

Quinto motivo, basado en que el Tribunal General incurrió en error de Derecho al incluir entre sus conclusiones sobre el impacto de los recortes de precios en la UE de los TTSS de la recurrente, los precios de los TTSS de la recurrente empleados en procedimientos del régimen aduanero de perfeccionamiento activo.

- (¹) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/330 de la Comisión, de 5 de marzo de 2018, por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinados tubos sin soldadura de acero inoxidable originarios de la República Popular China, a raíz de una reconsideración por expiración con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO 2018, L 63, p. 15).
- (²) Reglamento (UE) 2016/1036 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, relativo a la defensa contra las importaciones que sean objeto de dumping por parte de países no miembros de la Unión Europea (DO 2016, L 176, p. 21).

Petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italia) el 8 de enero de 2021 — Sea Watch E.V. / Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo

(Asunto C-14/21)

(2021/C 98/10)

Lengua de procedimiento: italiano

Órgano jurisdiccional remitente

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Partes en el procedimiento principal

Demandante: Sea Watch E.V.

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

Cuestiones prejudiciales

- A) ¿Está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE (¹) un buque clasificado como buque de carga por el organismo de clasificación del Estado de abanderamiento, pero que, en concreto, desarrolle exclusiva y sistemáticamente una actividad no comercial, como es la así denominada actividad SAR [search and rescue, a saber, búsqueda y salvamento; en lo sucesivo, «actividad SAR»] —como la que lleva a cabo [Sea Watch E.V.] mediante el SW4 [buque Sea Watch 4] con arreglo a sus propios estatutos— y, por consiguiente, puede realizarse también respecto a dicho buque el control PSC [Port State Control, a saber, el control de los buques por el Estado rector del puerto]?

En el supuesto de que [...] el Tribunal de Justicia considere que también [...] están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE los buques [que no desarrollen en concreto una actividad comercial], ¿es contraria a dicha Directiva, interpretada en tal sentido, una normativa como la normativa nacional recogida en el artículo 3 del [Decreto Legislativo] n.º 53/2011 —mediante el que se ha transpuesto al Derecho interno el artículo 3 de la Directiva 2009/16/CE—, que, en cambio, en su apartado 1 determina expresamente el ámbito de aplicación del PSC, limitándolo a los buques utilizados con fines comerciales y excluyendo no solo los yates de recreo, sino también los buques de carga que no desarrollen en concreto actividades comerciales y, por tanto, no sean utilizados para tales actividades?

¿Puede considerarse fundadamente que, por el contrario, están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva, en la parte en que incluye también los buques de pasaje —a raíz de las modificaciones introducidas en 2017—, los buques de carga que desarrollen sistemáticamente la actividad SAR respecto de personas en peligro en el mar, equiparando de ese modo al transporte de pasajeros el transporte de las personas rescatadas en el mar por estar su vida en peligro?

- B) ¿Puede quedar legítimamente comprendida en los factores imperiosos contemplados en el anexo I, parte II, punto 2A, o en los factores inesperados contemplados en el anexo I, parte II, punto 2B, a los que hace referencia el artículo 11 de la Directiva 2009/16/CE, la circunstancia de que el buque haya transportado un número de personas muy superior al indicado en el certificado de los equipos de seguridad, si bien debido a la actividad SAR, o, en cualquier caso, de que el buque posea un certificado de los equipos de seguridad referido a un número de personas muy inferior al de las efectivamente transportadas?

- C) ¿Puede o debe comprender la facultad de inspección PSC del tipo más detallado —recogida en el artículo 13 de la Directiva 2009/16/CE— de buques que enarbolan pabellón de Estados miembros también la facultad de comprobar cuál es en concreto la actividad efectivamente desarrollada por el buque, con independencia de la actividad respecto de la que el Estado de abanderamiento y su correspondiente organismo de clasificación hayan expedido el certificado de clasificación y los consiguientes certificados de seguridad, y, por tanto, la facultad de comprobar si el citado buque posee los certificados y, en general, cumple los requisitos o prescripciones establecidos por las normas adoptadas a nivel internacional en materia de seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo y, en caso de respuesta afirmativa, puede ejercitarse tal facultad también respecto a un buque que desarrolle en concreto y de forma sistemática la actividad SAR?
- D) ¿Cómo debe interpretarse la regla 1 [*rectius*, artículo 1], letra b), del Convenio SOLAS [Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar] —citado expresamente en el artículo 2 de la Directiva 2009/16/CE y respecto al cual, por tanto, ha de garantizarse una interpretación homogénea en el ámbito de la Unión Europea a efectos y en el marco del PSC— en la parte que dispone que «b. Los Gobiernos contratantes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos y a tomar todas las medidas que se precisen para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, todo buque será idóneo para el servicio a que se le destine» y, en particular, con referencia a la apreciación de la idoneidad del buque para el servicio al que se destine, que los Estados rectores del puerto están obligados a realizar por medio de las inspecciones PSC, deben asumirse como criterio exclusivo de comprobación las prescripciones establecidas en virtud de la clasificación y de los correspondientes certificados de seguridad de que se disponga, obtenidos sobre la base de la actividad declarada en abstracto o bien, por el contrario, se puede tener también en consideración el servicio al que el buque esté concretamente destinado?

¿En relación con la citada norma internacional de referencia, compete a las autoridades administrativas de los Estados rectores del puerto, no solo la facultad de comprobar que los equipos y la dotación del buque se ajusten a las prescripciones establecidas en los certificados expedidos por el Estado de abanderamiento de acuerdo con la clasificación abstracta del buque, sino también la facultad de evaluar la conformidad de los certificados y de los correspondientes equipos y dotación de que disponga el buque en función de la actividad concretamente desarrollada, ajena y distinta a la indicada en el certificado de clasificación?

Las mismas consideraciones deben formularse respecto al punto 1.3.1 de la Resolución de la OMI [Organización Marítima Internacional] A.1138(31) — Procedimientos para la Supervisión por el Estado Rector del Puerto, 2019, adoptada el 4 de diciembre de 2019, en la parte en que dispone que «en virtud de las disposiciones de los convenios pertinentes que se indican en la sección 1.2, le corresponde a la Administración (es decir, al Gobierno del Estado de abanderamiento) promulgar leyes y reglamentos y tomar cualesquiera otras medidas necesarias para dar vigencia plena a los convenios pertinentes de modo que se garantice que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana y la prevención de la contaminación, un buque es idóneo para el servicio al que está destinado, y la gente de mar a bordo del mismo está capacitada y es apta para el desempeño de sus cometidos».

- E) En el supuesto de que el Tribunal de Justicia considere que el Estado rector del puerto tiene la facultad de comprobar que se está en posesión de los certificados y se cumplen los requisitos o prescripciones sobre la base de la actividad a la que el buque esté destinado en concreto:
- 1) ¿Puede exigir el Estado rector del puerto que haya realizado la inspección PSC la posesión de certificados y el cumplimiento de requisitos o prescripciones de seguridad y de prevención de la contaminación marítima adicionales a aquellos de los que ya se disponga o ya se cumplan y relativos a la actividad concretamente desarrollada, en particular, en el presente asunto, la actividad SAR, a fin de evitar la inmovilización del buque?
 - 2) En caso de respuesta afirmativa al punto 1, ¿puede exigirse la posesión de certificados y el cumplimiento de requisitos o prescripciones adicionales a aquellos de los que ya se disponga o ya se cumplan y relativos a la actividad concretamente desarrollada, en particular, en el presente asunto, a la actividad SAR, a fin de evitar la inmovilización del buque, únicamente en el caso de que exista un marco jurídico internacional o [de la Unión] claro y fiable en orden a la clasificación de la actividad SAR y a los correspondientes certificados y requisitos o prescripciones de seguridad y de prevención de la contaminación marítima?
 - 3) En caso de respuesta negativa al punto 2, ¿puede exigirse la posesión de certificados y el cumplimiento de requisitos o prescripciones adicionales a aquellos de los que ya se disponga o ya se cumplan y relativos a la actividad concretamente desarrollada, en particular, en el presente asunto, la actividad SAR, sobre la base de la normativa nacional del Estado de abanderamiento o de la del Estado rector del puerto y es necesaria a tales efectos una normativa de rango primario o bien resulta igualmente idónea una normativa de rango secundario o incluso únicamente una regulación administrativa de carácter general?

- 4) En caso de respuesta afirmativa al punto 3, ¿incumbe al Estado rector del puerto indicar en el marco de la inspección PSC, de forma precisa y específica, sobre la base de qué normativa nacional (identificada en el sentido del punto 3) de rango legislativo, reglamentario o bien contenida en un acto administrativo de carácter general, deben determinarse los requisitos o prescripciones técnicas de seguridad y de prevención de la contaminación marítima que el buque sujeto a inspección PSC debe cumplir para desarrollar la actividad SAR y qué actividades de corrección o rectificación se requieren exactamente para garantizar el cumplimiento de la citada normativa?
- 5) En caso de inexistencia de una normativa del Estado rector del puerto o del Estado de abanderamiento de rango legislativo, reglamentario o bien contenida en un acto administrativo de carácter general, ¿puede indicar la administración del Estado rector del puerto, en cada supuesto concreto, los requisitos o las prescripciones técnicas de seguridad, de prevención de la contaminación marítima y de protección de la vida y del trabajo a bordo que el buque sujeto a inspección PSC debe cumplir para desarrollar la actividad SAR?
- 6) En caso de respuesta negativa a los puntos 4 y 5, ¿puede considerarse medio tempore autorizada la actividad SAR, a falta de indicaciones específicas del Estado de abanderamiento en tal ámbito, y, en consecuencia, no susceptible de ser prohibida mediante la adopción de la decisión de inmovilización si el buque sujeto a inspección PSC cumple los requisitos o las prescripciones anteriormente mencionados de otra categoría (en particular, de buque de carga), cuyo concreto cumplimiento haya sido confirmado por el Estado de abanderamiento?

(¹) Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO 2009, L 131, p. 57).

**Petición de decisión prejudicial planteada por el Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia
(Italia) el 8 de enero de 2021 — Sea Watch E.V. / Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,
Capitaneria di Porto di Porto Empedocle**

(Asunto C-15/21)

(2021/C 98/11)

Lengua de procedimiento: italiano

Órgano jurisdiccional remitente

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Partes en el procedimiento principal

Demandante: Sea Watch E.V.

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

Cuestiones prejudiciales

- A) ¿Está comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE (¹) un buque clasificado como buque de carga por el organismo de clasificación del Estado de abanderamiento, pero que, en concreto, desarrolle exclusiva y sistemáticamente una actividad no comercial, como es la así denominada actividad SAR [search and rescue, a saber, búsqueda y salvamento; en lo sucesivo, «actividad SAR»] —como la que lleva a cabo [Sea Watch E.V.] mediante el SW4 [buque Sea Watch 4] con arreglo a sus propios estatutos— y, por consiguiente, puede realizarse también respecto a dicho buque el control PSC [Port State Control, a saber, el control de los buques por el Estado rector del puerto]?

En el supuesto de que [...] el Tribunal de Justicia considere que también [...] están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE los buques [que no desarrollen en concreto una actividad comercial], ¿es contraria a dicha Directiva, interpretada en tal sentido, una normativa como la normativa nacional recogida en el artículo 3 del [Decreto Legislativo] n.º 53/2011 —mediante el que se ha transpuesto al Derecho interno el artículo 3 de la Directiva 2009/16/CE—, que, en cambio, en su apartado 1 determina expresamente el ámbito de aplicación del PSC, limitándolo a los buques utilizados con fines comerciales y excluyendo no solo los yates de recreo, sino también los buques de carga que no desarrollen en concreto actividades comerciales y, por tanto, no sean utilizados para tales actividades?