

Podle pátého důvodu kasačního opravného prostředku se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když do svých zjištění o dopadu cenového podbízení navrhovatelčiných SSSPT na Evropskou unii zahrnul ceny navrhovatelčiných SSSPT použité v celním režimu aktivního zušlechťovacího styku.

- (¹) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/330 ze dne 5. března 2018, kterým se ukládá konečné antidumpingové clo na dovoz některých bezešvých trubek a dutých profilů z nerezavějící oceli pocházejících z České lidové republiky na základě přezkumu před pozbytím platnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 (Úř. věst. 2018, L 63, s. 15).
- (²) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1036 ze dne 8. června 2016 o ochraně před dumpingovým dovozem ze zemí, které nejsou členy Evropské unie (Úř. věst. 2016, L 176, s. 21).

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Itálie) dne 8. ledna 2021 – Sea Watch E.V. v. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo

(Věc C-14/21)

(2021/C 98/10)

Jednací jazyk: italština

Předkládající soud

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Účastníci původního řízení

Žalobkyně: Sea Watch E.V.

Žalovaní: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo

Předběžné otázky

- A) Zahrnuje oblast působnosti směrnice 2009/16/ES (¹) – a tedy zda lze PSC [Port State Control, kontrola lodí ze strany státu přístavní inspekce] vykonat také ve vztahu k ní – loď klasifikovanou jako nákladní loď klasifikačním orgánem státu vlajky, ale která ve skutečnosti vykonává výlučně a systematicky neobchodní činnost, jako je tzv. činnost SAR [search and rescue, pátrání a záchrana] (vykonávaná ze strany SW [nevládní organizace Sea Watch] a SW4 [loď Sea Watch 4] na základě vlastního statutu)?

V případě, že [...] Soudní dvůr stanoví, že [...] do oblasti působnosti směrnice 2009/16/ES jsou zahrnuty také lodě [které ve skutečnosti neprovádějí obchodní činnosti], brání takto vykládána směrnice takové právní úpravě, jako je vnitrostátní právní úprava uvedená v článku 3 [legislativního nařízení] č. 53/2011, kterým se provádí článek 3 směrnice 2009/16/ES, který naopak v odstavci 1 [článku 3 výše uvedeného legislativního nařízení] výslovně stanoví oblast působnosti PSC a omezuje ji pouze na lodě používané pro obchodní účely, přičemž vylučuje nejen rekreační plavidla, ale také nákladní lodě, které ve skutečnosti neprovádějí – a proto se nepoužívají pro – obchodní činnost?

Konečně, lze mít oprávněně za to, že do oblasti působnosti směrnice, v části, která zahrnuje i osobní lodě, spadají v důsledku změn přijatých v roce 2017 nákladní lodě, které systematicky provádějí tzv. činnosti SAR osob v tísni na moři, čímž by došlo k postavení přepravy osob zachráněných na moři, které jsou v ohrožení života, na roveň s přepravou cestujících?

- B) Může okolnost, že loď přepravila mnohem větší počet osob než je počet osob uvedený v osvědčení o bezpečnostním vybavení, ačkoli jako výsledek tzv. činnosti SAR, nebo v každém případě to, že má osvědčení o bezpečnostním vybavení odkazující na počet osob mnohem nižší, než je počet skutečně přepravovaných osob – oprávněně spadat do významného faktoru uvedeného v příloze I části II bodě 2A nebo neočekávaného faktoru uvedeného v příloze I části II bodě 2B, na které je odkazováno v článku 11 směrnice 2009/16/ES?

- C) Může nebo má inspekční pravomoc PSC podrobnějšího typu uvedená v článku 13 směrnice 2009/16/ES vůči lodím plujícím pod vlajkou členských států zahrnovat také pravomoc spočívající v ověření toho, jaká je konkrétně činnost skutečně prováděná lodí, bez ohledu na činnost, pro kterou bylo vydáno osvědčení o třídě a následná bezpečnostní osvědčení státem vlajky a souvisejícím klasifikačním orgánem, a v důsledku toho pravomoc ověřit, zda výše uvedená loď má osvědčení a obecně splňuje požadavky nebo podmínky stanovené pravidly přijatými na mezinárodní úrovni v oblasti bezpečnosti, zamezení znečištění a životních a pracovních podmínek na palubě, a v případě kladné odpovědi, lze výše uvedenou pravomoc uplatnit i vůči lodi, která ve skutečnosti systematicky provádí tzv. činnost SAR?
- D) Jak má být vykládáno pravidlo 1 [respektive článek 1] písm. b) úmluvy SOLAS – na kterou se výslovně odkazuje v článku 2 směrnice 2009/16/ES a u které je tudíž třeba zajistit jednotný unijní výklad pro účely a v rámci PSC – v části, v níž uvádí, že „b. Smluvní vlády se zavazují vydat všechny zákony, vyhlášky, nařízení a předpisy a přijmout veškerá další ustanovení nezbytná k úplnému uplatňování Úmluvy, aby bylo zajištěno, že z hlediska lidského zdraví je loď vhodná k činnosti, ke které je určena“; zejména, je s ohledem na posouzení vhodnosti lodi k činnosti, ke které je určena, které jsou státy přístavní inspekce povinny prostřednictvím inspekci PSC, nutné omezit se na přijetí, jakožto výhradního parametru ověření, požadavků uložených na základě klasifikace a příslušných držených bezpečnostních osvědčení získaných na základě abstraktně deklarované činnosti, anebo lze zohlednit také činnost, ke které je loď skutečně používána?

Existuje tedy, a to i s ohledem na výše uvedený mezinárodní parametr, pravomoc správních orgánů států přístavní inspekce ověřovat nejen soulad vybavení a palubního zařízení s požadavky stanovenými v osvědčeních vydaných státem vlajky a vyplývajících z abstraktní klasifikace lodi, ale také pravomoc posoudit shodu osvědčení a souvisejícího vybavení a palubního zařízení, kterým je loď vybavena a které má podle konkrétní prováděné činnosti, jež nesouvisí a liší se od činnosti uvedené v osvědčení o klasifikaci?

Stejně úvahy je třeba učinit ve vztahu k bodu 1.3.1 rezoluce IMO A.1138(31) – Procedures of Port State Control, 2019, přijaté dne 4. prosince 2019, v části, ve které uvádí, že „Under the provisions of the relevant conventions set out in section 1.2 above, the Administration (i.e. the Government of the flag State) is responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give the relevant conventions full and complete effect so as to ensure that, from the point of view of safety of life and pollution prevention, a ship is fit for the service for which it is intended and seafarers are qualified and fit for their duties.“.

- E) Konečně, pokud by byla potvrzena existence pravomoci států přístavní inspekce ověřit držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek na základě činnosti, ke které je loď skutečně určena:
- 1) může stát přístavní inspekce, který provedl inspekci PSC, požadovat držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek o bezpečnosti a zamezení znečištění moře, které jdou nad rámec těch, které má a splňuje a které se týkají skutečně vykonávané činnosti, zejména v případě, kdy se jedná o tzv. činnost SAR, a to za účelem zabránění zadržení lodi?
 - 2) v případě kladné odpovědi na bod č. 1, může být žádost o držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek, které jdou nad rámec těch, které má a splňuje a které se týkají skutečně vykonávané činnosti, zejména v případě, kdy se jedná o tzv. činnost SAR, uskutečněna, aby se zabránilo zadržení lodi, pouze v případě, že existuje jasný a spolehlivý mezinárodní nebo [unijní] právní rámec týkající se klasifikace tzv. činnosti SAR a souvisejících osvědčení a požadavků nebo podmínek o bezpečnosti a zamezení znečištění moře?
 - 3) v případě kladné odpovědi na bod č. 2, musí být žádost o držení osvědčení a splnění požadavků nebo podmínek, které jdou nad rámec těch, které má a splňuje a které se týkají skutečně vykonávané činnosti, zejména v případě, kdy se jedná o tzv. činnost SAR, uskutečněna na základě vnitrostátní právní úpravy státu vlajky nebo vnitrostátní právní úpravy státu přístavní inspekce a je pro výše uvedené účely nezbytná právní úprava na primární úrovni nebo je vhodná také právní úprava na sekundární úrovni nebo dokonce pouze obecná správní úprava?

- 4) v případě kladné odpovědi na bod č. 3, je-li povinností státu přístavní inspekce včas a konkrétně určit během inspekce PSC, na základě jaké vnitrostátní právní úpravy (určené podle bodu 3) legislativní úrovně nebo úrovně podzákoných právních předpisů anebo kterou lze nalézt ve správním aktu obecné povahy musí být identifikovány požadavky nebo technické podmínky týkající se bezpečnosti a zamezení znečištění moře, které musí loď podrobená inspekci PSC splňovat, aby mohla provádět tzv. činnost SAR, a které nápravné/opravné činnosti jsou přesně vyžadovány k zajištění souladu s výše uvedenou právní úpravou?
- 5) v případě neexistence právní úpravy státu přístavní inspekce nebo státu vlajky legislativní úrovně nebo úrovně podzákoných právních předpisů anebo kterou lze nalézt ve správním aktu obecné povahy, může správa státu přístavní inspekce pro konkrétní případ uvést požadavky nebo technické podmínky týkající se bezpečnosti, zamezení znečištění moře a ochrany života a práce na palubě, které musí loď podrobená inspekci PSC splňovat, aby mohla vykonávat tzv. činnost SAR?
- 6) v případě záporné odpovědi na body č. 4 a 5, může být tzv. činnost SAR, v případě neexistence konkrétních vodítek státu vlajky, v mezidobí považována za oprávněnou a tudíž nepodléhající zákazu prostřednictvím přijetí rozhodnutí o zadržení, pokud loď podrobená inspekci PSC splňuje výše uvedené požadavky nebo podmínky jiné kategorie (zejména nákladní lodi), jejichž existenci stát vlajky potvrdil také konkrétně?

(¹) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. 2009, L 131, s. 57).

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Itálie) dne 8. ledna 2021 – Sea Watch E.V. v. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

(Věc C-15/21)

(2021/C 98/11)

Jednací jazyk: italsština

Předkládající soud

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Účastníci původního řízení

Žalobkyně: Sea Watch E.V.

Žalovaní: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

Předběžné otázky

- A) Zahrnuje oblast působnosti směrnice 2009/16/ES (¹) – a tedy zda lze PSC [Port State Control, kontrola lodí ze strany státu přístavní inspekce] vykonat také ve vztahu k ní – loď klasifikovanou jako nákladní loď klasifikačním orgánem státu vlajky, ale která ve skutečnosti vykonává výlučně a systematicky neobchodní činnost, jako je tzv. činnost SAR [search and rescue, pátrání a záchrana] (vykonávaná ze strany SW [nevládní organizace Sea Watch] a SW4 [loď Sea Watch 4] na základě vlastního statutu)?

V případě, že [...] Soudní dvůr stanoví, že [...] do oblasti působnosti směrnice 2009/16/ES jsou zahrnuty také lodě [které ve skutečnosti neprovádějí obchodní činnosti], brání takto vykládána směrnice takové právní úpravě, jako je vnitrostátní právní úprava uvedená v článku 3 [legislativního nařízení] č. 53/2011, kterým se provádí článek 3 směrnice 2009/16/ES, který naopak v odstavci 1 [článku 3 výše uvedeného legislativního nařízení] výslovně stanoví oblast působnosti PSC a omezuje ji pouze na lodě používané pro obchodní účely, přičemž vylučuje nejen rekreační plavidla, ale také nákladní lodě, které ve skutečnosti neprovádějí – a proto se nepoužívají pro – obchodní činnost?