

Selon le cinquième moyen, le Tribunal a commis une erreur de droit en incluant, dans ses conclusions sur l'impact de la sous-cotation des prix des SSSPT de la requérante sur l'Union, les prix des SSSPT de la requérante utilisés dans les procédures douanières en matière de perfectionnement actif.

- (¹) Règlement d'exécution (UE) 2018/330 de la Commission, du 5 mars 2018, instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certains tubes et tuyaux sans soudure en acier inoxydable originaires de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures mené conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil (JO 2018, L 63, p. 15).
- (²) Règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil, du 8 juin 2016, relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de l'Union européenne (JO 2016, L 176, p. 21).

Demande de décision préjudicielle présentée par le Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italie) le 8 janvier 2021 — Sea Watch E. V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo

(Affaire C-14/21)

(2021/C 98/10)

Langue de procédure: l'italien

Jurisdiction de renvoi

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: Sea Watch E.V.

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

Questions préjudicielles

A) Le champ d'application de la directive 2009/16/CE (¹) couvre-t-il un navire classé comme navire de charge par l'organisme de classification de l'État du pavillon, mais qui mène en réalité exclusivement et systématiquement des activités non commerciales, telles que les activités dites «search and rescue» [ci-après «SAR»] (telles qu'elles sont exercées par [Sea Watch E.V.] au moyen du SW4 [le navire Sea Watch 4] sur la base de ses statuts) et, partant, l'inspection PSC [Port State Control, contrôle par l'État du port] peut-elle également être effectuée concernant un tel navire?

(...), si la Cour juge que les navires visés [qui ne mènent pas en réalité des activités commerciales] relèvent également du champ d'application de la directive 2009/16/CE, alors une réglementation nationale telle que l'article 3 du décret législatif n° 53/2011, qui a transposé l'article 3 de la directive 2009/16/CE mais qui, en revanche, définit expressément à son paragraphe 1 le champ d'application de l'inspection PSC en le limitant aux seuls navires utilisés à des fins commerciales, en excluant non seulement les bateaux de plaisance mais aussi les navires de charge qui ne mènent pas en réalité d'activités commerciales (et ne sont donc pas utilisés aux fins de telles activités) s'oppose-t-elle à cette directive, interprétée en ce sens?

Enfin, est-il possible de considérer valablement que relèvent du champ d'application de la directive, en tant qu'il couvre également les navires à passagers, à la suite des modifications apportées en 2017, les navires de charge qui mènent systématiquement des activités dites SAR, en assimilant ainsi le transport des personnes secourues en mer parce qu'elles sont en danger de mort au transport de passagers?

B) Le fait que le navire a transporté un nombre de personnes de loin supérieur à celui qui figure sur le certificat d'équipements de sécurité, bien que ce soit à l'issue d'activités dites SAR, ou, en tout cas, qu'il dispose d'un certificat d'équipements de sécurité mentionnant un nombre de personnes de loin inférieur à celui des personnes effectivement transportées peut-il valablement être considéré comme un facteur prépondérant, au sens de l'annexe I, partie II, point 2A, ou comme un facteur imprévu, au sens de l'annexe I, partie II, point 2B, tels que mentionnés à l'article 11 de la directive 2009/16/CE?

- C) Le pouvoir de procéder à une inspection PSC détaillée, conformément à l'article 13 de la directive 2009/16/CE, des navires battant pavillon d'États membres peut-il ou doit-il également inclure celui de vérifier concrètement les activités effectivement menées par le navire, indépendamment de celles pour laquelle le certificat de classification et les certificats de sécurité qui en résultent lui ont été délivrés par l'État du pavillon et l'organisme de classification de celui-ci et, par conséquent, le pouvoir de vérifier que ce navire dispose des certificats et, en général, respecte les exigences ou prescriptions prévues par les règles adoptées au niveau international en matière de sécurité, de prévention de la pollution et de conditions de vie et de travail à bord? En cas de réponse affirmative, ledit pouvoir peut-il être exercé également s'agissant d'un navire qui mène en réalité de manière systématique des activités dites SAR?
- D) Comment convient-il d'interpréter la règle 1 [plus exactement, l'article 1^{er}], sous b), de la convention SOLAS — qui est expressément rappelé à l'article 2 de la directive 2009/16/CE et dont il y a lieu, dès lors, d'assurer une interprétation communautaire homogène aux fins et dans le cadre de l'inspection PSC — en tant qu'il dispose que «b. Les Gouvernements contractants s'engagent à promulguer toutes lois, tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, un navire est apte au service auquel il est destiné»? En particulier, s'agissant de juger si le navire est apte au service auquel il est destiné[,] ce que les États du port sont tenus de faire au moyen des inspections PSC, faut-il se limiter à prendre comme seul paramètre de vérification les exigences imposées sur la base de la classification et des certifications de sécurité correspondantes détenues, obtenues sur la base des activités déclarées théoriquement, ou peut-on, en revanche, tenir compte également du service auquel le navire est concrètement affecté?

Partant, même en ce qui concerne ledit paramètre international, les autorités administratives des États du port ont-elles le pouvoir non seulement de vérifier la conformité des équipements de bord aux exigences prévues par les certifications délivrées par l'État du pavillon et découlant de la classification théorique du navire, mais également d'évaluer la conformité des certifications et des équipements de bord correspondants dont dispose le navire en fonction des activités réellement menées, différentes de celles indiquées dans le certificat de classification et étrangères à celles-ci?

Il convient de formuler les mêmes considérations s'agissant du point 1.3.1. de la résolution OMI A.1138(31) — Procédures de contrôle par l'État du port, 2019, adoptée le 4 décembre 2019, en tant qu'il dispose que: «[e]n vertu des dispositions des conventions pertinentes mentionnées dans la section 1.2 ci-dessus, l'Administration (c'est-à-dire le gouvernement de l'État du pavillon) est chargée de promulguer des lois et des règlements et de prendre toute autre mesure qui pourrait être nécessaire pour donner à ces conventions un effet plein et entier de manière à garantir que, sur le plan de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la prévention de la pollution, un navire est apte au service auquel il est destiné et les gens de mer sont qualifiés et ont l'aptitude physique nécessaire pour s'acquitter de leurs tâches.»

- E) Enfin, si la Cour juge que l'État du port a le pouvoir de vérifier la possession des certifications et le respect des exigences ou des prescriptions sur la base des activités auxquelles le navire est destiné en réalité:
- 1) l'État du port qui a procédé à l'inspection PSC peut-il exiger la possession de certifications et le respect d'exigences ou prescriptions en matière de sécurité et de prévention de la pollution maritime — outre les certifications dont le navire dispose déjà et les exigences ou prescriptions qu'il respecte déjà — concernant les activités réellement menées, plus précisément en l'espèce les activités dites SAR, afin d'éviter l'immobilisation du navire?
 - 2) s'il est répondu par l'affirmative au point 1, convient-il de considérer que la possession de certifications et le respect d'exigences ou prescriptions — outre les certifications dont le navire dispose déjà et les exigences ou prescriptions qu'il respecte déjà — concernant les activités réellement menées, plus précisément en l'espèce les activités dites SAR, peuvent être requis, afin d'éviter l'immobilisation du navire, seulement s'il existe un cadre juridique international ou [de l'Union] clair et fiable en ce qui concerne la classification des activités dites SAR et les certifications et exigences ou prescriptions de sécurité et de prévention de la pollution maritime y afférentes?
 - 3) s'il est répondu par la négative au point 2, la possession de certifications et le respect d'exigences ou prescriptions — outre les certifications dont le navire dispose déjà et les exigences ou prescriptions qu'il respecte déjà — concernant les activités réellement menées, plus précisément en l'espèce les activités dites SAR, doivent-ils être requis sur la base du droit national de l'État du pavillon ou de l'État du port et, à ces fins, une législation primaire est-elle nécessaire ou bien une législation dérivée ou même seulement une réglementation administrative de nature générale sont-elles également appropriées?

- 4) en cas de réponse affirmative au point 3, incombe-t-il à l'État du port d'indiquer de manière précise et spécifique, lors de l'inspection PSC, sur la base de quelle réglementation nationale (déterminée conformément au point 3), de rang législatif, réglementaire ou résultant d'un acte administratif de nature générale, doivent être identifiées les exigences ou les prescriptions techniques de sécurité et de prévention de la pollution maritime que le navire soumis à l'inspection PSC doit satisfaire pour mener les activités dites SAR et quelles actions de correction ou rectification sont exactement requises pour garantir le respect de cette réglementation?
- 5) en cas d'absence de réglementation de l'État du port ou de l'État du pavillon, de rang législatif, réglementaire ou résultant d'un acte administratif de nature générale, l'administration de l'État du port peut-elle indiquer, au cas par cas, les exigences ou les prescriptions techniques de sécurité, de prévention de la pollution maritime et de protection de la vie et du travail à bord que le navire soumis à l'inspection PSC doit satisfaire pour mener les activités dites SAR?
- 6) s'il est répondu par la négative aux points 4 et 5, les activités dites SAR, en l'absence d'indications spécifiques de l'État du pavillon en cette matière, peuvent-elles être considérées comme ayant été autorisées entre-temps et donc comme non susceptibles d'être empêchées par l'adoption d'une mesure d'immobilisation, lorsque le navire soumis à l'inspection PSC respecte les exigences ou les prescriptions susmentionnées d'une autre catégorie (plus précisément, celles relatives aux navires de charge), dont l'État du pavillon a confirmé le respect effectif également?

(¹) Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, relative au contrôle par l'État du port (JO 2009, L 131, p. 57).

Demande de décision préjudicielle présentée par le Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italie) le 8 janvier 2021 — Sea Watch E. V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

(Affaire C-15/21)

(2021/C 98/11)

Langue de procédure: l'italien

Jurisdiction de renvoi

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: Sea Watch E.V.

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

Questions préjudicielles

A) Le champ d'application de la directive 2009/16/CE (¹) couvre-t-il un navire classé comme navire de charge par l'organisme de classification de l'État du pavillon, mais qui mène en réalité exclusivement et systématiquement des activités non commerciales, telles que les activités dites «search and rescue» [ci-après «SAR»] (telles qu'elles sont exercées par [Sea Watch E.V.] au moyen du SW4 [le navire Sea Watch 4] sur la base de ses statuts) et, partant, l'inspection PSC [Port State Control, contrôle par l'État du port] peut-elle également être effectuée concernant un tel navire?

(...), si la Cour juge que les navires visés [qui ne mènent pas en réalité des activités commerciales] relèvent également du champ d'application de la directive 2009/16/CE, alors une réglementation nationale telle que l'article 3 du décret législatif n° 53/2011, qui a transposé l'article 3 de la directive 2009/16/CE mais qui, en revanche, définit expressément à son paragraphe 1 le champ d'application de l'inspection PSC en le limitant aux seuls navires utilisés à des fins commerciales, en excluant non seulement les bateaux de plaisance mais aussi les navires de charge qui ne mènent pas en réalité d'activités commerciales (et ne sont donc pas utilisés aux fins de telles activités) s'oppose-t-elle à cette directive, interprétée en ce sens?