide rikkumise korral menetlusi.

59 Sellest järeldub, et MCIB-l võib tema läbiviidavates juurdlustes olla vaja uurida tegevusi, mille eest vastutab otseselt DTTS, aga ka meresõiduohutuse poliitika osakond ning rannikuvalve ja mereinspektsioon, samuti võib tal tekkida juurdluskokkuvõtete koostamisel kohustus seada kahtluse alla see, kuidas neile ametiasutustele usaldatud volitusi täidetakse, ja anda soovitusi, milliseid meetodeid tulevikus kasutada või mida tuleb muuta.

60 Sellest tuleb järeldada, et DTTS ja mereinspektsioon on osapooled, kelle huvid võivad direktiivi 2009/18 artikli 8 lõike 1 tähenduses olla vastuolus MCIB-le usaldatud ülesandega.

61 Iirimaa esitatud argumendid ei lükka seda järeldust ümber.

62 Selle liikmesriigi sõnul on direktiivi 2009/18 artikli 8 lõike 1 eesmärk tagada juurdlusorgani sõltumatus üksnes laevaomanikest või muudest isikutest, kes on juurdluse all oleva juhtumiga otseselt seotud.

63 Selle seisukoha toetuseks viitab Iirimaa sellele, et direktiivis 2009/18 loobuti direktiivi ettepanekus esitatud tingimusest. Iirimaa on seisukohal, et asjaolust, et liidu seadusandja jättis selle tingimuse kõrvale ja kasutas seda üksnes sõnastuses, nagu see on esitatud direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikes 1, nähtub, et loobuti nõudest, et juurdlusorgan peab olema sõltumatu merendusvaldkonnas pädevatest siseriiklikest asutustest.

64 Sellega seoses tuleb märkida, et direktiivi ettepanekus toodud tingimuses mainiti üksnes pädevate siseriiklike asutuste talituslikku sõltumatust, nimelt seda, et juurdlusorgan peab olema „talitluslikult sõltumatu eelkõige riiklikest asutustest, kes vastutavad merekõlblikkuse, sertifitseerimise, ülevaatuse, mehitamise, laeva ohutu juhtimise, tehnilise hoolduse, mereliikluse juhtimise, sadamajärelevalve ja meresadamate töö eest, ning mis tahes muudest isikutest, kelle huvid võiksid olla vastuolus juurdlusorganile või -ametkonnale usaldatud ülesandega“. Samas ei piirdu direktiivi 2009/18 artikli 8 lõige 1 liidu seadusandja vastu võetud sõnastuses talitusliku sõltumatusega, vaid näeb ette palju laiema sõltumatuse, kuna nüüd on liikmesriigid kohustatud tagama juurdlusorgani sõltumatuse organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis, ja see sõltumatus laieneb kõigile isikutele, kelle huvid võiksid olla vastuolus sellele organile usaldatud ülesandega. Seega ei saa

nõustuda sellega, et direktiivi 2009/18 artikli 8 lõike 1 sellise sõnastuse valimisega soovis liidu seadusandja välistada, et ametiasutused võivad kuuluda nende osapoolte hulka, kelle suhtes tuleb tagada juurdlusorgani sõltumatus.

65 Iirimaa väidab lisaks, et kui liidu seadusandja oleks soovinud, et juurdlusorgan oleks sõltumatu kõigist avalikest asutustest või mis tahes võimalikust mõjust, nagu väidab komisjon, oleks ta võinud seda tingimust väljendada nii, nagu ta seda tegi Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivis 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT 1995, L 281, lk 31; ELT eriväljaanne 13/15, lk 355) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määruses (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT 2016, L 119, lk 1).

66 Esiteks ei nähtu tema esitatud dokumentidest siiski, et komisjon oleks väitnud, et juurdlusorgan peab olema sõltumatu kõikidest avalik-õiguslikest asutustest.

67 Teiseks olgu meenutatud, et kuigi vastab tõele, et nimetatud direktiivi artiklis 28 ja nimetatud määruse artiklis 52 on sõltumatuse tingimus sõnastatud erinevalt direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikes 1 sätestatust, ei saa pelk asjaolu, et nende sätete sõnastus on erinev, tuua kaasa direktiivi 2009/18 artikli 8 lõike 1 teistsugust tõlgendust kui selles sättes ette nähtud. See säte nõuab, et juurdlusorgan oleks organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes „osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega“ ja seda väljendit tuleb mõista nii, et see hõlmab muu hulgas ametiasutusi.

68 Teisena tuleb hinnata, kas – nagu väidab komisjon – MCIB sõltumatus DTTSist ja mereinspektsioonist ei ole tagatud seetõttu, et MCIBs on kaks liiget, kes täidavad paralleelselt ülesandeid DTTSis ja selles organis.

69 Komisjon peab eriti tähtsaks, et vastavalt kaubandusliku meresõidu seaduse artiklile 9 koosneb MCIB viiest liikmest, kelle hulka kuulub ka DTTSi kantsler või tema volitatud isik ja mereinspektsiooni juhtivinspektor. Silmas pidades aga ülesandeid, mida need kaks liiget täidavad paralleelselt ühelt poolt DTTSis või mereinspektsioonis ja teiselt poolt MCIBs, võib nende osalus tõendada, et Iirimaa ei täida direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikest 1 tulenevaid kohustusi.

70 Tuleb märkida, et kuna komisjon ei ole väitnud, et MCIB ei ole sõltumatu oma õigusliku struktuuri osas, siis tuleb üksnes kontrollida, kas asjaolu, et selles organis on esindatud DTTS kantsler või tema volitatud isik ning mereinspektsiooni juhtivinspektor, võtab talt sõltumatuse organisatsiooniliselt ja otsustusprotsessis.

71 Seoses mõistega „sõltumatus“ tuleb märkida, et seda mõistet ei ole määratletud ei direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikes 1 ega üheski teises selle direktiivi sättes. Seega tuleb seda mõista selle tavapärases tähenduses. Avalik-õigusliku organi puhul tähendab sõltumatus harilikult staatust, mis tagab asjaomasele organile võimaluse tegutseda täiesti sõltumatult nendest organitest, kelle suhtes nende sõltumatus peab olema tagatud, olenemata mis tahes juhenditest, ning surveta (vt analoogia alusel 13. juuni 2018. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Poola, C-530/16, EU:C:2018:430, punkt 67).

72 Käesoleval juhul vastab tõele, et kaubandusliku meresõidu seaduse artikkel 8 näeb ette, et MCIB on oma ülesannete täitmisel DTTSist sõltumatu ning üldisemas mõttes sõltumatu mis tahes muust isikust või organist, kelle huvid võivad olla vastuolus MCIB täidetavate ülesannetega. Lisaks on selle seaduse artiklis 17 sätestatud eeskirjad seoses MCIB liikmete huvide konfliktiga, mille suhtes kehtivad veel ametieetikareeglid.

73 Tuleb siiski arvestada, et vaatamata nendele sätetele, mis kehtestavad sõltumatuse üldpõhimõtte ja huvide konfliktiga seotud eeskirjad, tuleneb kaubandusliku meresõidu seaduse artikli 9 lõikest 1 koostoimes selle seaduse artikliga 2 siiski, et MCIB liikmeteks on ka DTTSi kantsler ja mereinspektsiooni juhtivinspektor. Samas toob asjaolu, et selles juurdlusorganis on kaks ametnikku, kes vastutavad vastavalt DTTSi ja selle organi ees, mis on ametiasutused, mille huvid võivad olla vastuolus MCIB–le usaldatud ülesannetega, kaasa tagajärje, et selle organi sõltumatus ei ole tagatud ei organisatsiooniliselt ega otsustusprotsessis.

74 Nimelt on juba ainuüksi selliste liikmete osalus, kelle huvide konflikt on ilmne, kuna nad on paralleelselt nii MCIB liikmed kui ka vastutavad ametiasutuste ees, kelle tegevust võib see juurdlusorgan kontrollida ja keda ta võib kritiseerida ja kellele ta võib ohutussoovitusi esitada, iseenesest vastuolus selle organi sõltumatusega organisatsioonilisest vaatevinklist.

75 Mis puudutab kõnealuste liikmete rolli juurdlusorgani otsustes, mis võivad olla ka nende haldusasutuste huvides, kelle ees nad vastutavad, eelkõige kaitstes nende olemasolevaid eeskirju, menetlusi või praktikat, siis see võib mõjutada MCIB sõltumatust otsustusprotsessi tasandil.

76 Sellise huvide konflikti ja rolli võimalikkus on piisav, et tuvastada direktiivi 2009/18 artikli 8 lõike 1 rikkumine, kuna liikmesriikidel on kohustus võtta ennetavad meetmed, mis tagavad juurdlusorgani objektiivse sõltumatuse, mida kinnitab ka tingiva kõneviisi kasutamine selles sättes sisalduvas väljendis „võiksid olla vastuolus“.

77 Vastupidi Iirimaa väidetele ei ole niisiis rikkumise tuvastamiseks vajalik kindlaks teha, kas juurdlusorgan on konkreetsel juhul tegutsenud erapoolikult, kuna sõltumatuse tingimused peavad olema objektiivselt täidetud viisil, et MCIB oleks kaitstud igasuguste otseste või kaudsete mõjutuste eest osapoolte poolt, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega (vt analoogia alusel 16. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, C-614/10, EU:C:2012:631, punkt 41).

78 Järelikult ei tõenda näited MCIB juurdluskokkuvõtetest, millele Iirimaa viitab ja milles esitati kriitika või ettepanekud DTTSi või navigatsiooniameti kohta, et see liikmesriik on täitnud talle direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikest 1 tulenevaid kohustusi.

79 Vastupidi sellele, mida väidab Iirimaa, ei oma ka tähtsust asjaolu, et asjaomased liikmed on MCIBs vähemuses, kuna asjaolu, et juurdlusorganis on kas või üks liige, kes vastutab samal ajal sellise osapoole ees, kelle huvid võiksid olla vastuolus sellele organile usaldatud ülesandega, toob endaga kaasa, et juurdlusorgani erapooletus selle poole suhtes ei jää väljapoole igasugust kahtlust (vt analoogia alusel 16. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Austria, C-614/10, EU:C:2012:631, punkt 52).

80 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et kuna Iirimaa ei ole asutanud juurdlusorganit, kes on organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega, siis on ta rikkunud direktiivi 2009/18 artikli 8 lõikest 1 tulenevaid kohustusi.

Kohtukulud

81 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.

82 Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja Iirimaa on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud temalt välja mõista.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

1. **Kuna Iirimaa ei ole asutanud juurdlusorganit, kes on organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega, siis on Iirimaa rikkunud kohustusi, mis tulenevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/35/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ, artikli 8 lõikest 1.**

2. **Mõista kohtukulud välja Iirimaalt.**

Allkirjad