



Brüsszel, 2019.3.28.
COM(2019) 157 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK

az (EU) 2015/799 tanácsi határozat 2. cikkével összhangban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a halászhajók személyzetének képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló egyezményéhez való tagállami csatlakozás folyamatának előrehaladásáról

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE A TANÁCSNAK

az (EU) 2015/799 tanácsi határozat 2. cikkével összhangban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a halászhajók személyzetének képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló egyezményéhez való tagállami csatlakozás folyamatának előrehaladásáról

1. Bevezetés

A 2015. május 18-i (EU) 2015/799 tanácsi határozat¹ felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy az Európai Unió érdekében a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a halászhajók személyzetének képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, 1995. július 7-én elfogadott és 2012. szeptember 29-én hatályba lépett egyezményéhez (a továbbiakban: az „egyezmény”) csatlakozzanak. Az IMO-nak valamennyi uniós tagállam a tagja.

Az egyezmény nem csupán a halászok védelméhez járul hozzá jelentős mértékben, hanem a nemzetközi hajózás biztonságosabbá tételéhez is. Előmozdítja az élet- és vagyónbiztonságot a tengeren, és ezáltal hozzájárul a tengeri környezet védelméhez. Mivel a tengeri halászat az egyik legveszélyesebb foglalkozás, és a halászhajók és személyzetük ugyanolyan veszélyekkel és kockázatokkal néznek szembe a nyílt vízen, mint a tengerjáró kereskedelmi hajók, a megfelelő képzés és képesítés elengedhetetlen a balesetek számának csökkentéséhez és a fedélzeti személyzet biztonságához és védelméhez, valamint a tengerészeti biztonsághoz való hozzájáruláshoz.

Az egyezmény a munkavállalók szabad mozgása szempontjából is rendkívül fontos. A halászok mobilisabbá válhatnak, és lehetőségük lehet arra, hogy az egyezményhez csatlakozó valamennyi tagállamban dolgozzanak a halászhajók fedélzetén. A halászok képesítéseinek harmonizációja a halászhajók személyzetének képzésére vonatkozó közös minimumszint bevezetésével nem csupán a tengeri biztonságot fogja javítani, hanem még inkább megkönnyíti a munkavállalók szabad mozgását is. Az egyezmény ezenkívül egyenlő feltételeket teremt az EU-ban és a harmadik országok viszonylatában is.

A halászhajók fedélzetén dolgozó munkavállalókra jelenleg nem ugyanaz a védelem vonatkozik, mint a tengeri szállítási ágazatban dolgozó tengerészekre, akik a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat teljesítéséről szóló, közel azonos nemzetközi IMO-egyezmény (tengerészekről szóló egyezmény) hatálya alá esnek. Míg a tengerészekről szóló egyezményt világszerte 164 szerződő állam ratifikálta, beleértve mind a 28 uniós tagállamot, és azt az uniós jog a 2008/106/EK, a 2009/16/EK és a 2012/35/EK irányelveken² keresztül hajtotta végre; addig

¹ A Tanács (EU) 2015/799 határozata (2015. május 18.) a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a halászhajók személyzetének képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezményéhez az Európai Unió érdekében történő csatlakozásra a tagállamoknak adott felhatalmazásról, HL L 127, 2015.5.22., 20–21. o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2008/106/EK irányelve (2008. november 19.) a tengerészek képzésének minimumszintjéről (átdolgozás), HL L 323., 2008.12.3., 33–61. o.; Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről, HL L 131., 2009.5.28., 57–100. o.; Az Európai Parlament és a Tanács

a halászhajókról szóló egyezményt világszerte 26 szerződő állam ratifikálta, amelyek között csupán kilenc uniós tagállam szerepel.

Ezekből az okokból kifolyólag a tengeri halászati ágazatban tevékenységet folytató uniós szociális partnerek³ a tengeri halászati ágazati szociális párbeszéden keresztül többször hangsúlyozták a halászhajók fedélzeti biztonságára és munkakörülményeire vonatkozó nemzetközi egyezmények fontosságát, és arra kérték a tagállamokat és az EU-t, hogy tegyék meg a megfelelő intézkedéseket.

Az uniós intézmények továbbá az EU óceánpolitikai irányítási kezdeményezése⁴ keretében is bizonyították ez irányú elkötelezettségüket. Mind a Tanács a 2017. április 4-i következtetéseiben⁵, mind pedig az Európai Parlament a 2018. január 16-i állásfoglalásában⁶ felszólít a tengerekkel kapcsolatos munkaerőpiaci esélyegyenlőség előmozdítására, valamint az egyenlő bánásmód biztosítására, még hozzá vonatkozó nemzetközi egyezmények hatékony alkalmazása és az uniós vizeken végzett tengeri tevékenységekre vonatkozó harmonizált szociális keretrendszer felállítása révén.

A fentiek fényében valamennyi tagállam, amely a lobogója alatt közlekedő olyan halászhajókkal, a halászhajók legénységének képzésére szolgáló olyan intézményekkel vagy olyan kikötőkkel rendelkezik, amelyek az egyezmény hatálya alá tartozó tengerjáró halászhajókat is fogadnak, határozott felkérést kap arra, hogy csatlakozzon az egyezményhez. Ezenkívül a harmadik országokat is ösztönözni kell arra, hogy az egyezmény felei legyenek annak érdekében, hogy elő lehessen mozdítani a halászhajók fedélzetén a biztonságos munkakörülményeket, és egyenlő feltételek megteremtésére lehessen törekedni nemzetközi szinten.

2. Jogalap

Az (EU) 2015/799 tanácsi határozat felhatalmazza az uniós tagállamokat, hogy csatlakozzanak az egyezményhez. Az EU általi felhatalmazásra azért volt szükség, mert az egyezmény mellékletének I. fejezetében szereplő 7. előírás a halászhajókon szolgáló személyzet egyes kategóriáinak szakmai képzései elismerésére vonatkozó uniós szabályok tekintetében az Unió kizárólagos hatáskörébe tartozik. Ezenkívül érinti a Szerződés rendelkezéseit is, különösen az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdését, valamint a 2005/36/EK európai parlamenti és tanácsi

2012/35/EU irányelve (2012. november 21.) a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló 2008/106/EK irányelv módosításáról, HL L 343., 2012.12.14., 78–105. o.

³ Az Európai Unió Mezőgazdasági Szövetkezeteinek Általános Szövetsége (COGECA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) és az Európai Unió Halászati Vállalkozások Nemzeti Szervezeteinek Szövetsége (Europêche).

⁴ Közös közlemény az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – „Nemzetközi óceánpolitikai irányítás: az óceánjaink jövőjét biztosító menetrend”, 2016. november 10., JOIN(2016) 49 final.

⁵ A Tanács következtetése a „Nemzetközi óceánpolitikai irányítás: az óceánjaink jövőjét biztosító menetrend” c. közös közleményről, 2017. április 4., 8029/17.

⁶ Az Európai Parlament állásfoglalása a nemzetközi óceánpolitikai irányításról: az óceánjaink jövőjét biztosító menetrend a 2030 utáni időszakra vonatkozó fenntartható fejlesztési célok keretében, 2018. január 16. (2017/2055(INI)).

irányelvet⁷, amennyiben a tagállamok vagy harmadik országok által kiállított vonatkozó képesítéssel rendelkező uniós polgárok érintettek.

Az (EU) 2015/799 tanácsi határozat nem csupán felhatalmazza az uniós tagállamokat arra, hogy csatlakozzanak az egyezményhez, hanem ösztönzi is őket erre. Fontos, hogy valamennyi uniós tagállam ratifikálja az egyezményt, hogy egyenlő feltételeket lehessen teremteni, és el lehessen kerülni a nemzetközi és az uniós jog közötti ellentmondást.

E tekintetben és az uniós tagállamoknak az egyezmény ratifikálása terén elért előrehaladása nyomom követésének érdekében az (EU) 2015/799 tanácsi határozat 2. cikke előírja, hogy a Bizottságnak előrehaladási jelentést kell benyújtania a Tanácsnak.

3. A jelentéshez felhasznált adatok forrása

A Bizottság 2018. március 16-án érdeklődött a tagállamoknál arról, hogy szándékozzák-e ratifikálni az egyezményt. Mivel csupán négy válasz érkezett, a nem válaszoló tagállamok állandó képviselői két emlékeztető levelet is kaptak. Végül összesen 20 tagállam válaszolt. A nyolc nem válaszoló tagállam közül három már ratifikálta az egyezményt. A tagállamok általi ratifikációval kapcsolatban az IMO szerződések állapotával foglalkozó weboldalát tekintettük meg.

4. Az egyezmény helyzete: tagállamok általi megerősítés

Az egyezményt aláíró összesen 26 szerződő államból⁸ kilenc uniós tagállam, és ezek ratifikálták az egyezményt (**Belgium, Dánia, Lettország, Litvánia, Hollandia, Lengyelország, Portugália, Románia és Spanyolország**).

A további 19 tagállammal kapcsolatban az alábbi adatokat lehetett összegyűjteni:

Hat tagállam dolgozik az egyezmény megerősítésén: **Franciaország, Németország, Görögország, Írország, Svédország** és az **Egyesült Királyság**. Görögország és Svédország a válaszában az aktuális egyezmény felülvizsgálatára irányuló, folyamatban lévő munkára hivatkozott.

Négy tagállam a flottája helyzetéből fakadóan nem gondolja, hogy az egyezmény megerősítése szükséges lenne. **Észtország** arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a 24 méternél hosszabb halászhajók fedélzetén szolgáló személyzetre vonatkozó STCW-tanúsítási követelményeket

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/36/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a szakmai képesítések elismeréséről HL L 255., 2005.9.30., 22–142. o.

⁸ Belgium, Dánia, Dél-Afrikai Köztársaság, Hollandia, Izland, Kanada, Kiribati, Kongói Köztársaság, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Mauritánia, Marokkó, Namíbia, Nauru, Norvégia, Oroszország, Palau, Portugália, Románia, Saint Lucia, Sierra Leone, Spanyolország, Szíria, Új-Zéland, Ukrajna.

alkalmazza. Észtország nem kíván lépéseket tenni az egyezmény megerősítése érdekében, mivel a halászati ágazata kis méretű, és kevés (összesen 24) olyan hajója van, amely 24 méternél hosszabb. **Finnország** nem kezdte meg az egyezmény ratifikálását, mivel állítása szerint csak kevés olyan, finn lobogó alatt hajózó halászhajó van, amely az egyezmény hatálya alá esik. **Szlovénia** úgy véli, hogy az egyezmény nem szükséges, mivel a szlovén halászhajóflotta valamennyi hajója rövidebb, mint 24 méter, és 750 kW-nál kisebb kapacitású motorral működik. **Bulgária** pedig úgy véli, hogy nincs olyan hajója, amelyre az egyezmény alkalmazandó lenne.

A tengerparttal nem rendelkező négy ország, vagyis **Ausztria**, a **Cseh Köztársaság**, **Magyarország** és **Luxemburg** arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fogja ratifikálni az egyezményt, mivel nincsenek halászhajói, halászkikötői, vagy olyan képzési intézményei, amelyek a halászhajók fedélzetén végzett munkával foglalkoznak.

Végezetül az egyezményt nem ratifikált alábbi tagállamok nem válaszoltak az információkérésre: **Horvátország**, **Ciprus**, **Olaszország**, **Málta** és **Szlovákia**.

5. Következtetés

Az olyan nemzetközi egyezmények ratifikációja és végrehajtása, mint a halászokról szóló egyezmény, elengedhetetlen a halászhajók fedélzetén dolgozó személyek helyzetének javítása, a munkahelyi balesetek számának és súlyosságának csökkentése, valamint az uniós halászati ágazat unión belüli és azon kívüli egyenlő feltételeinek megteremtése érdekében.

Az egyezmény ratifikálása továbbá meg fogja könnyíteni a munkavállalók tagállamok közötti szabad mozgását, mivel megteremti a halászhajók személyzete nemzetközi szabványokon alapuló képzésének minimumszintjét.

A Bizottság megállapította, hogy nem ratifikálta az egyezményt, vagy nem tervezi annak ratifikálását minden olyan tagállam, amely a lobogója alatt közlekedő olyan halászhajókkal, a halászhajók legénységének képzésére szolgáló olyan intézményekkel vagy olyan kikötőkkel rendelkezik, amelyek az egyezmény hatálya alá tartozó tengerjáró halászhajókat is fogadnak.

A Bizottság továbbá tudomásul veszi, hogy egyes tagállamok azért nem kívánják ratifikálni az egyezményt, mert nincsenek olyan hajóik, amelyek az egyezmény hatálya alá esnének, vagy csak kevés olyan hajójuk van, amely 24 méternél hosszabb vagy 750 kW-nál nagyobb kapacitású. Az egyezmény azonban tartalmaz olyan fontos rendelkezéseket, amelyek mérettől és/vagy motorkapacitástól függetlenül valamennyi hajóra vonatkoznak, például az alapvető biztonsági képzésre vonatkozó rendelkezés (III. fejezet, 1. előírás) és az őrszolgálatra vonatkozó rendelkezések (IV. fejezet, 1. előírás). Ezenkívül az (EU) 2015/799 tanácsi határozat az egyezmény hatálya alá eső tengerjáró halászhajókat fogadó kikötőkkel vagy a halászhajón dolgozó személyzet képzésével foglalkozó intézményekkel rendelkező tagállamokat is felkéri arra, hogy csatlakozzanak az egyezményhez.

A tagállamoknak eleget kell tenniük a kötelezettségeiknek, és véglegesíteniük kell a ratifikálási eljárást, valamint támogatniuk kell a Bizottságot a fedélzeti és tengeri biztonság előmozdításában. Az egyezmény valamennyi érintett tagállam általi ratifikálása koherens és naprakész nemzetközi keretet fog teremteni, valamint egyenlő feltételeket mozdít elő az uniós lobogó alatt közlekedő hajók és személyzetük számára az az Unión belül és azon kívül is.

A Bizottság a Tanács figyelmébe ajánlja ezt az előrehaladási jelentést.