Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Fünfte Kammer)

9. Juli 2020*

„Vertragsverletzung eines Mitgliedstaats – Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr – Richtlinie 2009/18/EG – Art. 8 Abs. 1 – Parteien, deren Interessen mit der der Untersuchungsstelle übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten – Mitglieder der Untersuchungsstelle, die gleichzeitig andere Funktionen ausüben – Fehlende Einrichtung einer unabhängigen Untersuchungsstelle“

In der Rechtssache C-257/19

betreffend eine Vertragsverletzungsklage nach Art. 258 AEUV, eingereicht am 26. März 2019,

Europäische Kommission, Prozessbevollmächtigte: S. L. Kalėda und N. Yerrell,

Klägerin,

gegen

Irland, vertreten durch M. Browne, G. Hodge und A. Joyce als Bevollmächtigte im Beistand von N. J. Travers, SC, und B. Doherty, BL,

Beklagter,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Richters I. Jarukaitis in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Fünften Kammer, des Präsidenten des Gerichtshofs K. Lenaerts in Wahrnehmung der Aufgaben eines Richters der Fünften Kammer und der Richter E. Juhász, M. Ilešič und C. Lycourgos (Berichterstatter),

Generalanwalt: H. Saugmandsgaard Øe,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

aufgrund des nach Anhörung des Generalanwalts ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

* Verfahrenssprache: Englisch.

Urteil

1 Mit ihrer Klage beantragt die Europäische Kommission die Feststellung, dass Irland dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. 2009, L 131, S. 114) verstoßen hat, dass es keine Untersuchungsstelle eingerichtet hat, die organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien ist, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

2 In den Erwägungsgründen 2, 13, 25 und 26 der Richtlinie 2009/18 heißt es:

„(2) Die schnelle Durchführung technischer Untersuchungen von Seeunfällen verbessert die Sicherheit des Seeverkehrs, da sie dazu beiträgt, eine Wiederholung solcher Unfälle zu vermeiden, die Todesopfer, Schiffsverlust und Meeresverschmutzung zur Folge haben können.

…

(13) Bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten ist es von entscheidender Bedeutung, unvoreingenommen vorzugehen, damit die Umstände und Ursachen des Unfalls oder Vorkommnisses tatsächlich festgestellt werden können. Diese Untersuchungen sollten daher von qualifizierten Ermittlern unter der Kontrolle einer unabhängigen Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, die mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet ist, damit Interessenkonflikte vermieden werden.

…

(25) Die Mitgliedstaaten und die [Union] sollten den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Sicherheitsuntersuchung abgeleitet werden, angemessen Rechnung tragen.

(26) Da das Ziel der technischen Sicherheitsuntersuchungen die Verhütung von Unfällen und Vorkommnissen auf See ist, sollten die Schlussfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen unter keinen Umständen die Haftung ermitteln oder Schuld zuweisen.“

3 Art. 1 dieser Richtlinie sieht vor:

„(1) Ziel dieser Richtlinie ist die Verbesserung der Seeverkehrssicherheit und die Vorbeugung von Verschmutzungen durch Schiffe und dadurch gleichzeitig die Verringerung der Gefahr zukünftiger Unfälle auf See durch

a) die Erleichterung einer schnellen Sicherheitsuntersuchung und ordnungsgemäßen Analyse von Unfällen und Vorkommnissen auf See zur Ermittlung ihrer Ursachen sowie

b) die Gewährleistung einer rechtzeitigen und genauen Berichterstattung über die Sicherheitsuntersuchungen und von Vorschlägen für Abhilfemaßnahmen.

(2) Die Untersuchungen im Rahmen dieser Richtlinie dienen nicht dazu, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen. Die Mitgliedstaaten müssen jedoch gewährleisten, dass die Untersuchungsstelle oder Untersuchungseinrichtung (nachstehend ‚Untersuchungsstelle' genannt) nicht deshalb unvollständig über den Unfall oder das Vorkommnis auf See Bericht erstattet, weil aus ihren Ergebnissen eine Schuld oder Haftung abgeleitet werden könnte."

4 Art. 5 der Richtlinie bestimmt:

„(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Untersuchungsstelle gemäß Artikel 8 nach sehr schweren Unfällen auf See eine Sicherheitsuntersuchung durchführt, wenn

a) ein Schiff beteiligt ist, das unter seiner Flagge fährt, unabhängig vom Ort des Unfalls, oder

b) der Unfall in seinem Küstenmeer oder in seinen inneren Gewässern gemäß Definition des [Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen] stattgefunden hat, unabhängig von der Flagge, die das am Unfall beteiligte Schiff führt bzw. die beteiligten Schiffe führen, oder

c) ein begründetes Interesse dieses Mitgliedstaats gegeben ist, unabhängig vom Ort des Unfalls oder von der Flagge, die das am Unfall beteiligte Schiff bzw. die beteiligten Schiffe führen.

(2) Außerdem führt die Untersuchungsstelle im Falle von schweren Unfällen eine vorläufige Beurteilung durch, um zu entscheiden, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchgeführt wird. Entscheidet die Untersuchungsstelle, auf eine Sicherheitsuntersuchung zu verzichten, so sind die Gründe für diese Entscheidung gemäß Artikel 17 Absatz 3 zu speichern und zu melden.

Bei irgendeinem anderen Unfall oder Vorkommnis auf See entscheidet die Untersuchungsstelle, ob eine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen ist.

…"

5 In Art. 8 der Richtlinie 2009/18 heißt es:

„(1) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Sicherheitsuntersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Untersuchungsstelle durchgeführt werden, die mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet und von entsprechend qualifizierten Untersuchungsbeauftragten durchgeführt werden, die für Fragen im Zusammenhang mit Unfällen und Vorkommnissen auf See kompetent sind.

Damit die Untersuchungsstelle die Sicherheitsuntersuchungen unvoreingenommen durchführen kann, ist sie organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten.

…

(2) Die Untersuchungsstelle gewährleistet, dass die einzelnen Untersuchungsbeauftragten über Kenntnisse und praktische Erfahrungen in den Fachbereichen verfügen, die zu ihren üblichen Untersuchungsaufgaben gehören. Ferner stellt die Untersuchungsstelle erforderlichenfalls die rasche Zugänglichkeit geeigneter Fachkenntnisse sicher.

(3) Die der Untersuchungsstelle übertragenen Tätigkeiten können auch die Sammlung und Analyse von Daten zur Seeverkehrssicherheit beinhalten, insbesondere im Hinblick auf die Unfallverhütung, sofern diese Tätigkeiten die Unabhängigkeit der Stelle nicht beeinträchtigen oder Zuständigkeiten in Regulierungs-, Verwaltungs- und Normungsfragen mit sich bringen.

…

(5) Die Untersuchungsstelle wird in die Lage versetzt, bei der Benachrichtigung über einen Unfall, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt, unverzüglich zu reagieren und über ausreichende Ressourcen für eine unabhängige Erfüllung ihrer Aufgabe zu verfügen. Ihre Untersuchungsbeauftragten erhalten den für die Gewährleistung ihrer Unabhängigkeit erforderlichen Status.

(6) Die Untersuchungsstelle kann gleichzeitig mit den Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie auch die Untersuchung anderer Vorkommnisse als Seeunfälle übernehmen, soweit diese Untersuchungen ihre Unabhängigkeit nicht in Frage stellen."

6 Art. 14 Abs. 1 und 2 dieser Richtlinie bestimmt:

„(1) Über im Rahmen dieser Richtlinie durchgeführte Sicherheitsuntersuchungen wird ein Bericht veröffentlicht, der in einem von der zuständigen Untersuchungsstelle bestimmten Format und in Einklang mit den entsprechenden Abschnitten des Anhangs I verfasst wird.

Die Untersuchungsstellen können beschließen, dass über eine Sicherheitsuntersuchung, die keinen sehr schweren beziehungsweise schweren Unfall auf See betrifft und deren Ergebnisse voraussichtlich nicht zur Vorbeugung künftiger Unfälle und Vorkommnisse führen werden, ein vereinfachter Bericht erstellt wird, der zu veröffentlichen ist.

(2) Die Untersuchungsstellen ergreifen die notwendigen Maßnahmen, um den in Absatz 1 genannten Bericht, einschließlich dessen Schlussfolgerungen und jeglicher Empfehlungen, innerhalb von 12 Monaten ab dem Datum des Unfalls der Öffentlichkeit und insbesondere dem Seeverkehrssektor zugänglich zu machen. Ist es nicht möglich, den Abschlussbericht in dieser Zeit zu verfassen, wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Tag des Unfalls oder Vorkommnisses ein Zwischenbericht veröffentlicht."

7 Art. 15 dieser Richtlinie sieht vor:

„(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Adressaten die von den Untersuchungsstellen abgegebenen Sicherheitsempfehlungen gebührend berücksichtigen und diese unter Einhaltung des [Unions-] und Völkerrechts gegebenenfalls angemessen weiterverfolgt werden.

(2) Gegebenenfalls gibt eine Untersuchungsstelle oder die Kommission Sicherheitsempfehlungen auf der Grundlage einer Analyse abstrakter Daten und der Gesamtergebnisse der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen ab.

(3) Eine Sicherheitsempfehlung unternimmt unter keinen Umständen die Feststellung der Haftung oder Zuweisung von Schuld für einen Unfall."

Irisches Recht

Handelsmarinegesetz

8 Mit Section 7 des Merchant Shipping (Investigation of Marine Casualties) Act 2000 (Handelsmarinegesetz [Untersuchung von Unfällen auf See] 2000, im Folgenden: Handelsmarinegesetz) wurde das Marine Casualty Investigation Board (Untersuchungsstelle für Unfälle auf See, Irland, im Folgenden: MCIB) eingerichtet. Gemäß Section 7(1) hat das MCIB die Aufgabe, „Untersuchungen von Unfällen auf See durchzuführen und die Berichte über diese Untersuchungen zu veröffentlichen". Nach Section 7(3) ist es „mit Befugnissen ausgestattet, die zur Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlich oder damit verbunden sind".

9 Section 8 des Handelsmarinegesetzes sieht vor, dass das MCIB „bei der Durchführung seiner Aufgaben vom Minister unabhängig und allgemein von allen anderen Personen oder Einrichtungen unabhängig ist, deren Interessen mit der [dem MCIB] übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten“. Nach Section 2 dieses Gesetzes ist unter „Minister“ der Minister für Meeres- und Naturressourcen zu verstehen.

10 Section 9(1) dieses Gesetzes sieht vor:

„Das [MCIB] setzt sich zusammen aus:

a) drei vom Minister ernannten Personen;

b) dem Chefinspekteur und

c) dem Generalsekretär des Department of the Marine and Natural Resources (Ministerium für Meeres- und Naturressourcen, Irland) oder seinem Beauftragten.“

11 Nach Section 9(2) des Gesetzes ernennt der Minister eine der nach Abs. 1 ernannten Personen zum Vorsitzenden des MCIB und eine zweite Person zum stellvertretenden Vorsitzenden.

12 Der „Chefinspekteur“ wird in Section 2 des Handelsmarinegesetzes als die Person definiert, die die Position des Chefinspekteurs des Marine Survey Office (Seeschifffahrtsüberwachungsamt, Irland) im Ministerium für Meeres- und Naturressourcen innehat oder die Aufgaben des Chefinspekteurs wahrnimmt.

13 Section 17 dieses Gesetzes regelt Interessenkonflikte und sieht u. a. vor, dass die Mitglieder des MCIB sowie die Berater, Experten und Ermittler verpflichtet sind, „alle finanziellen oder sonstigen Interessen, die an einem Schiff oder an der Ladung eines Schiffes, das an einem Seeunfall beteiligt ist, oder an einer anderen vom [MCIB] zu prüfenden Frage bestehen oder damit in Zusammenhang stehen“, mitzuteilen.

Verordnung über die Handelsmarine

14 In Regulation 4 der European Communities (Merchant Shipping) (Investigation of Accidents) Regulations 2011 (Verordnung zu Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften [Handelsmarine] [Untersuchung von Unfällen auf See] 2011, im Folgenden: Handelsmarineverordnung) wird das MCIB als ständige Untersuchungsstelle im Sinne von Art. 8 der Richtlinie 2009/18 benannt.

15 Gemäß Regulation 6 dieser Verordnung hat das MCIB im Fall eines sehr schweren Unfalls Sicherheitsuntersuchungen durchzuführen und im Fall eines schweren Unfalls eine vorläufige Bewertung vorzunehmen, um zu entscheiden, ob eine solche Untersuchung durchzuführen ist.

16 Regulation 11 der Handelsmarineverordnung sieht die Veröffentlichung eines Berichts über alle durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen vor.

17 Regulation 12(1) dieser Verordnung bestimmt, dass das MCIB Sicherheitsempfehlungen an die betroffenen Parteien ausspricht und dafür sorgt, dass seine Empfehlungen im Einklang mit dem Unionsrecht und dem Völkerrecht befolgt werden. Regulation 12(2) der Verordnung sieht vor, dass die Sicherheitsempfehlungen des MCIB unter keinen Umständen die Feststellung der Haftung oder Zuweisung von Schuld für einen Unfall unternehmen.

Vorverfahren und Verfahren vor dem Gerichtshof

18 Am 13. Juli 2015 übermittelte die Kommission Irland im Rahmen des EU-Pilotverfahrens ein Schreiben, in dem sie Irland um Klärung verschiedener Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Richtlinie 2009/18 und insbesondere um Erläuterungen zu den Modalitäten ersuchte, die im irischen Recht vorgesehen sind, um die nach Art. 8 dieser Richtlinie erforderliche operative Unabhängigkeit und Unparteilichkeit zu gewährleisten. Sie wies insoweit darauf hin, dass zwei Mitglieder des MCIB, nämlich der Chefinspektor und der Generalsekretär des Department of Transports, Tourism and Sports (Ministerium für Verkehr, Tourismus und Sport, Irland, im Folgenden: DTTS) – das die Aufgaben des Ministeriums für Meeres- und Naturressourcen übernommen hat –, andere Aufgaben der Regulierung und der Überwachung im Bereich des Seeverkehrs und/oder der Fischerei wahrnähmen.

19 Am 17. September 2015 antwortete Irland auf dieses Schreiben und berief sich dabei auf den in Section 8 des Handelsmarinegesetzes verankerten Grundsatz der Unabhängigkeit. Irland erläuterte insbesondere die Struktur und die Funktionsweise des MCIB sowie die Rolle des ihm angehörenden Chefinspektors und seines Stellvertreters im Falle einer Untersuchung des MCIB oder der Erstellung eines Berichts über einen Unfall auf See. Irland machte auch geltend, dass der Minister und das DTTS in diesen Fällen keine Rolle spielten.

20 Am 29. April 2016 übersandte die Kommission Irland ein Mahnschreiben, in dem sie ausführte, dass die von diesem Mitgliedstaat ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichten, um zu gewährleisten, dass das MCIB die in Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 genannten Unabhängigkeitsanforderungen erfülle, weil erstens der Chefinspektor des Seeschifffahrtsüberwachungsamts und der Generalsekretär des DTTS dem MCIB angehörten, zweitens das DTTS die volle Kontrolle und Verantwortung für den Seeverkehr in Irland übernommen habe und drittens das Seeschifffahrtsüberwachungsamt Aufgaben der Regulierung und der Überwachung der Anwendung der Vorschriften wahrnähme, wie z. B. die Inspektion und Zulassung von Schiffen, die Zertifizierung der Kompetenzen von Seeleuten und die Verfolgung von Verstößen gegen Vorschriften.

21 Am 22. Juni 2016 antwortete Irland auf dieses Mahnschreiben und machte u. a. geltend, dass das MCIB die in Art. 8 der Richtlinie 2019/18 vorgesehenen Unabhängigkeitsanforderungen erfülle und die Kommission weder einen Interessenkonflikt der Mitglieder des MCIB als Bevollmächtigte ihres Fachministeriums noch einen Verstoß gegen die in dieser Bestimmung festgelegten Anforderungen in der Praxis nachgewiesen habe.

22 Am 28. April 2017 übermittelte die Kommission Irland eine mit Gründen versehene Stellungnahme, in der sie ausführte, dass Irland dadurch gegen seine Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 verstoßen habe, dass es keine Untersuchungsstelle eingerichtet habe, die organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien sei, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten. Die Kommission forderte Irland auf, die ihm obliegenden Maßnahmen zu treffen, um der mit Gründen versehenen Stellungnahme innerhalb von zwei Monaten nach ihrem Eingang nachzukommen.

23 Am 22. Juni 2017 bestritt Irland in seiner Antwort auf die mit Gründen versehene Stellungnahme die ihr von der Kommission zur Last gelegte Vertragsverletzung.

24 Da die Kommission diese Antwort nicht als zufriedenstellend erachtete, beschloss sie, die vorliegende Klage zu erheben.

Zur Klage

Vorbringen der Parteien

25 Die Kommission wirft Irland vor, gegen Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 verstoßen zu haben, indem es in seinem nationalen Recht keine Regelung vorgesehen habe, mit der gewährleistet werde, dass das MCIB organisatorisch, rechtlich und in seinen Entscheidungen unabhängig von allen Parteien sei, deren Interessen mit der ihm übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten.

26 Auch wenn Section 8 des Handelsmarinegesetzes vorsehe, dass das MCIB von allen anderen Personen oder Einrichtungen unabhängig sei, deren Interessen mit der ihm übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten, bestimme Section 9(1) dieses Gesetzes, dass sich das MCIB aus fünf Personen zusammensetze, zu denen der Chefinspektor und der Generalsekretär des DTTS oder sein Beauftragter gehören müssten. Der Chefinspektor und der Generalsekretär seien als Mitglieder des MCIB tätig, nähmen aber weiterhin ihre regulären Aufgaben als Leiter des Seeschifffahrtsüberwachungsamts und Generalsekretär des DTTS wahr. Section 9 des Handelsmarinegesetzes knüpfe somit den Status dieser beiden Mitglieder des MCIB ausdrücklich an die Wahrnehmung dieser anderen Aufgaben.

27 Die Kommission weist zum einen darauf hin, dass das Seeschifffahrtsüberwachungsamt im DTTS für die Inspektion, die Untersuchung, die Zertifizierung und die Zulassung von Schiffen und Schiffsfunkgeräten, die Prüfung und Zertifizierung der Kompetenzen der Seeleute und die Kontrolle der Einhaltung der geltenden Vorschriften durch Überprüfungen der Organisationen und Anlagen sowie durch die Einleitung von Verfolgungsmaßnahmen im Fall eines Verstoßes gegen die Vorschriften zuständig sei. Dieses Amt sei im Rahmen seiner Aufgabe, die Anwendung der Vorschriften zu kontrollieren, auch für die Veröffentlichung der Seeschifffahrtshinweise zu allen relevanten Themen zuständig.

28 Der Generalsekretär des DTTS leite das gesamte Ministerium und sei für dessen laufende Verwaltung verantwortlich. Ihm unterständen u. a. das Seeschifffahrtsüberwachungsamt, die irische Küstenwache und die Abteilung für die Sicherheit im Seeverkehr, die für die Politik und Gesetzgebung im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems für die Überwachung des Seeverkehrs, zuständig sei.

29 Die Kommission stellt zum anderen fest, dass das MCIB verpflichtet sei, sehr schwere Seeunfälle zu untersuchen, an denen Schiffe unter irischer Flagge oder Schiffe in irischen Gewässern beteiligt seien.

30 Aus diesen beiden Gesichtspunkten leitet sie ab, dass jede Sicherheitsuntersuchung ganz allgemein Gemeinsamkeiten mit den Tätigkeiten und Zuständigkeiten des DTTS und seines Generalsekretärs sowie insbesondere mit dem Seeschifffahrtsüberwachungsamt und seinem Chefinspektor aufweise. Die betreffenden Mitglieder des MCIB trügen nämlich gleichzeitig die Verantwortung für die Seeverkehrssicherheit der unter irischer Flagge fahrenden Schiffe und die Sicherheitsuntersuchungen in den irischen Gewässern. Dies führe zu einem Verstoß gegen die in Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 vorgesehene Voraussetzung. Auch erlaube es der Umstand, dass das MCIB andere Tätigkeiten als die in Art. 5 dieser Richtlinie genannten Untersuchungstätigkeiten ausüben könne, nicht, den sich aus diesem Art. 8 Abs. 1 ergebenden Unabhängigkeitspflichten nachzukommen.

31 Ferner müsse das MCIB nach einer Untersuchung gemäß Regulation 11(1) und Regulation 12(1) der Handelsmarineverordnung an die betroffenen Parteien Sicherheitsempfehlungen aussprechen und deren Einhaltung im Einklang mit dem Unionsrecht und dem Völkerrecht überwachen, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu verbessern und zur Verringerung des Risikos von Unfällen auf See in der Zukunft beizutragen. Daraus folge, dass der Chefinspektor und der Generalsekretär des DTTS in der Praxis gezwungen sein könnten, Empfehlungen an sich selbst zu richten, da jede Empfehlung des MCIB zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs oder zur Lösung spezifischer

Sicherheitsprobleme, die durch eine Untersuchung aufgedeckt worden seien, vom DTTS und/oder vom Seeschifffahrtsüberwachungsamt, die für die Kontrolle der Anwendung der Vorschriften und die Veröffentlichung der Seeschifffahrtshinweise zu spezifischen Themen zuständig seien, umgesetzt werde.

32 Die Kommission räumt ein, dass weder der Wortlaut noch die mit Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 verfolgten Ziele erforderten, dass die Untersuchungsstelle von allen öffentlichen Stellen unabhängig sei. Die Untersuchungsstelle müsse nach dieser Bestimmung jedoch organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien sein, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe „in Konflikt treten könnten“. Aus der Verwendung des Konditionals in dieser Bestimmung ergebe sich eindeutig, dass die Richtlinie mit dieser Verpflichtung potenzielle Interessenkonflikte verhindern solle, was die Mitgliedstaaten dazu veranlassen müsse, hinreichende rechtliche Garantien für die Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle, insbesondere gegenüber Parteien, die Regulierungsaufgaben wahrnähmen, vorzusehen, wenn diese Aufgaben mit dem Gegenstand der Sicherheitsuntersuchungen übereinstimmten.

33 Angesichts des Status von zwei der fünf Mitglieder des MCIB bestehe jedoch ein inhärentes Risiko eines Interessenkonflikts. Das Vorbringen der irischen Regierung, in der Praxis werde im DTTS der stellvertretende Chefinspektor tätig, um in den vom MCIB durchgeführten Untersuchungen zu entscheiden oder den in einem Untersuchungsbericht des MCIB enthaltenen Empfehlungen an den Minister oder das DTTS zu prüfen, stelle eine stillschweigende Anerkennung Irlands dar, dass sich daraus, dass der Chefinspektor und der Generalsekretär des DTTS dem MCIB angehörten, ein solcher Interessenkonflikt ergebe. Dass in der Praxis der stellvertretende Chefinspektor des DTTS tätig werde, könne in keinem Fall eine ausreichende Garantie für die Unabhängigkeit bieten.

34 Was die Berichte des MCIB angehe, auf die sich Irland berufe, um darzutun, dass das MCIB in der Praxis unabhängig vom DTTS handele, so räume Irland mit dem Hinweis, dass das MCIB in seinen Berichten auf Aspekte der irischen Vorschriften oder deren Anwendung aufmerksam mache, die verbessert werden könnten, implizit ein, dass die Sicherheitsuntersuchungen des MCIB die Tätigkeiten des DTTS prüften und sich daher mit diesen überschnitten.

35 Irland weist einleitend erstens auf den Wortlaut von Section 8 und Section 17 des Handelsmarinegesetzes hin, die die Unabhängigkeit des MCIB vorsähen und den Fall von Interessenkonflikten seiner Mitglieder regelten. Das MCIB unterliege dem Ethics in Public Office Act 1995 (Gesetz über Ethik im öffentlichen Dienst 1995) und dem Standards in Public Office Act 2001 (Gesetz über die Standards im öffentlichen Dienst 2001), die vorsähen, dass Personen, die bestimmte Positionen im öffentlichen Dienst bekleideten, Interessen offenlegen müssten, die die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich beeinträchtigen könnten. Mit letzterem Gesetz sei die Standards in Public Office Commission (Kommission für die Standards im öffentlichen Dienst, Irland) eingerichtet worden, die Beschwerden untersuche und detaillierte Leitlinien dazu erarbeite, wie Beamte die Rechtsvorschriften einhalten sollten.

36 Das MCIB unterliege diesen Rechtsvorschriften. Es unterliege auch dem Code of Practice for the Governance of State bodies (Verhaltenskodex zur Verwaltung staatlicher Einrichtungen), dessen Section 5(1) die Verpflichtung des MCIB vorsehe, einen Verhaltenskodex für seine Mitglieder und Mitarbeiter zu erlassen. In diesem Zusammenhang sei auf den Code of Business Conduct (Verhaltenskodex) des MCIB zu verweisen, in dem u. a. dessen Unparteilichkeit, die Beilegung von Interessenkonflikten, die Zugänglichkeit von Informationen und die rechtlichen Verpflichtungen des MCIB geregelt seien.

37 Zweitens tritt Irland dem Vorbringen der Kommission entgegen, wonach jede vom MCIB durchgeführte Untersuchung zwangsläufig Gemeinsamkeiten mit den Tätigkeiten und Zuständigkeiten des DTTS aufweise. Irland führt mehrere Beispiele dafür an, dass bestimmte Untersuchungen die Tätigkeiten oder die Verantwortlichkeiten des DTTS nicht berührten. Im Übrigen sehe das

Handelsmarinegesetz vor, dass die Inspektoren des DTTS nicht an den vom MCIB durchgeführten Untersuchungen teilnähmen. Darüber hinaus habe das MCIB für die Anwendung von Art. 8 Abs. 2 und Art. 14 Abs. 2 der Richtlinie 2009/18 ein Gremium unabhängiger Ermittler eingerichtet, von denen es von Fall zu Fall und je nach den Erfordernissen der Untersuchung einen Ermittler ernenne.

38 Drittens sei das MCIB mit fünf Mitgliedern besetzt, so dass die beiden von der Kommission genannten Mitglieder das MCIB nicht kontrollierten. Alle Empfehlungen des MCIB richteten sich an irische öffentliche Stellen und nicht an die beiden fraglichen Mitglieder. Das MCIB richte keine Sicherheitsempfehlung an das Seeschifffahrtsüberwachungsamt, und der Umstand, dass es Untersuchungsberichte herausgebe, die Empfehlungen für das DTTS enthielten, belege eher seine Unabhängigkeit anstatt sie zu untergraben.

39 Nach diesen einleitenden Ausführungen hebt Irland drei Punkte hervor.

40 Erstens verlange die Richtlinie 2009/18 nicht, dass das MCIB vom DTTS unabhängig sein müsse, sondern von allen Parteien, deren Interessen mit den ihm übertragenen Aufgaben in Konflikt treten könnten. Dies beziehe sich auf den Schiffseigner oder jede andere Person, die unmittelbar an dem untersuchten Vorkommnis beteiligt sei, nicht aber auf eine öffentliche Einrichtung wie das DTTS.

41 Darüber hinaus enthalte die Richtlinie 2009/18 kein spezifisches Erfordernis, dass die Untersuchungsstelle von den Regulierungsstellen unabhängig sein müsse.

42 Irland weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass in Art. 8 Abs. 1 des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG vom 23. November 2005 (KOM[2005] 590 endgültig, im Folgenden: Richtlinienvorschlag) Folgendes vorgesehen war: „Diese Untersuchungsstelle ist insbesondere von den für Fahrtüchtigkeit, Zertifizierung, Überprüfungen, Besatzungen, sichere Navigation, Wartung, Seeverkehrskontrolle, Hafenstaatkontrolle und den Betrieb von Seehäfen zuständigen einzelstaatlichen Behörden und generell von allen anderen Parteien funktional unabhängig, deren Interessen ihrer Aufgabe entgegenstehen könnten."

43 Diese Formulierung sei aber nicht in den Gemeinsamen Standpunkt (EG) Nr. 17/2008, vom Rat festgelegt am 6. Juni 2008 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2008/…/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom … zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinien 1999/35/EG und 2002/59/EG (ABl. 2008, C 184 E, S. 23), übernommen worden, so dass das Erfordernis einer von den für Seeverkehrsangelegenheiten zuständigen nationalen Behörden unabhängigen Untersuchungsstelle entfallen sei.

44 Im Übrigen hätte der Unionsgesetzgeber, wenn er, wie die Kommission geltend mache, gewollt hätte, dass die Untersuchungsstelle von allen öffentlichen Stellen oder von jeder möglichen Einflussnahme unabhängig sei, diese Bedingung formulieren können, wie er es in anderen Rechtsakten der Union getan habe.

45 Zweitens trägt Irland vor, die Kommission könne sich nicht auf die Vermutung stützen, dass zum einen der Chefinspektor und der Generalsekretär des DTTS, die Mitglieder des MCIB seien, durch die Aufgaben, die sie außerhalb dieser Stelle wahrnähmen, beeinflusst würden und zum anderen das MCIB durch diese beiden Mitglieder beeinflusst werde.

46 Diese beiden Mitglieder bildeten innerhalb des MCIB eine Minderheit, und die Kommission habe keine konkreten Belege dafür vorgelegt, dass die Unparteilichkeit oder Unabhängigkeit des MCIB beeinträchtigt worden sei. Es sei nicht zulässig, sich auf eine Vermutung zu stützen. Die Kommission

könne nicht davon ausgehen, dass es aufgrund der strukturellen Verbindungen zwischen zwei Einrichtungen an Unabhängigkeit fehle, und sie könne sich auch nicht auf einen Interessenkonflikt berufen, der ausschließlich auf solchen Verbindungen beruhe.

47 Drittens führt Irland beispielhaft mehrere Berichte des MCIB an, die Kritik und Empfehlungen in Bezug auf die irische Küstenwache und ganz allgemein die irischen Vorschriften oder deren Umsetzung enthielten, was die Unabhängigkeit des MCIB vom DTTS belege.

Würdigung durch den Gerichtshof

48 Die Kommission weist darauf hin, dass nach Section 9 des Handelsmarinegesetzes auch der Generalsekretär des DTTS, der das gesamte Ministerium leite, und der Chefinspektor des Seeschifffahrtsüberwachungsamts, das dem DTTS unterstehe, Mitglieder des MCIB seien. In Anbetracht ihrer Aufgaben im DTTS und bei diesem Amt trügen diese beiden Personen neben ihren Aufgaben im MCIB die Verantwortung für die Seeverkehrssicherheit der unter irischer Flagge fahrenden Schiffe und die Sicherheit der Schiffe in den irischen Gewässern. Damit wirft die Kommission Irland vor, gegen seine Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 verstoßen zu haben, da dieser Mitgliedstaat über keine Vorschriften verfüge, die garantierten, dass das MCIB organisatorisch, rechtlich und in seinen Entscheidungen unabhängig von allen Parteien sei, deren Interessen mit der ihm übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten.

49 Hierzu ist zunächst festzustellen, dass das MCIB nach Section 7 des Handelsmarinegesetzes und Regulation 4 der Handelsmarineverordnung damit betraut ist, in Irland die Aufgaben der in Art. 8 der Richtlinie 2009/18 genannten Untersuchungsstelle wahrzunehmen. Die in Art. 5 dieser Richtlinie vorgesehenen Sicherheitsuntersuchungen werden unter der Verantwortung dieser Stelle durchgeführt.

50 Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 bestimmt, dass die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Sicherheitsuntersuchungen unter der Verantwortung einer unparteiischen ständigen Untersuchungsstelle durchgeführt werden. Diese Bestimmung sieht weiter vor: „Damit die Untersuchungsstelle die Sicherheitsuntersuchungen unvoreingenommen durchführen kann, ist sie organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten."

51 Was erstens die Frage betrifft, ob das DTTS und das Seeschifffahrtsüberwachungsamt Parteien sind, deren Interessen mit der dem MCIB übertragenen Aufgabe im Sinne von Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 in Konflikt treten könnten, ist auf das Ziel dieser Richtlinie hinzuweisen.

52 Nach ihrem Art. 1 hat die Richtlinie zum Ziel, die Seeverkehrssicherheit und die Vorbeugung von Verschmutzungen durch Schiffe zu verbessern und die Gefahr von Unfällen auf See zu verringern, indem eine schnelle Sicherheitsuntersuchung und ordnungsgemäße Analyse von Unfällen und Vorkommnissen auf See erleichtert und eine rechtzeitige und genaue Berichterstattung über die Sicherheitsuntersuchungen und von Vorschlägen für Abhilfemaßnahmen gewährleistet wird.

53 Wie aus dem 13. Erwägungsgrund dieser Richtlinie hervorgeht, ist es bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und Vorkommnissen mit Hochseefahrzeugen oder anderen Wasserfahrzeugen in Häfen oder anderen eingeschränkten Seeverkehrsgebieten von entscheidender Bedeutung, unvoreingenommen vorzugehen, damit die Umstände und Ursachen des Unfalls oder Vorkommnisses tatsächlich festgestellt werden können. Nach diesem Erwägungsgrund sollten diese Untersuchungen von qualifizierten Ermittlern unter der Kontrolle einer unabhängigen Stelle oder Einrichtung durchgeführt werden, die mit den notwendigen Befugnissen ausgestattet ist, damit Interessenkonflikte vermieden werden.

54 Zwar bezwecken die Sicherheitsuntersuchungen gemäß Art. 15 Abs. 3 und dem 26. Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/18 nicht, die Haftung zu ermitteln oder Schuld zuzuweisen, sie dienen jedoch gemäß Art. 14 dieser Richtlinie der Erstellung von Untersuchungsberichten. Die von den Untersuchungsstellen abgegebenen Sicherheitsempfehlungen sind nach Art. 15 Abs. 1 der Richtlinie von ihren Adressaten zu berücksichtigen. Wie es im 25. Erwägungsgrund der Richtlinie 2009/18 heißt, sollten die Mitgliedstaaten und die Union diesen Empfehlungen auch angemessen Rechnung tragen, um die Sicherheit des Seeverkehrs zu verbessern.

55 Nach Section 7 des Handelsmarinegesetzes und den Regulations 6 und 12 der Handelsmarineverordnung ist das MCIB für die Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen und die Erstellung von Berichten und Empfehlungen zuständig, was dazu führen kann, dass es über Seeschifffahrtsvorschriften befindet.

56 Aus den dem Gerichtshof vorliegenden Akten geht jedoch hervor, dass das DTTS für diese Vorschriften verantwortlich ist. Darüber hinaus ist die diesem Ministerium unterstellte Abteilung für die Sicherheit im Seeverkehr für die Politik und Gesetzgebung im Bereich der Sicherheit, einschließlich des Systems für die Überwachung des Seeverkehrs, zuständig.

57 Die Untersuchungen des MCIB können ferner dazu führen, dass es über Tätigkeiten im Bereich der Seeverkehrssicherheit, der Inspektion, der Untersuchung, der Zertifizierung und der Zulassung von Schiffen entscheidet.

58 Es ist aber unstreitig, dass das DTTS allgemein die Verantwortung für die Seeverkehrssicherheit der unter irischer Flagge fahrenden Schiffe und der Schiffe in den irischen Gewässern trägt. Dem DTTS untersteht auch die irische Küstenwache und das Seeschifffahrtsüberwachungsamt, das für die Inspektion, die Untersuchung, die Zertifizierung und die Zulassung von Schiffen und Schiffsfunkgeräten, die Prüfung und Zertifizierung der Kompetenzen der Seeleute und die Kontrolle der Einhaltung der geltenden Vorschriften durch Überprüfungen der Organisationen und Anlagen sowie durch die Einleitung von Verfolgungsmaßnahmen im Fall eines Verstoßes gegen die Vorschriften zuständig ist.

59 Folglich kann sich das MCIB bei den von ihm durchgeführten Untersuchungen veranlasst sehen, über Tätigkeiten zu entscheiden, die unmittelbar vom DTTS, aber auch von der Abteilung für die Sicherheit im Seeverkehr, von der Küstenwache oder vom Seeschifffahrtsüberwachungsamt wahrgenommen werden, ebenso wie es in den von ihm erstellten Berichten veranlasst sein kann, die Verwaltung der diesen Behörden übertragenen Befugnisse in Frage zu stellen und Empfehlungen für in der Zukunft zu befolgende Verfahren oder einzuführende Reformen zu geben.

60 Daraus ist zu schließen, dass das DTTS und das Seeschifffahrtsüberwachungsamt Parteien sind, deren Interessen mit der dem MCIB übertragenen Aufgabe im Sinne von Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 in Konflikt treten könnten.

61 Dieses Ergebnis kann durch das Vorbringen Irlands nicht entkräftet werden.

62 Irland macht geltend, dass Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 die Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle nur in Bezug auf die Schiffseigner oder jede andere Person sicherstellen soll, die unmittelbar an dem untersuchten Vorkommnis beteiligt ist.

63 Es beruft sich insoweit darauf, dass in der Richtlinie 2009/18 eine im Richtlinienvorschlag genannte Bedingung aufgegeben worden sei. Dass der Unionsgesetzgeber diese Bedingung gestrichen und sich für die Fassung der Bestimmung entschieden habe, wie sie sich aus Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 ergebe, zeige, dass das Erfordernis einer von den nationalen Behörden für Seeverkehrsangelegenheiten unabhängigen Untersuchungsstelle aufgegeben worden sei.

64 Hierzu ist festzustellen, dass die im Richtlinienvorschlag genannte Bedingung nur die funktionelle Unabhängigkeit der zuständigen nationalen Behörden erwähnte, nämlich dass die Untersuchungsstelle „insbesondere von den für Fahrtüchtigkeit, Zertifizierung, Überprüfungen, Besatzungen, sichere Navigation, Wartung, Seeverkehrskontrolle, Hafenstaatkontrolle und den Betrieb von Seehäfen zuständigen einzelstaatlichen Behörden und generell von allen anderen Parteien funktional unabhängig sein muss, deren Interessen ihrer Aufgabe entgegenstehen könnten“. Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 beschränkt sich in seiner vom Unionsgesetzgeber erlassenen Fassung jedoch nicht auf die funktionelle Unabhängigkeit, sondern zielt auf eine viel weiter gehende Unabhängigkeit ab, da die Mitgliedstaaten nunmehr verpflichtet sind, sicherzustellen, dass die Untersuchungsstelle organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig ist, wobei sich diese Unabhängigkeit auf alle Personen erstreckt, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten. Es kann daher nicht angenommen werden, dass der Unionsgesetzgeber mit dieser Wortwahl in Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 ausschließen wollte, dass zu den Parteien, in Bezug auf die die Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle sicherzustellen ist, auch Behörden gehören.

65 Irland trägt außerdem vor, dass der Unionsgesetzgeber, wenn er, wie die Kommission geltend mache, gewollt hätte, dass die Untersuchungsstelle von allen öffentlichen Stellen oder von jeder möglichen Einflussnahme unabhängig sei, diese Bedingung hätte formulieren können, wie er es in der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. 1995, L 281, S. 31) und in der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. 2016, L 119, S. 1) getan habe.

66 Zum einen geht jedoch aus den Schriftsätzen der Kommission nicht hervor, dass sie behauptet hätte, die Untersuchungsstelle müsse von allen öffentlichen Stellen unabhängig sein.

67 Zum anderen trifft es zwar zu, dass in Art. 28 dieser Richtlinie und in Art. 52 dieser Verordnung das Erfordernis der Unabhängigkeit anders formuliert ist als in Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18. Der bloße Umstand, dass diese Bestimmungen unterschiedlich formuliert sind, kann jedoch nicht dazu führen, dass Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 anders als in dieser Bestimmung vorgesehen ausgelegt wird. Diese verlangt, dass die Untersuchungsstelle organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig „von allen Parteien [ist], deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten“; dieser Ausdruck kann unter anderem Behörden umfassen.

68 Zweitens ist zu prüfen, ob, wie die Kommission geltend macht, die Unabhängigkeit des MCIB vom DTTS und vom Seeschifffahrtsüberwachungsamt insoweit nicht gewährleistet ist, als dem MCIB zwei Mitglieder angehören, die gleichzeitig beim DTTS und bei diesem Amt tätig sind.

69 Die Kommission weist insbesondere darauf hin, dass das MCIB nach Section 9 des Handelsmarinegesetzes aus fünf Mitgliedern bestehe, zu denen der Generalsekretär des DTTS oder dessen Beauftragter und der Chefinspektor des Seeschifffahrtsüberwachungsamts gehörten. Die Zugehörigkeit dieser beiden Mitglieder könne angesichts der Aufgaben, die sie gleichzeitig beim DTTS bzw. Seeschifffahrtsüberwachungsamt und beim MCIB wahrnähmen, belegen, dass Irland seinen Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 nicht nachkomme.

70 Da die Kommission nicht geltend macht, dass das MCIB rechtlich nicht unabhängig sei, ist nur zu prüfen, ob der Umstand, dass der Generalsekretär des DTTS oder sein Beauftragter sowie der Chefinspektor des Seeschifffahrtsüberwachungsamts dem MCIB angehören, es ausschließt, dass dieses organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig ist.

71 Der Begriff der „Unabhängigkeit“ wird weder in Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 noch in einer anderen Bestimmung dieser Richtlinie definiert. Deshalb ist auf seinen gewöhnlichen Sinn abzustellen. In Bezug auf öffentliche Stellen bezeichnet der Begriff der Unabhängigkeit in der Regel eine Stellung, die garantiert, dass die betreffende Stelle völlig frei von Weisungen und Druck der Einrichtungen handeln kann, denen gegenüber ihre Unabhängigkeit zu wahren ist (vgl. entsprechend Urteil vom 13. Juni 2018, Kommission/Polen, C-530/16, EU:C:2018:430, Rn. 67).

72 Im vorliegenden Fall sieht zwar Section 8 des Handelsmarinegesetzes vor, dass das MCIB seine Aufgaben unabhängig vom DTTS und allgemein von anderen Personen oder Einrichtungen wahrnimmt, deren Interessen mit der ihm übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten. Außerdem regelt Section 17 dieses Gesetzes den Fall von Interessenkonflikten der Mitglieder des MCIB, das im Übrigen Ethikregeln unterliegt.

73 Trotz dieser Bestimmungen, die einen allgemeinen Grundsatz der Unabhängigkeit und Regeln für den Fall von Interessenkonflikten aufstellen, sieht Section 9(1) in Verbindung mit Section 2 des Handelsmarinegesetzes gleichwohl vor, dass der Generalsekretär des DTTS und der Chefinspektor des Seeschifffahrtsüberwachungsamts Mitglieder des MCIB sind. Dass zwei für das DTTS bzw. für das Seeschifffahrtsüberwachungsamt, d. h. Behörden, deren Interessen mit der dem MCIB übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten, verantwortliche Beamte dem MCIB angehören, hat zur Folge, dass nicht gewährleistet ist, dass dieses organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig ist.

74 Die bloße Zugehörigkeit dieser Mitglieder, deren Interessenkonflikt offensichtlich ist, da sie gleichzeitig Mitglieder des MCIB und für Behörden verantwortlich sind, deren Tätigkeiten von dieser Stelle geprüft und Gegenstand ihrer Kritik und Empfehlungen sein können, ist nämlich als solche mit der organisatorischen Unabhängigkeit dieser Stelle unvereinbar.

75 Was die Rolle anbelangt, die diese Mitglieder in den Entscheidungen der Untersuchungsstelle gegebenenfalls zugunsten der Interessen der von ihnen geführten Verwaltungen insbesondere dadurch spielen können, dass sie die bei diesen bestehenden Regelungen, Verfahren oder Praktiken verteidigen, so ist sie geeignet, die Unabhängigkeit des MCIB in seinen Entscheidungen zu beeinträchtigen.

76 Schon allein aufgrund dieses Interessenkonflikts und dieser möglichen Rolle lässt sich ein Verstoß gegen Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 feststellen, da die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die Maßnahmen zu erlassen, die im Voraus die objektive Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle gewährleisten, wie die Verwendung des Konditionals in der Wendung „in Konflikt treten könnten“ in dieser Bestimmung bestätigt.

77 Entgegen dem Vorbringen Irlands ist die Feststellung, dass die Untersuchungsstelle in bestimmten Fällen parteiisch gehandelt hat, somit für die Feststellung des Verstoßes nicht erforderlich, da die Voraussetzungen für die Unabhängigkeit objektiv erfüllt sein müssen, und zwar in der Weise, dass das MCIB jeder direkten oder indirekten Einflussnahme von Parteien, deren Interessen mit der ihm übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten, entzogen sein muss (vgl. entsprechend Urteil vom 16. Oktober 2012, Kommission/Österreich, C-614/10, EU:C:2012:631, Rn. 41).

78 Daher können die von Irland beispielhaft angeführten Berichte des MCIB, in denen Kritik oder Vorschläge in Bezug auf das DTTS oder das Seeschifffahrtsüberwachungsamt formuliert wurden, nicht belegen, dass dieser Mitgliedstaat seinen Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 nachgekommen ist.

79 Im Übrigen ist es entgegen dem Vorbringen Irlands unerheblich, dass die betreffenden Mitglieder im MCIB eine Minderheit bilden, da der Umstand, dass einer Untersuchungsstelle auch nur ein Mitglied angehört, das gleichzeitig Verantwortung in einer Partei trägt, deren Interessen mit der dieser Stelle

übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten, zur Folge hat, dass diese Stelle nicht über jeden Verdacht der Parteilichkeit in Bezug auf diese Partei erhaben ist (vgl. entsprechend Urteil vom 16. Oktober 2012, Kommission/Österreich, C-614/10, EU:C:2012:631, Rn. 52).

80 Nach alledem hat Irland dadurch, dass es keine Untersuchungsstelle eingerichtet hat, die organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien ist, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten, gegen seine Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18 verstoßen.

Kosten

81 Nach Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

82 Da die Kommission die Verurteilung Irlands beantragt hat und Irland mit seinem Vorbringen unterlegen ist, sind ihm die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Fünfte Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

1. **Irland hat dadurch, dass es keine Untersuchungsstelle eingerichtet hat, die organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen unabhängig von allen Parteien ist, deren Interessen mit der ihr übertragenen Aufgabe in Konflikt treten könnten, gegen seine Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates verstoßen.**

2. **Irland trägt die Kosten.**

Unterschriften