

Met het vijfde middel wordt betoogd dat het Gerecht blijk heeft gegeven van een onjuiste rechtsopvatting doordat het voor zijn vaststellingen betreffende de impact die de prijsonterschieding van rekwerantes naadloze buizen en pijpen van roestvrij staal heeft gehad op de EU, de prijzen van die buizen en pijpen in aanmerking heeft genomen die in de douaneprocedure worden gebruikt in de fase van de actieve veredeling.

- (¹) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/330 van de Commissie van 5 maart 2018 tot instelling van definitieve antidumpingrechten op bepaalde naadloze buizen en pijpen van roestvrij staal van oorsprong uit de Volksrepubliek China naar aanleiding van een nieuw onderzoek bij het vervallen van de maatregelen overeenkomstig artikel 11, lid 2, van verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad (PB 2018, L 63, blz. 15).
- (²) Verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie (PB 2016, L 176, blz. 21).

Verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door de Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italië) op 8 januari 2021 — Sea Watch E.V./ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo

(Zaak C-14/21)

(2021/C 98/10)

Procestaal: Italiaans

Verwijzende rechter

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Partijen in het hoofdgeding

Verzoekende partij: Sea Watch E.V.

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

Prejudiciële vragen

- A) Vallen schepen die door het classificatiebureau van de vlaggenstaat als vrachtschip zijn aangemerkt, maar in de praktijk uitsluitend en stelselmatig een niet-commerciële activiteit verrichten, namelijk de zogenoemde SAR-activiteit [search and rescue, opsporing en redding] (die de ngo Sea-Watch E.V. en het schip Sea-Watch 4 verrichten op basis van de eigen statuten), ook binnen de werkingssfeer van richtlijn 2009/16/EG (¹), en kan de havenstaatcontrole dus ook worden uitgeoefend ten aanzien van deze schepen?

Indien het Hof van oordeel is dat ook die schepen [die in de praktijk geen commerciële activiteit verrichten] binnen de werkingssfeer van richtlijn 2009/16/EG vallen, staat een nationale regeling zoals die van artikel 3 van wetsbesluit nr. 53/2011, waarbij artikel 3 van richtlijn 2009/16/EG in nationaal recht is omgezet, dan in de weg aan een dergelijke uitlegging van de richtlijn? In artikel 3, lid 1, van dit wetsbesluit wordt de werkingssfeer van havenstaatcontrole namelijk uitdrukkelijk beperkt tot schepen die voor commerciële doeleinden worden gebruikt, waardoor niet alleen pleziervaartuigen zijn uitgesloten, maar ook vrachtschepen die in de praktijk geen commerciële activiteit verrichten en dus niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt.

Kan, gezien de in 2017 doorgevoerde wijzigingen, met recht worden aangenomen dat de werkingssfeer van de richtlijn, voor zover die betrekking heeft op passagiersschepen, ook vrachtschepen omvat die stelselmatig zogenoemde SAR-activiteiten verrichten om personen in nood op zee te redden, waardoor het vervoer van op zee geredde personen die in levensgevaar verkeerden op gelijke voet komt te staan met het vervoer van passagiers?

- B) Kan de omstandigheid dat het schip veel meer personen vervoerde dan het certificaat inzake veiligheidsuitrusting vermeldde, al dan niet als gevolg van de verrichting van zogenoemde SAR-activiteiten, dan wel dat het schip over een certificaat beschikte dat een veel kleiner aantal personen vermeldde dan er daadwerkelijk werd vervoerd, met recht worden beschouwd als een dwingende factor als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2A, of een onverwachte factor als bedoeld in bijlage I, deel II, punt 2B, waarnaar wordt verwezen in artikel 11 van richtlijn 2009/16/EG?

- C) Kan en/of moet de bevoegdheid om meer gedetailleerde havenstaatinspecties als bedoeld in artikel 13 van richtlijn 2009/16/EG uit te voeren op schepen die onder de vlag van een lidstaat varen, ook de bevoegdheid omvatten om na te gaan welke activiteit het schip in de praktijk daadwerkelijk verricht, ongeacht de activiteit waarvoor de vlaggenstaat en het desbetreffende classificatiebureau het klassecertificaat en de bijbehorende veiligheids certificaten hebben afgegeven, alsook, bijgevolg, de bevoegdheid om na te gaan of het schip in het bezit is van de certificaten en, in het algemeen, voldoet aan de eisen en/of voorschriften die voortvloeien uit de internationale normen op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord, en zo ja, kan deze bevoegdheid ook worden uitgeoefend ten aanzien van een schip dat in de praktijk stelselmatig zogenoemde SAR-activiteiten verricht?
- D) Hoe moet [artikel] 1, onder b), van het SOLAS-verdrag — dat uitdrukkelijk wordt genoemd in artikel 2 van richtlijn 2009/16/EG en derhalve een homogene communautaire uitlegging behoeft met het oog op havenstaatcontroles — worden uitgelegd, voor zover het bepaalt: ‚b. De verdragsluitende regeringen verbinden zich ertoe alle wetten, besluiten, bevelen en regels uit te vaardigen en alle overige maatregelen te nemen die nodig zijn om dit verdrag volledig ten uitvoer te leggen teneinde te garanderen dat, vanuit het oogpunt van de veiligheid van mensenlevens, een schip geschikt is voor de dienst waarvoor het bestemd is? Meer bepaald, dient de geschiktheid van een schip voor de dienst waarvoor het bestemd is — waarover havenstaten aan de hand van havenstaatinspecties een oordeel moeten vellen — uitsluitend te worden getoetst aan de voorschriften die voortvloeien uit de classificatie en desbetreffende veiligheids certificaten die het schip op basis van de theoretisch opgegeven activiteit heeft verkregen, of mag hierbij ook rekening worden gehouden met de dienst waarvoor het schip daadwerkelijk wordt gebruikt?

Beschikken de administratieve autoriteiten van havenstaten, onder meer met het oog op deze internationale norm, niet alleen over de bevoegdheid om na te gaan of de uitrusting aan boord voldoet aan de voorschriften die zijn vastgelegd in de door de vlaggenstaat afgegeven certificaten en die voortvloeien uit de formele classificatie van het schip, maar daarnaast ook over de bevoegdheid om te beoordelen of de certificaten waarover het schip beschikt en de desbetreffende uitrusting aan boord overeenkomen met de daadwerkelijk verrichte activiteit, die verschilt van de in het klassecertificaat vermelde activiteit?

Dezelfde overwegingen gelden voor punt 1.3.1 van de op 4 december 2019 aangenomen IMO-resolutie A.1138(31) — Procedures of Port State Control, 2019, dat als volgt luidt: ‚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) Indien het Hof bevestigt dat de havenstaat bevoegd is om op basis van de activiteit waarvoor het schip daadwerkelijk wordt gebruikt, te beoordelen of het schip in het bezit is van de certificaten en voldoet aan de eisen en/of voorschriften, wordt het ten slotte gevraagd:
- 1) Mag de havenstaat die de havenstaatcontrole heeft uitgevoerd, verlangen dat het schip in het bezit is van certificaten en voldoet aan eisen en/of voorschriften inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging van de zee, naast die welke het reeds bezit/waaraan het reeds voldoet, die overeenkomen met de daadwerkelijk verrichte activiteit — in casu met name de zogenoemde SAR-activiteit — om aanhouding van het schip te voorkomen?
 - 2) Indien het antwoord op de eerste vraag bevestigend luidt, kan de verplichting dat het schip in het bezit is van certificaten en voldoet aan eisen en/of voorschriften naast die welke het reeds bezit/waaraan het reeds voldoet, die overeenkomen met de daadwerkelijk verrichte activiteit — in casu met name de zogenoemde SAR-activiteit — om aanhouding van het schip te voorkomen, alleen worden opgelegd als er een duidelijk en betrouwbaar internationaal en/of Unierechtskader bestaat voor de classificatie van de zogenoemde SAR-activiteit en de bijbehorende certificaten en eisen en/of voorschriften inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging van de zee?
 - 3) Indien de tweede vraag ontkennend wordt beantwoord, moet de verplichting dat het schip in het bezit is van certificaten en voldoet aan eisen en/of voorschriften naast die welke het reeds bezit/waaraan het reeds voldoet, die overeenkomen met de daadwerkelijk verrichte activiteit — in casu met name de zogenoemde SAR-activiteit — om aanhouding van het schip te voorkomen, worden opgelegd op grond van een nationale regeling van de vlaggenstaat en/of van de havenstaat, en is daartoe primaire wetgeving noodzakelijk of volstaat secundaire wetgeving of slechts een algemene administratieve regeling ook?

- 4) Indien het antwoord op de derde vraag bevestigend luidt, staat het aan de havenstaat om bij de havenstaatcontrole specifiek aan te geven op basis van welke nationale regeling (als bedoeld in vraag 3) van wetgevende of regelgevende aard of zoals vastgelegd in een algemene administratieve handeling, de eisen en/of technische voorschriften inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging van de zee moeten worden vastgesteld waaraan het aan havenstaatinspectie onderworpen schip moet voldoen om de zogenoemde SAR-activiteit te kunnen verrichten, en welke corrigerende/rectificerende maatregelen moeten er precies worden genomen om te garanderen dat die regeling wordt nageleefd?
- 5) Kan de administratie van de havenstaat, bij gebreke van een regeling van de havenstaat en/of vlaggenstaat van wetgevende of regelgevende aard dan wel vastgelegd in een algemene administratieve handeling, aangeven aan welke eisen en/of technische voorschriften inzake veiligheid, voorkoming van verontreiniging van de zee en bescherming van leef- en werkomstandigheden aan boord het aan havenstaatinspectie onderworpen schip moet voldoen om de zogenoemde SAR-activiteit te kunnen verrichten?
- 6) Indien de vierde en vijfde vraag ontkennend worden beantwoord, kan bij gebreke van specifieke aanwijzingen van de vlaggenstaat in dit verband worden aangenomen dat de zogenoemde SAR-activiteit tijdelijk is toegestaan en dus niet middels een aanhoudingsbevel kan worden verboden wanneer het aan havenstaatcontrole onderworpen schip daadwerkelijk voldoet aan de voornoemde eisen en/of voorschriften voor een andere categorie (in het bijzonder voor vrachtschepen), hetgeen door de vlaggenstaat moet zijn bevestigd?

(¹) Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB 2009, L 131, blz. 57).

Verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door de Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italië) op 8 januari 2021 — Sea Watch E.V./ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

(Zaak C-15/21)

(2021/C 98/11)

Procestaal: Italiaans

Verwijzende rechter

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Partijen in het hoofdgeding

Verzoekende partij: Sea Watch E.V.

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

Prejudiciële vragen

- A) Vallen schepen die door het classificatiebureau van de vlaggenstaat als vrachtschip zijn aangemerkt, maar in de praktijk uitsluitend en stelselmatig een niet-commerciële activiteit verrichten, namelijk de zogenoemde SAR-activiteit [search and rescue, opsporing en redding] (die de ngo Sea-Watch E.V. en het schip Sea-Watch 4 verrichten op basis van de eigen statuten), ook binnen de werkingssfeer van richtlijn 2009/16/EG (¹), en kan de havenstaatcontrole dus ook worden uitgeoefend ten aanzien van deze schepen?

Indien het Hof van oordeel is dat ook die schepen [die in de praktijk geen commerciële activiteit verrichten] binnen de werkingssfeer van richtlijn 2009/16/EG vallen, staat een nationale regeling zoals die van artikel 3 van wetsbesluit nr. 53/2011, waarbij artikel 3 van richtlijn 2009/16/EG in nationaal recht is omgezet, dan in de weg aan een dergelijke uitlegging van de richtlijn? In artikel 3, lid 1, van dit wetsbesluit wordt de werkingssfeer van havenstaatcontrole namelijk uitdrukkelijk beperkt tot schepen die voor commerciële doeleinden worden gebruikt, waardoor niet alleen pleziervaartuigen zijn uitgesloten, maar ook vrachtschepen die in de praktijk geen commerciële activiteit verrichten en dus niet voor commerciële doeleinden worden gebruikt.