

**MENTÉS, NEM MÁSKÉNT –  
AZ EURÓPAI BÍRÓSÁG NGO-HAJÓKRÓL  
SZÓLÓ LEGFRISSEBB ÍTÉLETE**

**Migrációkutató Intézet**

**Gyorselemzések  
Vargha Márk**

## Gyorselemzések 2022/13

MENTÉS, NEM MÁSKÉNT – AZ EURÓPAI BÍRÓSÁG  
NGO-HAJÓKRÓL SZÓLÓ LEGFRISSEBB ÍTÉLETE

2020 nyarán a Földközi-tengeren végzett kutatási és mentési műveleteiről elhíresült civil szervezet, a Sea Watch két teherhajója migránsokat mentett ki, majd szállított szicíliai kikötőkbe. A járműveket ellenőrző olasz hatóságok több hiányosságot is feltártak a hajók átvizsgálása során, mely előbb a hajók visszatartásába, majd a palermói közigazgatási törvényszéken perbe torkollott. A két ügy a nemzetközi és európai jogszabályok összhangjának kérdését is felvetette, ezért a palermói bíróság ezek tisztázására az Európai Bírósághoz fordult, mely 2022. augusztus 1-jén tette közzé ítéletét. Kimondta, hogy a mentésnek akkor is helye van, ha a hajó férőhelyhiány miatt arra alkalmatlan, bármiféle veszélyeztetés pedig a kikötés után a kikötői állam által bizonyítandó, melynek együtt kell működnie a lobogó szerinti állammal. A döntés a bevándorláspárti humanitárius szervezetek pozícióját látszik erősíteni.

## Az ügy körülményei

2021. január 8-án iktatta a luxembourgi székhelyű Európai Bíróság a Szicíliai Regionális Közigazgatási Törvényszék előzetes döntéshozatali kérelmét két ügyben, melynek felperesi oldalán a Sea Watch, alperesi oldalán mindkét ügyben az Infrastruktúráért és Közlekedésért Felelős Minisztérium, továbbá az egyik ügyben a Palermói Kikötőparancsnokság, míg a másik ügyben a Porto Empedocle-i Kikötőparancsnokság álltak. A Bíróság 15 tagú tanácsban tárgyalta az eseteket és 2022. augusztus 1-jén hozott ítéletet.<sup>1</sup> A tárgyalások során észrevételt tett a Sea Watch, Olaszország kormánya, Spanyolország kormánya, Norvégia kormánya és az Európai Bizottság. A főtanácsnok 2022. február 22-én ismertette véleményét. Az előzetes döntéshozatali eljárás a 2009/16/EC számú, 2009. április 23-ai tanácsi és európai parlamenti irányelv és az 1974. november 1-jén Londonban kötött tengeri életbiztonsági egyezmény értelmezésére irányult.

A bíróság számos fontos nemzetközi jogi dokumentum rendelkezéseit vizsgálta: a Tengerjogi Egyezményt (Montego Bay, 1982. december 10.), a Tengeri Életbiztonsági Egyezményt (másképp SOLAS Egyezmény, London, 1974. november 1.), a Kutatási és Mentési Egyezményt (Hamburg, 1979. április 27.) és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.1138(31) határozatát (2019. december 4.). Az európai jogi dokumentumok közül a

<sup>1</sup> Az ítélet és egyéb eljárási dokumentumok itt: <https://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-14/21>

## Gyorselemzések 2022/13

leginkább a 2009/16-os irányelvet vizsgálta meg alaposan a bíróság, mely az Európai Unió Működéséről szóló Szerződés 100. cikkének (2) bekezdésén alapul, miszerint: „Az Európai Parlament és a Tanács rendes jogalkotási eljárás keretében megfelelő rendelkezéseket állapíthat meg a tengeri és légi közlekedésre vonatkozóan. Az Európai Parlament és a Tanács a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően határoz.”<sup>2</sup> A bírák az irányelven kívül figyelembe vették az Európai Bizottság 2020/1365-ös ajánlásában (2020. szeptember 23.) és az irányelvet átültető olaszországi, 2011. évi 53. törvényerejű rendeletben (2011. április 27.) foglaltakat is.

Az ítélet lényege: a kikötő szerinti állam ellenőrzésnek vetheti alá azon humanitárius szervezetek hajóit, amelyek szisztematikusan végeznek kutatási és mentési tevékenységet. A kikötő szerinti állam azonban csak abban az esetben fogadhat el visszatartási intézkedéseket, ha a hajó működése a biztonságot, az egészséget vagy a környezetet egyértelműen veszélyezteti. A veszélyeztetést az államnak kell bizonyítania.

### **Az ügy és az annak kapcsán az ítéletben tisztázott kérdések**

A Sea Watch egy Berlinben bejegyzett humanitárius szervezet, mely rendszeresen végez személyek felkutatásával és mentésével kapcsolatos tevékenységet a Földközi-tengeren, olyan hajókkal, melyeknek tulajdonosa és üzemeltetője is egyben. Ilyen hajók a Sea Watch 3 és a Sea Watch 4 teherhajók, melyek német lobogó alatt közlekednek. Ezek – Spanyolországból kiindulva – 2020 nyarán mentési műveleteket hajtottak végre, és a kimentett személyeket Palermóban (Északnyugat-Szicília) és Porto Empedocleában (Délnyugat-Szicília) szállították partra. Ezt követően a kikötői hatóságok ellenőrzéseket végeztek rajtuk arra hivatkozva, hogy nem rendelkeztek a felkutatási és mentési tevékenységekre vonatkozó engedéllyel, és sokkal több személyt vettek fel a fedélzetükre, mint amennyinek a befogadására engedélyt kaptak. Az ellenőrzés során műszaki és üzemeltetési hiányosságokat is feltártak, melyek a biztonságot, az egészséget vagy a környezetet egyértelműen veszélyeztetik, és a hajók feltartóztatását tették szükségessé. Konkrétan olvasható az ítéletben a többszörös túlszűfoltás és az annak következtében előállt, a sebtében felállított illemhelyekkel és zuhanyzókkal kapcsolatos méltatlan helyzet.

A Sea Watch két keresetet nyújtott be ezen intézkedések megsemmisítése iránt a fent említett szicíliai bírói fórumhoz, melyekben kérte annak megállapítását, hogy a kikötőparancsnokságok túllépték a 2009/16-os irányelvből eredő hatáskörüket. A szicíliai bíróság előzetes döntéshozatal iránti kérelmet nyújtott be az Európai

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=HU>

## Gyorselemzések 2022/13

Bírósághoz, hogy tisztázódjon a kikötő szerinti államnak a humanitárius szervezetek által üzemeltetett hajók ellenőrzésére és visszatartására vonatkozó hatáskörének terjedelme.

Az Európai Bíróság ítéletében a következőket állapította meg:

1. A 2009/16-os irányelv minden olyan hajóra alkalmazandó, amely a kikötőben vagy az állam joghatósága alá tartozó vizeken tartózkodik és egy másik tagállam lobogója alatt közlekedik, beleértve a humanitárius szervezetek által üzemeltetett járműveket is.

2. A 2009/16 irányelv célja a nemzetközi jog szabályai és az uniós szabályok összhangjának megteremtése, vagyis azt úgy kell értelmezni, hogy figyelembe kell venni elsősorban a Tengerjogi és a SOLAS-egyezmény rendelkezéseit is. Előbbi a tengeren veszélybe vagy bajba jutott személyeknek való segítségnyújtás alapvető kötelezettségét írja elő, míg utóbbi kimondja, hogy azok a személyek, akik tengeri mentési művelet következtében egy hajó fedélzetén tartózkodnak, beleértve a humanitárius szervezet, például a Sea Watch által működtetett hajókat is, nem vehetők figyelembe a tengeri biztonságra vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzésekor. Ugyanis a fedélzetén tartózkodó személyek száma, még ha az engedélyezettnél nagyobb is, önmagában nem lehet elmarasztalási indok. Ha azonban egy ilyen hajó befejezte a kikötőben az említett személyek partra szállítását vagy átszállítását, a kikötő szerinti állam jogosult a hajót ellenőrzésnek alávetni, amelynek célja annak megállapítása, hogy a tengeri közlekedés biztonságára vonatkozó szabályokat betartották-e. Mindazonáltal a kikötő szerinti államnak konkrét és részletes módon kell bizonyítania azt, hogy komoly jelek utalnak az egészséget, a biztonságot, a fedélzeti munkakörülményeket vagy a környezetet érintő veszélyre. Az ügyet az EB előterjesztő bíróság feladata annak ellenőrzése, hogy e követelmények teljesülnek-e.

3. Ami a kikötő szerinti állam hatáskörének terjedelmét illeti, az EB úgy ítéli meg, hogy a kikötő szerinti állam jogosult arra, hogy a súlyos veszélyre utaló jelek fennállásának bizonyítása érdekében figyelembe vegye azt a tényt, hogy a lobogó szerinti állam által teherhajónak minősített és közlekedni engedélyezett hajókat a gyakorlatban rendszeresen használják személyek felkutatásával és mentésével kapcsolatos tevékenységekre. Azonban a kikötő szerinti államnak nincs hatásköre annak igazolását követelni, hogy ezek a hajók a lobogó szerinti állam által kiállított bizonyítványoktól eltérő bizonyítvánnyal is rendelkeznek-e, vagy megfelelnek-e más osztályozásra vonatkozó valamennyi követelménynek.

Ha az ellenőrzés hiányosságokat tár fel, a kikötő szerinti államnak jogában áll az általa szükségesnek ítélt korrekciós intézkedéseket elfogadni. Ezeknek az intézkedéseknek azonban minden esetben megfelelőnek,

## Gyorselemzések 2022/13

szükségesnek és arányosnak kell lenniük. A kikötő szerinti állam nem teheti függővé a visszatartás feloldását a hajónak a lobogó szerinti állam által kiadott bizonyítványoktól eltérő bizonyítványok meglététől.

4. Ha a kikötő szerinti állam hatóságai által elvégzett ellenőrzést követően bebizonyosodik, hogy egy másik tagállam lobogója alatt közlekedő hajó olyan hiányosságokkal rendelkezik, amelyek a tengeri hajózás biztonságát veszélyeztetik, vagy olyan egyértelmű veszély forrása lehet, amely indokolja a visszatartását, a Bíróság hangsúlyozza az őszinte együttműködés uniós szintű elvének fontosságát, melynek értelmében a tagállamok – beleértve a kikötő szerinti államot és a lobogó szerinti államot is – kötelesek együttműködni és konzultálni egymással hatáskörük gyakorlása során.

### Összegzés

1. Ha egy mentőhajó alkalmatlan is a mentésre, nem szankcionálható a kikötő szerinti tagállam által. Az, hogy túlszúfolva, embertelen és közegészségügyileg is problémás módon szállítja partra a kimentett migránsokat, kisebb probléma, mint magának a mentésnek az elmaradása. Ezzel összefüggésben emlékeztetnénk arra, hogy a mediterrán országokban a legkülönbözőbb migránstáborokban uralkodó zsúfoltság a humanitárius szervezetek egyik fő kritikája ezen országok migrációs politikájával szemben.

2. A kikötő szerinti állam ugyan végezhet ellenőrzéseket és indíthat eljárásokat, ám ha szembekerül a bíróságon a tulajdonos / üzemeltető NGO-val, minden jogszabálysértést neki kell bizonyítania, még hozzá konkrétan és részletesen, a hajók visszatartása pedig csak egészen rendkívüli esetben lehetséges, melyekre nem ad iránymutatást az ítélet – csupán annyit mond ki, hogy bizonyos dokumentumok hiánya nem lehet rá indok.

3. Bár a kikötő és a lobogó szerinti állam együttműködésének fontosságát hangsúlyozza, nem hagyható figyelmen kívül a két állam eltérő földrajzi és politikai helyzete: Olaszország közvetlenül viseli a tengeri migráció napi, és idén ismét súlyosbodó terheit, míg Németország a konkrét eseményektől távol, a tengeri migrációtól megkímélve nyilvánvalóan más szemszögből néz az NGO-hajók működésére.

4. Az ítélet a migrációs nyomás mértékére nincs hatással, hiszen az NGO-hajók működésének korlátozása politikai döntés kérdése. Az ősz folyamán azonban van esély ilyen döntésre, hiszen a jobboldali blokk a szeptember 25-ei parlamenti választás fő esélyese Olaszországban. A miniszterelnöki szék várományosa, Giorgia Meloni tengeri

## Gyorselemzések 2022/13

blokádról beszél, melyet szerinte 2017-ben az ENSZ javasolt Líbiának a vízbe fulladások megakadályozására. Bevezetéséről ugyanakkor a tömbön belül, a leendő koalíciós partnerek között egyelőre nem született egyezség.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> <https://www.iltempo.it/politica/2022/08/06/news/blocco-navale-giorgia-meloni-migranti-laura-boldrini-unione-europea-prodi-sbarchi-elezioni-2022-32667859/>

## Gyorselemzések 2022/13

A Migrációkutató Intézet elektronikus kiadványsorozata



Kiadó: **Migrációkutató Intézet**

A kiadó elérhetősége: H-1518 Budapest, Pf. 155.

Tel.: +36 1 372 0191

E-mail: [info@migraciokutato.hu](mailto:info@migraciokutato.hu)

© Vargha Márk, 2022

© Migrációkutató Intézet, 2022

Sorszám: 2022/13