

De acordo com o quinto fundamento, o Tribunal Geral cometeu um erro de direito ao incluir nas suas conclusões relativas ao impacto da subcotação dos preços dos SSSPT da recorrente, na União, os preços dos SSSPT da recorrente utilizados em regimes aduaneiros de aperfeiçoamento ativo.

- (<sup>1</sup>) Regulamento de Execução (UE) 2018/330 da Comissão, de 5 de março de 2018, que institui um direito antidumping definitivo sobre as importações de determinados tubos sem costura, de aço inoxidável, originários da República Popular da China, na sequência de um reexame da caducidade ao abrigo do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2018, L 63, p. 15).
- (<sup>2</sup>) Regulamento (UE) 2016/1036 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2016, relativo à defesa contra as importações objeto de dumping dos países não membros da União Europeia (JO 2016, L 176, p. 21).

**Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Itália) em 8 de janeiro de 2021 — Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo**

**(Processo C-14/21)**

(2021/C 98/10)

*Língua do processo: italiano*

**Órgão jurisdicional de reenvio**

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

**Partes no processo principal**

*Recorrente:* Sea Watch E.V.

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

**Questões prejudiciais**

- A) O âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE (<sup>1</sup>) abrange — e, portanto, pode o PSC [Port State Control, inspeção de navios pelo Estado do porto] igualmente ser exercido em relação a — um navio qualificado de navio de carga pela entidade de classificação do Estado de bandeira, mas que exerce em concreto, exclusiva e sistematicamente, uma atividade não comercial como a atividade denominada SAR [search and rescue, busca e salvamento] (exercida pela SW [ONG Sea Watch] e pela SW4 [Sea Watch 4 E.V.] com base nos seus estatutos)?

No caso de [...] o Tribunal de Justiça considerar que [...] estão igualmente abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE os navios [que não exercem em concreto uma atividade comercial], é contrária à referida diretiva interpretada nesse sentido uma legislação como a legislação nacional prevista no artigo 3.º do [Decreto Legislativo] n.º 53/2011, que transpõe o artigo 3.º da Diretiva 2009/16/CE, e que, pelo contrário, determina expressamente no n.º 1 [do artigo 3.º do referido decreto legislativo] o âmbito de aplicação do PSC, limitando-o aos navios utilizados para fins comerciais, excluindo não apenas as embarcações de recreio mas também os navios de carga que não exercem em concreto — e consequentemente não são utilizadas para — uma atividade comercial?

Por último, pode, pelo contrário, considerar-se justificadamente que o âmbito de aplicação da diretiva, na medida em que também abrange navios de passageiros, na sequência das alterações introduzidas em 2017, inclui navios de carga que realizam sistematicamente atividades denominadas SAR de pessoas em perigo no mar, equiparando, dessa forma, o transporte de pessoas socorridas no mar em perigo de vida ao transporte de passageiros?

- B) Pode a circunstância de o navio ter transportado um número de pessoas muito superior ao indicado no certificado dos equipamentos de segurança, embora em resultado das atividades denominadas SAR, ou, em qualquer caso, ter um certificado dos equipamentos de segurança respeitante a um número de pessoas muito inferior às efetivamente transportadas, ser legitimamente abrangido pelo fator prevacente previsto no anexo I, parte II, ponto 2A, ou pelo fator imprevisível a que se refere o anexo I, parte II, ponto 2B, mencionados no artigo 11.º da Diretiva 2009/16/CE?

- C) Pode e/ou deve o poder de inspeção PSC aprofundada, previsto no artigo 13.º da Diretiva 2009/16/CE, sobre os navios que arvoram bandeira de Estados-Membros abranger igualmente o poder de verificar qual é, em concreto, a atividade efetivamente realizada pelo navio, independentemente da atividade para a qual lhe foram emitidos, por parte do Estado de bandeira e da respetiva entidade de classificação, o certificado de classificação e os correspondentes certificados de segurança, e, conseqüentemente, o poder de verificar se o navio possui as certificações e, em geral, se satisfaz os requisitos e/ou as prescrições previstos nas normas adotadas a nível internacional em matéria de segurança, prevenção da poluição e condições de vida e de trabalho a bordo, e, em caso de resposta afirmativa, pode esse poder ser exercido em relação a um navio que realiza, em concreto e sistematicamente, atividades denominadas SAR?
- D) Como deve ser interpretada a regra 1 [*rectius*, o artigo I], alínea b), da Convenção SOLAS — que é expressamente referida no artigo 2.º da Diretiva 2009/16/CE e para a qual, por conseguinte, há que garantir uma interpretação homogénea na União para efeitos de PSC — na medida em que dispõe que «b. Os Governos Contratantes comprometem-se a promulgar todas as leis, decretos, ordens e regulamentos e a tomar todas as medidas que possam vir a ser necessárias para dar à presente Convenção pleno e completo efeito, a fim de garantir que, sob o ponto de vista da salvaguarda da vida humana, um navio está apto para o serviço ao qual é destinado»? Em especial, relativamente ao critério de aptidão do navio para o serviço a que está destinado, que os Estados do porto são obrigados a efetuar através das inspeções PSC, devem tomar-se como parâmetro exclusivo de verificação as prescrições impostas com base na classificação e nos certificados de segurança pertinentes detidos, obtidos com base na atividade declarada em abstrato, ou, pelo contrário, é possível ter igualmente em consideração o serviço a que o navio está concretamente afetado?

Por conseguinte, também em relação ao citado parâmetro internacional, as autoridades administrativas dos Estados do porto têm não apenas o poder de verificar a conformidade dos equipamentos e dos dispositivos a bordo com as prescrições previstas nas certificações emitidas pelo Estado de bandeira e decorrentes da classificação abstrata do navio, mas também o poder de apreciar a conformidade das certificações e dos respetivos equipamentos e dispositivos de bordo de que o navio está munido em função da atividade concretamente efetuada pelo navio, distinta da indicada no certificado de classificação?

As mesmas considerações são válidas para o ponto 1.3.1 da Resolução IMO A.1138(31) — Procedures of Port State Control, 2019, adotada em 4 de dezembro de 2019, na medida em que estabelece que «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) Por último, caso seja confirmada a existência de um poder do Estado do porto para verificar a posse das certificações e a satisfação dos requisitos e/ou das prescrições com base na atividade a que o navio está concretamente destinado:
- 1) pode o Estado do porto que procedeu à inspeção PSC exigir a posse de certificações e a satisfação dos requisitos e/ou das prescrições em matéria de segurança e de prevenção da poluição marítima além das que já se possuem e relativas à atividade concretamente desenvolvida, em especial, no caso em apreço, à atividade denominada SAR, a fim de evitar a detenção do navio?
  - 2) em caso de resposta afirmativa ao ponto 1, pode exigir-se a posse de certificações e a satisfação dos requisitos e/ou das prescrições além das que já se possuem e relativas à atividade concretamente desenvolvida, em especial, no caso em apreço, à atividade denominada SAR, a fim de evitar a detenção do navio, unicamente se existir um quadro jurídico internacional e/ou [da União] claro e fiável relativo à classificação da atividade denominada SAR e às respetivas certificações e satisfação dos requisitos e/ou prescrições em matéria de segurança e de prevenção da poluição marítima?
  - 3) em caso de resposta negativa ao ponto 2, deve exigir-se a posse de certificações e a satisfação dos requisitos e/ou das prescrições além das que já se possuem e relativas à atividade concretamente desenvolvida, em especial, no caso em apreço, à atividade denominada SAR, com base na legislação nacional do Estado de bandeira e/ou do Estado do porto e, para esses efeitos, é necessária uma legislação primária ou é suficiente uma legislação secundária ou mesmo apenas normas administrativas de caráter geral?

- 4) em caso de resposta afirmativa ao ponto 3, cabe ao Estado do porto indicar, para efeitos da inspeção PSC, de modo pontual e específico, com base em que norma nacional (identificada nos termos do ponto 3) de nível legislativo, regulamentar ou resultante de um ato administrativo de caráter geral devem ser identificados os requisitos e/ou as prescrições técnicas em matéria de segurança e de prevenção da poluição marítima que o navio sujeito a inspeção PSC deve satisfazer para realizar a atividade denominada SAR e que medidas de correção/retificação são exatamente exigidas para garantir o respeito da referida legislação?
- 5) em caso de inexistência de normas do Estado do porto e/ou do Estado de bandeira de nível legislativo, regulamentar ou resultante de um ato administrativo de caráter geral, pode a administração do Estado do porto indicar, no caso concreto, os requisitos e/ou as prescrições técnicas em matéria de segurança, de prevenção da poluição marítima e de proteção da vida e do trabalho a bordo que devem ser cumpridas pelo navio sujeito a inspeção PSC para exercer a atividade denominada SAR?
- 6) em caso de resposta negativa aos pontos 4 e 5, pode considerar-se que a atividade denominada SAR, na falta de indicações específicas neste domínio por parte do Estado de bandeira, foi entretanto autorizada e, portanto, não é suscetível de ser proibida pela adoção da decisão de detenção quando o navio sujeito a inspeção PSC satisfaz os requisitos e/ou as prescrições supramencionados de outra categoria (nomeadamente de navio de carga), cujo cumprimento o Estado de bandeira confirmou em concreto?

(<sup>1</sup>) Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO 2009, L 131, p. 57).

**Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Itália) em 8 de janeiro de 2021 — Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle**

**(Processo C-15/21)**

(2021/C 98/11)

*Língua do processo: italiano*

**Órgão jurisdicional de reenvio**

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

**Partes no processo principal**

*Recorrente:* Sea Watch E.V.

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

**Questões prejudiciais**

- A) O âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE (<sup>1</sup>) abrange — e, portanto, pode o PSC [Port State Control, inspeção de navios pelo Estado do porto] igualmente ser exercido em relação a — um navio qualificado de navio de carga pela entidade de classificação do Estado de bandeira, mas que exerce em concreto, exclusiva e sistematicamente, uma atividade não comercial como a atividade denominada SAR [search and rescue, busca e salvamento] (exercida pela [Sea Watch E.V.] e pelo SW4 [navio Sea Watch 4] com base nos seus estatutos)?

No caso de [...] o Tribunal de Justiça considerar que [...] estão igualmente abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE os navios [que não exercem em concreto uma atividade comercial], é contrária à referida diretiva interpretada nesse sentido uma legislação como a legislação nacional prevista no artigo 3.º do [Decreto Legislativo] n.º 53/2011, que transpõe o artigo 3.º da Diretiva 2009/16/CE, e que, pelo contrário, determina expressamente no n.º 1 [do artigo 3.º do referido decreto legislativo] o âmbito de aplicação do PSC, limitando-o aos navios utilizados para fins comerciais, excluindo não apenas as embarcações de recreio mas também os navios de carga que não exercem em concreto — e consequentemente não são utilizados para — uma atividade comercial?