

I henhold til det femte anbringende begik Retten en retlig fejl, da den i konstateringerne om virkningerne af prisunderbuddet for appellantens sømløse rør af rustfrit stål for EU medtog de priser for selskabets sømløse rør af rustfrit stål, der anvendes i toldprocedurer.

- (¹) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/330 af 5.3.2018 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse sømløse rør af rustfrit stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 11, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 (EUT 2018, L 63, s. 15).
- (²) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 af 8.6.2016 om beskyttelse mod dumpingimport fra lande, der ikke er medlemmer af Den Europæiske Union (EUT 2016, L 176, s. 21).

Anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italien) den 8. januar 2021 — Sea Watch E.V. mod Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti og Capitaneria di Porto di Palermo

(Sag C-14/21)

(2021/C 98/10)

Processprog: italiensk

Den forelæggende ret

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Parter i hovedsagen

Sagsøger: Sea Watch E.V.

Sagsøgte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti og Capitaneria di Porto di Palermo

Præjudicielt/Præjudicielle spørgsmål

- A) Omfatter anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF (¹) — og kan havnestatskontrollen [Port State Control, PSC] derfor også foretages med — et skib, der af flagstatens klassificeringsorganisation er klassificeret som fragtskib, men som reelt udelukkende og systematisk udfører en ikke-erhvervsmæssig aktivitet såsom den såkaldte SAR-aktivitet [search and rescue, eftersøgning og redning] (sådan som den udføres af SW [NGO'en Sea Watch E.V.] og SW4 [skibet Sea Watch 4] ifølge den berørte organisations vedtægter)?

Såfremt [...] Domstolen måtte fastslå, at [...] anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF også omfatter skibe [, der reelt ikke udfører erhvervsmæssig aktivitet], er direktivet, som fortolket ovenfor, da til hinder for en national bestemmelse som artikel 3 i [lovdekret] nr. 53/2011, der har gennemført artikel 3 i direktiv 2009/16/EF, og som udtrykkeligt i stk. 1 [i det nævnte lovdekrets artikel 3], afgrænser anvendelsesområdet for havnestatskontrollen til kun at omfatte skibe, der anvendes til erhvervsmæssige formål, således at ikke alene fritidsfartøjer, men også fragtskibe, der ikke reelt udfører erhvervsmæssige aktiviteter — og derfor ikke benyttes erhvervsmæssigt — er udelukket herfra?

Er der endelig rimelig grund til at antage, at også fragtskibe, der systematisk udfører såkaldte SAR-aktiviteter for mennesker i havsnød, henhører under direktivets anvendelsesområde, for så vidt som det også omfatter passagerskibe som følge af ændringerne i 2017, med den konsekvens, at transport af personer, der er bjerget på havet, fordi de er i livsfare, sidestilles med transport af passagerer?

- B) Kan den omstændighed, at skibet har transporteret et antal personer, der markant overstiger den i udrustnings-sikkerhedscertifikatet oplyste kapacitet, selv om dette var en følge af såkaldte SAR-aktiviteter, eller at skibet har et udrustnings-sikkerhedscertifikat, der gælder for et markant mindre antal personer end det reelt transporterede, med rette kvalificeres som en af de topprioriteringsfaktorer i bilag I, del II, punkt 2A, eller en af de uventede faktorer i bilag I, del II, punkt 2B, i direktiv 2009/16/EF, hvortil direktivets artikel 11 henviser?

- C) Kan og/eller skal beføjelsen til mere detaljeret havnestatskontrol som omhandlet i artikel 13 i direktiv 2009/16/EF med skibe, der fører en medlemsstats flag, også inkludere beføjelsen til at kontrollere, hvilken aktivitet skibet reelt udfører, uafhængigt af den aktivitet, for hvilken flagstaten og den respektive klassificeringsorganisation har udstedt klassecertifikatet og de tilknyttede sikkerhedscertifikater til skibet, og i konsekvens heraf også beføjelsen til at kontrollere, at det ovennævnte skib har de fornødne certifikater og generelt opfylder betingelserne og/eller kravene i de internationale standarder for sikkerhed, forureningsforebyggelse og leve- og arbejdsvilkår om bord, og kan den nævnte beføjelse, såfremt spørgsmålet besvares bekræftende, også udøves over for et skib, der reelt og systematisk udfører såkaldte SAR-aktiviteter[?]
- D) Domstolen anmodes om fortolkningsbidrag vedrørende Solas-konventionens regel 1 [...], litra b) — hvortil artikel 2 i direktiv 2009/16/EF udtrykkeligt henviser, og der således skal sikres en ensartet fortolkning i hele EU med hensyn til og i forbindelse med havnestatskontrol — hvad angår den del, hvor den bestemmer, at »b. De kontraherende regeringer forpligter sig til at udstede alle de love, forordninger, anordninger og regler samt træffe alle andre foranstaltninger, som måtte være nødvendige for en fuldstændig gennemførelse af denne konvention, således at det sikres, at et skib ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt er egnet for den fart, det er bestemt for«; skal især vurderingen af skibets egnethed for den fart, det er bestemt for, som havnestaterne har pligt til at foretage i form af havnestatskontroller, tage udgangspunkt i et enkelt kontrolparameter — dvs. de krav, der følger af skibets klassificering og de tilknyttede sikkerhedscertifikater, som skibet har opnået på grundlag af den formelt erklærede aktivitet — eller kan der også tages højde for skibets reelle anvendelse?

Har havnestaternes administrative myndigheder bl.a. med henvisning til ovennævnte internationale parameter beføjelse til at kontrollere ikke alene, at udstyr og udrustning om bord opfylder de krav ifølge certifikaterne fra flagstaten, der følger af skibets formelle klassificering, men også beføjelse til at vurdere, om skibets certifikater og det tilknyttede udstyr og udrustning om bord er i overensstemmelse med den aktivitet, som skibet reelt udfører, og som ligger uden for og afviger fra den i klassecertifikatet oplyste?

Tilsvarende anmodes om fortolkningsbidrag vedrørende punkt 1.3.1 i IMO-resolution A.1138(31) — Procedures of Port State Control, 2019, vedtaget den 4. december 2019, for så vidt angår den del, hvor det fastsættes: »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) Såfremt Domstolen måtte fastslå, at havnestaten har beføjelse til at kontrollere, at skibet har de fornødne certifikater og opfylder de relevante betingelser og/krav på grundlag af den aktivitet, skibet reelt er bestemt for, anmodes Domstolen om at besvare yderligere følgende spørgsmål:
- 1) Kan den havnestat, der har foretaget havnestatskontrollen, kræve, at skibet for at undgå at blive tilbageholdt skal have andre certifikater og opfylde betingelser og/eller krav vedrørende sikkerhed og forebyggelse af havforurening, der henfører sig til den reelle aktivitet, navnlig den såkaldte SAR-aktivitet i den foreliggende situation, ud over de betingelser og krav, som skibet allerede opfylder?
 - 2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende, kan kravet om, at skibet for at undgå tilbageholdelse skal have andre certifikater og/eller opfylde betingelser, der henfører sig til den reelle aktivitet, navnlig den såkaldte SAR-aktivitet i den foreliggende situation, ud over de betingelser og krav, som skibet allerede opfylder, da kun fremsættes på grundlag af klare og pålidelige internationale og/eller [EU-retlige] bestemmelser om klassificering af den såkaldte SAR-aktivitet og de tilknyttede certifikater og betingelser og/eller krav vedrørende sikkerhed og forebyggelse af havforurening?
 - 3) Såfremt det andet spørgsmål besvares benægtende, skal kravet om, at skibet skal have andre certifikater og opfylde betingelser og/eller krav, der henfører sig til den reelle aktivitet, navnlig den såkaldte SAR-aktivitet i den foreliggende situation, ud over de betingelser og krav, som skibet allerede opfylder, da fremsættes i henhold til den nationale lovgivning i flagstaten og/eller i havnestaten, og er primærretlige bestemmelser påkrævet i dette øjemed, eller kan også sekundærretlige bestemmelser eller generelle administrative forskrifter være tilstrækkelige hertil?

- 4) Såfremt det tredje spørgsmål besvares bekræftende, har havnestaten da pligt til i forbindelse med havnestatskontrol på nøjagtig og specifik vis at oplyse om de nationale regler (jf. angivelsen i det tredje spørgsmål) i form af love, administrative bestemmelser eller forskrifter i en almindelig forvaltningsakt, der skal ligge til grund for at fastlægge de betingelser og/eller tekniske krav vedrørende sikkerhed og forebyggelse af forurening, som det af havnestatskontrol undergivne skib skal opfylde for at udføre den såkaldte SAR-aktivitet, og de nøjagtige former for udbedring/afhjælpning, der skal iværksættes for at sikre overholdelsen af de nævnte bestemmelser?
- 5) Kan havnestatens myndighed i den konkrete situation, henset til, at der ikke findes nationale regler i havnestaten og/eller flagstaten i form af love, administrative bestemmelser eller forskrifter i en almindelig forvaltningsakt, angive de betingelser og/eller tekniske krav vedrørende sikkerhed, forureningsforebyggelse og leve- og arbejdsvilkår om bord, som det af havnestatskontrol undergivne skib skal opfylde for at udføre den såkaldte SAR-aktivitet?
- 6) Såfremt det fjerde og det femte spørgsmål besvares benægtende, kan den såkaldte SAR-aktivitet i mangel af specifikke anvisninger fra flagstaten på dette område da anses for at være blevet tilladt i mellemtiden, således at denne aktivitet ikke må forbydes ved at træffe afgørelse om tilbageholdelse, hvis det af havnestatskontrol undergivne skib opfylder de ovennævnte betingelser og/eller krav for så vidt angår en anden kategori (navnlig fragtskib), hvilket konkret er atteret i certifikater udstedt af flagstaten?

(¹) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23.4.2009 om havnestatskontrol (EUT 2009, L 131, s. 57).

Anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italien) den 8. januar 2021 — Sea Watch E.V. mod Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti og Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

(Sag C-15/21)

(2021/C 98/11)

Processprog: italiensk

Den forelæggende ret

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Parter i hovedsagen

Sagsøger: Sea Watch E.V.

Sagsøgte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti og Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

Præjudicielle spørgsmål

- A) Omfatter anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF (¹) — og kan havnestatskontrollen [Port State Control, PSC] derfor også foretages med — et skib, der af flagstatens klassificeringsorganisation er klassificeret som fragtskib, men som reelt udelukkende og systematisk udfører en ikke-erhvervsmæssig aktivitet såsom den såkaldte SAR-aktivitet [search and rescue, eftersøgning og redning] (sådan som den udføres af SW [NGO'en Sea Watch] og SW4 [skibet Sea Watch 4] ifølge den berørte organisations vedtægter)?

Såfremt [...] Domstolen måtte fastslå, at [...] anvendelsesområdet for direktiv 2009/16/EF også omfatter skibe [, der reelt ikke udfører erhvervsmæssig aktivitet], er direktivet, som fortolket ovenfor, da til hinder for en national bestemmelse som artikel 3 i [lovdekret] nr. 53/2011, der har gennemført artikel 3 i direktiv 2009/16/EF, og som udtrykkeligt i stk. 1 [i det nævnte lovdekrets artikel 3], afgrænser anvendelsesområdet for havnestatskontrollen til kun at omfatte skibe, der anvendes til erhvervsmæssige formål, således at ikke alene fritidsfartøjer, men også fragtskibe, der ikke reelt udfører erhvervsmæssige aktiviteter — og derfor ikke benyttes erhvervsmæssigt — er udelukket herfra?