



Rantos főtanácsnok szerint a rendszeresen tengeri felkutatási és mentési tevékenységet végző magánhajókat a kikötő szerinti állam ellenőrizheti arra vonatkozóan, hogy megfelelnek-e a nemzetközi előírásoknak

Az uniós jog értelmében a kikötő szerinti állam visszatartási intézkedéseket hozhat, amennyiben a feltárt szabálytalanságok a biztonságra, az egészségre vagy a környezetre nézve egyértelműen veszélyt jelentenek

A Sea Watch Berlinben (Németország) székhellyel rendelkező nonprofit humanitárius szervezet. Célja különösen tengeri felkutatási és mentési tevékenység végzése, és e tevékenységet a Földközi-tenger nemzetközi vizein olyan hajók segítségével végzi, amelyeknek egyszerre tulajdonosa és üzemeltetője. E hajók között található a Sea Watch 3 és a Sea Watch 4, amelyek német lobogó alatt közlekednek, és amelyek „általános teherhajó – többcélú” hajóként kaptak osztályozási bizonyítványt. 2020 nyarán, miután mentési tevékenységet végeztek, és a kimentett személyeket partra szállították Palermo (Olaszország) és Porto Empedocle (Olaszország) kikötőjében, e két város kikötői kapitánysága e hajók fedélzetén részletesebb ellenőrzést hajtott végre azzal az indokkal, hogy e hajókat tengeri felkutatási és mentési tevékenységre használták annak ellenére, hogy nem rendelkeztek bizonyítvánnyal e tevékenységre, és a hajók biztonsági bizonyítványaiban meghatározott létszámot jelentős mértékben meghaladó számú személyt vettek fel a fedélzetükre. A részletesebb ellenőrzések egy sor olyan műszaki és működtetési szabálytalanságot állapítottak meg, amelyek közül néhány a biztonságot, az egészséget vagy a környezetet egyértelműen veszélyeztetőnek minősül, éppen ezért e két kapitányság elrendelte az említett hajók visszatartását.

A szóban forgó hajók visszatartását követően a Sea Watch a Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Szicília tartomány közigazgatási bírósága, Olaszország) előtt két keresetet indított a visszatartásra vonatkozó határozatok és az e határozatokat megelőző vizsgálati jelentések megsemmisítése iránt. Keresetei alátámasztása céljából a Sea Watch lényegében azzal érvelt, hogy az ezen intézkedéseket alkalmazó kapitányságok túllépték a kikötő szerint illetékes államra ruházott, az alkalmazandó nemzetközi szokásjog és a nemzetközi egyezmények fényében értelmezett 2009/16 irányelvből¹ eredő jogköreiket.

Következésképpen a Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia (Szicília tartomány közigazgatási bírósága) előzetes döntéshozatal céljából kérdéseket terjesztett a Bíróság elé annak megválaszolása érdekében, hogy a 2009/16 irányelv alkalmazandó-e a szóban forgó hajókra, illetve annak tisztázása érdekében, hogy milyen feltételek és terjedelem vonatkozik a kikötő szerint illetékes állam ellenőrzési és visszatartási jogkörére.

A mai napon ismertetett indítványában Athanasios Rantos főtanácsnok úgy véli, **hogy a 2009/16 irányelv alkalmazandó a szóban forgó hajókhoz hasonló olyan hajókra, amelyek amellet, hogy „többcélú teherhajóként” vannak lajstromozva, tengeri felkutatási és mentési tevékenységet végeznek.** Ugyanis a **2009/16 irányelv hatálya kiterjed minden olyan hajóra és személyzetére, amely egy tagállam kikötőjébe vagy révjébe hajó-kikötő kapcsolat létesítése céljából fut be.** Ezen irányelv hatálya a nem kereskedelmi célra használt hajókon belül csupán két,

¹ A módosított, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2009. L 131., 57. o.; helyesbítés: HL 2013. L 32., 23. o.).

jól meghatározott kategóriára nem terjed ki, és a jogalkotó e kivételt e két kategóriára kívánta korlátozni.²

Ezt a megállapítást véleménye szerint megerősíti a **2009/16 irányelv** célja is, amely a tagállamok felségvizein tartózkodó, **a követelményeket nem kielégítő hajókkal végzett tengeri szállítás** többek között **a biztonság, a szennyezés megelőzése és a fedélzeti élet- és munkakörülmények javítása céljából történő drasztikus csökkentésére** irányul.

A kikötő szerint illetékes állam által elvégezhető kiegészítő ellenőrzéseket igazoló feltételek kapcsán a főtanácsnok szerint nyilvánvalónak tűnik az, hogy **az a hajó, amely** a bizonyítványaiban engedélyezett legnagyobb személyi létszámot **meghaladó számú személyt szállít rendszeresen, bizonyos körülmények között veszélyt jelenthet a személyekre, a javakra vagy a környezetre.** E körülmény főszabály szerint alkalmas arra, hogy a 2009/16 irányelv értelmében vett „**rendhagyó tényezőnek**” minősüljön, és **igazolhatja** az ezen irányelv értelmében vett „**kiegészítő ellenőrzést**”³. **Mindazonáltal el kell végezni a tények eseti ellenőrzését, amely a nemzeti bíróság feladata,** és amely nem szorítkozhat a szállított személyek száma és a bizonyítványok alapján szállítani engedélyezett személyek száma közötti különbség formális megállapítására, hanem e bíróságnak konkrétan kell értékelnie az ilyen magatartáshoz kapcsolódó kockázatokat, figyelembe véve a nemzetközi szokásjogban rögzült **tengeri mentési kötelezettséget.**⁴

A **kikötő szerint illetékes állam által gyakorolt ellenőrzés terjedelmét** illetően a főtanácsnok emlékeztet arra, hogy **részletesebb ellenőrzésre akkor kerül sor, ha egy kezdeti ellenőrzés végrehajtását követően „egyértelmű bizonyítékok” alapján feltételezhető, hogy a hajó, felszerelése vagy személyzete lényegileg nem elégíti ki egy vonatkozó nemzetközi egyezmény előírásait.** A jelen ügyben az „egyértelmű bizonyíték” abban áll, hogy a bizonyítványok és egyéb dokumentumok vizsgálatakor pontatlanságokat tártak fel. Az ilyen ellenőrzés nem korlátozódik kizárólag a hajó osztályozásának megfelelő bizonyítványokban előírt alaki jellegű előírásokra, hanem inkább arra vonatkozik, hogy e hajó megfelel-e a biztonságra, a környezetszennyezés megelőzésére, valamint a fedélzeten való élet- és munkakörülményekre vonatkozó valamennyi nemzetközi egyezményi szabálynak, figyelembe véve a hajó és felszerelése tényleges állapotát, valamint az általa ténylegesen gyakorolt tevékenységeket, illetve a hajó osztályozásának megfelelő tevékenységeket. A főtanácsnok, annak pontosítása mellett, hogy az uniós jogban vagy a nemzetközi jogban nem létezik a tengeri felkutatási és mentési tevékenységet végző hajók osztályozása, hangsúlyozza, hogy az a körülmény, hogy valamely hajót nem a bizonyítványainak megfelelően üzemeltetnek, az e hajó fedélzetén való munkavégzéssel kapcsolatos eljárásokra vonatkozó előírások megsértésének minősülhet, és különösen veszélyt jelenthet a személyekre, a javakra, vagy a környezetre.

Következésképpen a főtanácsnok akként foglal állást, hogy a **kikötő szerint illetékes állam** biztosíthatja a tengerbiztonságra, a tengeri védelemre, a tengeri környezet védelmére, valamint a fedélzeti élet- és munkakörülményekre alkalmazandó nemzetközi egyezmények és uniós jogszabályok betartását, figyelembe véve a hajó által ténylegesen gyakorolt tevékenységeket, feltéve hogy az ilyen ellenőrzés nem sérti sem a lobogó szerinti államnak az osztályozás tekintetében fennálló jogkörét, sem pedig a tengeri mentési kötelezettség betartását. **Pusztán az a tény, hogy valamely hajó rendszeresen végez tengeri felkutatási és mentési tevékenységet,**

² Mégpedig a nem kereskedelmi célra használt, állami hajók és kedvtelési célú hajók (a 2009/16 irányelv 3. cikkének (4) bekezdése).

³ A 2009/16 irányelv I. melléklete II. részének 2B. pontja és 11. cikke szerint a kikötő szerint illetékes állam a hajók vonatkozásában csak a kimerítő jelleggel felsorolt „elsődlegességi tényezők” vagy „rendhagyó tényezők” fennállása esetén végez kiegészítő ellenőrzést. A rendhagyó tényezők között szerepel azon „[hajók esete], melyek üzemeltetése személyek, tárgyak vagy a környezet veszélyeztetését idézte elő”.

⁴ A nemzetközi szokásjog értelmében vett, a hajó kapitányát terhelő tengeri mentési kötelezettséget többek között a tengerjogi egyezmény 98. cikke írja elő. E rendelkezés, amelynek címe „Segítségnyújtási kötelezettség”, az (1) bekezdésében a következőképpen rendelkezik: „Minden állam kötelezi a lobogója alatt közlekedő hajó kapitányát, hogy a hajó, a személyzet vagy az utasok súlyos veszélyeztetése nélkül lehetséges mértékben: a) nyújtson segítséget valamennyi, az eltűnés veszélyében levő, tengerben talált személynek; b) a lehető legnagyobb sebességgel siessen a végszükségben lévő személyek megmentésére, ha arról értesült, hogy azok segítségre szorulnak, amennyiben ezen cselekvést észszerűen várhatják el tőle; [...]”.

nem mentesíti e hajót a nemzetközi jog vagy az uniós jog alapján rá alkalmazandó követelmények tiszteletben tartása alól, és nem akadályozza annak, hogy e hajó az ezen irányelv 19. cikke értelmében vett visszatartási intézkedések hatálya alá tartozzon, amennyiben megsérti e szabályokat.

EMLÉKEZTETŐ: A főtanácsnok indítványa nem köti a Bíróságot. A főtanácsnok feladata, hogy teljesen pártatlanul és függetlenül eljárva a rábízott ügy jogi megoldására vonatkozó javaslatot terjesszen a Bíróság elé. A Bíróság bírái most kezdik meg a tanácskozást a jelen ügyben. Az ítéletet későbbi időpontban hozzák meg.

EMLÉKEZTETŐ: Az előzetes döntéshozatali eljárás lehetővé teszi a tagállami bíróságok számára, hogy az előttük folyamatban lévő jogvita keretében az uniós jog értelmezésére vagy valamely uniós jogi aktus érvényességére vonatkozó kérdést terjesszenek a Bíróság elé. A Bíróság nem dönti el a tagállami bíróság előtti jogvitát. A nemzeti bíróság feladata, hogy az ügyet a Bíróság határozata alapján elbírálja. E határozat a tartalmilag hasonló kérdésben eljáró más nemzeti bíróságokat is köti.

A sajtó részére készített nem hivatalos kiadvány, amely nem köti a Bíróságot.

Az ismertetés napján az indítvány [teljes szövege](#) megtalálható a CURIA honlapon.

Sajtófelelős: Lehóczki Balázs ☎ (+352) 4303 5499