

Κατά τον πέμπτο λόγο αναίρεσης, το Γενικό Δικαστήριο υπέπεσε σε νομικό σφάλμα καθόσον περιέλαβε στις διαπιστώσεις του περί του αντικτύπου της υποτιμολόγησης των σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από ανοξειδωτο χάλυβα της αναίρεσιούσας στην ΕΕ τις τιμές των σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από ανοξειδωτο χάλυβα της αναίρεσιούσας που χρησιμοποιήθηκαν κατά τις τελωνειακές διαδικασίες τελειοποίησης προς επανεξαγωγή.

- (¹) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/330 της Επιτροπής, της 5ης Μαρτίου 2018, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων σωλήνων κάθε είδους χωρίς συγκόλληση από ανοξειδωτο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2018, L 63, σ. 15).
- (²) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1036 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2016, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ 2016, L 176, σ. 21).

Αίτηση προδικαστικής απόφασης την οποία υπέβαλε το Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Ιταλία) στις 8 Ιανουαρίου 2021 — Sea Watch E.V. κατά Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo

(Υπόθεση C-14/21)

(2021/C 98/10)

Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική

Αιτούν δικαστήριο

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης

Προσφεύγουσα: Sea Watch E.V.

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

Προδικαστικά ερωτήματα

- A) Πρέπει να θεωρηθεί ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (¹) καλύπτει –και επομένως ο PSC [Port State Control, έλεγχος των πλοίων από το κράτος του λιμένα] δύναται επίσης να ασκείται έναντι αυτού– πλοίο το οποίο έχει ταξινομηθεί ως φορτηγό από τον νηογνώμονα του κράτους σημαίας, αλλά in concreto ασκεί αποκλειστικά και συστηματικά μη εμπορική δραστηριότητα, όπως η λεγόμενη δραστηριότητα SAR [search and rescue, στο εξής: έρευνα και διάσωση] [όπως ασκήθηκε από την SW (Sea Watch E.V.) και το SW4 (πλοίο Sea Watch 4) βάσει του Καταστατικού της];

Στην περίπτωση που (...) το Δικαστήριο κρίνει ότι (...) στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ εμπίπτουν επίσης πλοία [που δεν ασκούν in concreto εμπορική δραστηριότητα], πρέπει να γίνει δεκτό περαιτέρω ότι η οδηγία, ερμηνευόμενη υπό την έννοια αυτή, αποκλείει ρύθμιση όπως η εθνική ρύθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του [νομοθετικού διατάγματος] 53/2011, με την οποία μεταφέρθηκε στο εσωτερικό δίκαιο το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, το οποίο, αντιθέτως, ρητώς στην παράγραφο 1 προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής του PSC, περιορίζοντάς το μόνο στα πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς και αποκλείοντας όχι μόνο τα σκάφη αναψυχής, αλλά και τα φορτηγά πλοία που δεν ασκούν in concreto, και επομένως δεν χρησιμοποιούνται για εμπορική δραστηριότητα;

Τέλος, δύναται βασιμώς να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, στο μέτρο που καλύπτει και τα εμβατηγά πλοία, κατόπιν των τροποποιήσεων που επήλθαν το 2017, τα φορτηγά πλοία που ασκούν συστηματικά τις λεγόμενες δραστηριότητες Έρευνας και Διάσωσης προσώπων τα οποία βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα, εξομοιώνοντας, κατά τον τρόπο αυτό, τη θαλάσσια μεταφορά προσώπων που διασώζονται στη θάλασσα επειδή διατρέχουν θανάσιμο κίνδυνο με τη μεταφορά επιβατών;

- B) Πρέπει να θεωρηθεί ότι το γεγονός ότι το πλοίο μετέφερε αριθμό προσώπων πολύ μεγαλύτερο από τον αναγραφόμενο στο πιστοποιητικό εξοπλισμού ασφαλείας, έστω και κατά το πέρας της λεγόμενης δραστηριότητας Έρευνας και Διάσωσης ή, εν πάση περιπτώσει, ότι διαθέτει πιστοποιητικό εξοπλισμού ασφαλείας το οποίο αναφέρεται σε αριθμό προσώπων σαφώς μικρότερο από εκείνα που πράγματι μεταφέρθηκαν δύναται νομίμως να υπαχθεί στους προεξέχοντες παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 2Α, ή στους μη αναμενόμενους παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι μέρος ΙΙ 2Β, όπως αναφέρει το άρθρο 11 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ;

- Γ) Πρέπει να γίνει δεκτό ότι η εξουσία λεπτομερέστερης επιθεώρησης PSC που προβλέπεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 2009/16/EK για τα πλοία υπό σημαία κράτους μέλους δύναται ή/και πρέπει επίσης να περιλαμβάνει την εξουσία ελέγχου της συγκεκριμένης δραστηριότητας που πραγματικά ασκεί το πλοίο, ανεξαρτήτως της δραστηριότητας για την οποία έχουν χορηγηθεί από το κράτος σημαίας και τον οικείο νηογνώμονα το πιστοποιητικό κλάσης σκάφους και τα συναφή πιστοποιητικά ασφαλείας και, κατά συνέπεια, την εξουσία ελέγχου του κατά πόσο το προαναφερθέν πλοίο φέρει τα πιστοποιητικά και, εν γένει, πληροί τις απαιτήσεις ή/και τις προδιαγραφές οι οποίες προβλέπονται από τους κανόνες που έχουν εγκριθεί σε διεθνές επίπεδο σχετικά με την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου και, σε περίπτωση θετικής απάντησης, δύναται η προαναφερθείσα εξουσία να ασκηθεί επίσης έναντι πλοίου που εκτελεί *in concreto* με συστηματικό τρόπο τις λεγόμενες δραστηριότητες Έρευνας και Διάσωσης;
- Δ) Το Δικαστήριο καλείται να ερμηνεύσει τον κανόνα 1 [ορθότερα, άρθρο 1], στοιχείο β', της Διεθνούς Συμβάσεως για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα [SOLAS] –ο οποίος μνημονεύεται ρητώς στο άρθρο 2 της οδηγίας 2009/16/EK και του οποίου, ως εκ τούτου, πρέπει να διασφαλίζεται ομοιογενής κοινοτική ερμηνεία για τους σκοπούς και εντός του πλαισίου του PSC– κατά το μέρος που ορίζει ότι «β. Τα συμβαλλόμενα κράτη αναλαμβάνουν όπως εκδώσουν όλους τους Νόμους, τα Διατάγματα, τας Αποφάσεις και τους Κανονισμούς και λάβουν άπαντα τα λοιπά μέτρα άτινα θα ήτο δυνατόν να θεωρηθούν απαραίτητα ίνα η παρούσα Σύμβασις εφαρμοσθή πλήρως, εις τρόπον ώστε να καταστή βέβαιον ότι εξ επόψεως ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής, εν πλοίοις είναι κατάλληλον δια τον σκοπόν δια τον οποίον προορίζεται». Ειδικότερα, αναφορικά με την κρίση της καταλληλότητας του πλοίου για την υπηρεσία για την οποία προορίζεται[,] την οποία οφείλουν να διατυπώνουν τα κράτη του λιμένα μέσω των επιθεωρήσεων PSC, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ως μόνη παράμετρος ελέγχου οι προδιαγραφές που επιβάλλονται βάσει της ταξινόμησης και των σχετικών πιστοποιήσεων ασφαλείας που αποκτήθηκαν βάσει της δηλωθείσας κατά τρόπο αφηρημένο δραστηριότητας ή δύναται, αντιθέτως, να ληφθεί υπόψη η υπηρεσία για την οποία το πλοίο συγκεκριμένα χρησιμοποιείται;

Ως εκ τούτου, αναφορικός και με την αναφερθείσα διεθνή παράμετρο, έχουν οι διοικητικές αρχές του κράτους του λιμένα την εξουσία να ελέγχουν όχι μόνον τη συμμόρφωση του εξοπλισμού και των οργάνων του πλοίου προς τις προδιαγραφές τις οποίες προβλέπουν τα εκδιδόμενα από το κράτος σημαίας πιστοποιητικά και οι οποίες απορρέουν από την κατά τρόπο αφηρημένο ταξινόμηση του πλοίου, αλλά και την εξουσία εκτίμησης της συμμόρφωσης των πιστοποιητικών και των σχετικών εξοπλισμών και οργάνων που το πλοίο διαθέτει και φέρει ανάλογα με τη συγκεκριμένη δραστηριότητα που ασκείται, η οποία διαφέρει από την αναγραφόμενη στο πιστοποιητικό κλάσης;

Οι ίδιες σκέψεις ισχύουν για το σημείο 1.3.1 της αποφάσεως ΔΝΟ Α.1138(31) — *Procedures of Port State Control [Διαδικασίες Ελέγχου από το Κράτος του Λιμένα]*, 2019, που εγκρίθηκε στις 4.12.2019, κατά το μέρος που ορίζει ότι «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».

- Ε) Τέλος, στην περίπτωση που γίνει δεκτή η ύπαρξη εξουσίας του κράτους του λιμένα να ελέγχει αν το πλοίο κατέχει τις πιστοποιήσεις και πληροί τις απαιτήσεις ή/και προδιαγραφές βάσει της δραστηριότητας για την οποία αυτό προορίζεται *in concreto*:
- 1) δύναται το κράτος του λιμένα που διενήργησε τον έλεγχο PSC να απαιτήσει την κατοχή πιστοποιητικών και την πλήρωση απαιτήσεων ή/και προδιαγραφών στον τομέα της ασφαλείας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, πέραν εκείνων που κατέχει και που αφορούν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, ιδίως στην περίπτωση που ασκεί τη λεγόμενη δραστηριότητα Έρευνας και Διάσωσης, προκειμένου να αποφευχθεί η κράτηση του πλοίου;
 - 2) σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο σημείο 1, πρέπει να θεωρηθεί ότι η απαίτηση κατοχής πρόσθετων πιστοποιητικών και πληρώσεως πρόσθετων απαιτήσεων ή/και προδιαγραφών σε σχέση με αυτές που το πλοίο διαθέτει και οι οποίες αφορούν τη δραστηριότητα που συγκεκριμένα ασκείται, ειδικότερα στην περίπτωση που ασχολείται με τη λεγόμενη δραστηριότητα Έρευνας και Διάσωσης, είναι δυνατή, προκειμένου να αποφευχθεί η κράτηση του πλοίου, μόνον αν υφίσταται ένα σαφές και αξιόπιστο διεθνές ή/και [ενωσιακό] νομικό πλαίσιο όσον αφορά την ταξινόμηση της λεγόμενης δραστηριότητας Έρευνας και Διάσωσης, καθώς και τα σχετικά πιστοποιητικά και απαιτήσεις ή/και προδιαγραφές ασφαλείας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης;
 - 3) σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στο σημείο 2, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η απαίτηση κατοχής πρόσθετων πιστοποιητικών και πληρώσεως πρόσθετων απαιτήσεων ή/και προδιαγραφών σε σχέση με αυτές που το πλοίο διαθέτει και οι οποίες αφορούν τη δραστηριότητα που συγκεκριμένα ασκείται, ειδικότερα στην περίπτωση που ασχολείται με τη λεγόμενη δραστηριότητα Έρευνας και Διάσωσης, πρέπει να τηρείται βάσει της εθνικής νομοθεσίας του κράτους σημαίας ή/και του κράτους του λιμένα, απαιτείται δε για τον σκοπό αυτό ρύθμιση πρωτογενούς δικαίου ή ενδείκνυται και ρύθμιση δευτερογενούς δικαίου ή και μόνο διοικητική ρύθμιση γενικού χαρακτήρα;

- 4) σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο σημείο 3, υποχρεούται το κράτος του λιμένα να προσδιορίσει, κατά την επιθεώρηση PSC, κατά τρόπο ακριβή και ειδικό, βάσει ποιας εθνικής ρυθμίσεως (οριζόμενης σύμφωνα με το σημείο 3) με νομοθετική ή κανονιστική ισχύ ή ισχύ διοικητικής πράξεως γενικού χαρακτήρα πρέπει να προσδιοριστούν οι απαιτήσεις ή/και οι τεχνικές προδιαγραφές ασφαλείας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης τις οποίες πρέπει να πληροί το σκάφος που υποβάλλεται σε επιθεώρηση PSC προκειμένου να ασκεί τη λεγόμενη δραστηριότητα Έρευνας και Διάσωσης και ποιες δραστηριότητες διόρθωσης/αποκατάστασης απαιτούνται ακριβώς για τη διασφάλιση της τηρήσεως της προαναφερθείσας ρυθμίσεως;
- 5) σε περίπτωση που δεν υφίσταται ρύθμιση με νομοθετική ή κανονιστική ισχύ ή ισχύ διοικητικής πράξεως γενικού χαρακτήρα στο κράτος του λιμένα ή/και το κράτος σημαίας, δύναται η διοίκηση του κράτους του λιμένα να υποδείξει, στη συγκεκριμένη περίπτωση, τις απαιτήσεις ή/και τις τεχνικές προδιαγραφές ασφαλείας, πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης και προστασίας της ζωής και της εργασίας επί του πλοίου τις οποίες πρέπει να πληροί το πλοίο που υποβάλλεται σε επιθεώρηση PSC προκειμένου να ασκεί τη λεγόμενη δραστηριότητα Έρευνας και Διάσωσης;
- 6) σε περίπτωση αρνητικής απάντησης στα σημεία 4 και 5, δύναται η λεγόμενη δραστηριότητα Έρευνας και Διάσωσης, ελλείψει συγκεκριμένων ενδείξεων του κράτους σημαίας στο πλαίσιο αυτό, να θεωρηθεί ότι εγκρίθηκε εν τω μεταξύ και, επομένως, δεν υπόκειται σε αναστολή με τη λήψη του μέτρου κρατήσεως, όταν το πλοίο που υποβάλλεται σε επιθεώρηση PSC πληροί τις προαναφερθείσες προϋποθέσεις ή/και προδιαγραφές άλλης κατηγορίας (ιδίως φορτηγών πλοίων), της οποίας την ύπαρξη επιβεβαίωσε το κράτος σημαίας ακόμη και in concreto;

(¹) Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ 2009, L 131, σ. 57).

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Ιταλία) στις 8 Ιανουαρίου 2021 — Sea Watch E.V. κατά Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

(Υπόθεση C-15/21)

(2021/C 98/11)

Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική

Αιτούν δικαστήριο

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης

Προσφεύγουσα: Sea Watch E.V.

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

Προδικαστικά ερωτήματα

- Α) Πρέπει να θεωρηθεί ότι το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (¹) καλύπτει –και επομένως ο PSC [Port State Control, έλεγχος των πλοίων από το κράτος του λιμένα] δύναται επίσης να ασκείται έναντι αυτού– πλοίο το οποίο έχει ταξινομηθεί ως φορτηγό από τον νηογνώμονα του κράτους σημαίας, αλλά in concreto ασκεί αποκλειστικά και συστηματικά μη εμπορική δραστηριότητα, όπως η λεγόμενη δραστηριότητα SAR [search and rescue, στο εξής: έρευνα και διάσωση] [όπως ασκήθηκε από την SW (Sea Watch E.V.) και το SW4 (πλοίο Sea Watch 4) βάσει του Καταστατικού της];

Στην περίπτωση που (...) το Δικαστήριο κρίνει ότι (...) στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ εμπίπτουν επίσης πλοία [που δεν ασκούν in concreto εμπορική δραστηριότητα], πρέπει να γίνει δεκτό περαιτέρω ότι η οδηγία, ερμηνευόμενη υπό την έννοια αυτή, αποκλείει ρύθμιση όπως η εθνική ρύθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 3 του [νομοθετικού διατάγματος] 53/2011, με την οποία μεταφέρθηκε στο εσωτερικό δίκαιο το άρθρο 3 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, το οποίο, αντιθέτως, ρητώς στην παράγραφο 1 προσδιορίζει το πεδίο εφαρμογής του PSC, περιορίζοντάς το μόνο στα πλοία που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς και αποκλείοντας όχι μόνο τα σκάφη αναψυχής, αλλά και τα φορτηγά πλοία που δεν ασκούν in concreto, και επομένως δεν χρησιμοποιούνται για εμπορική δραστηριότητα;