

Potrivit celui de al cincilea motiv, Tribunalul a săvârșit o eroare de drept prin faptul că a inclus în concluziile sale cu privire la impactul reducerii prețurilor la SSSPT-urile recurenței în Uniune, prețurile la SSSTP-urile recurenței utilizate în regim vamal de perfecționare activă.

- (¹) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/330 al Comisiei din 5 martie 2018 de instituire a unei taxe antidumping definitive la importurile de anumite țevi și tuburi fără sudură, din oțel inoxidabil, originare din Republica Populară Chineză, în urma unei reexaminări efectuate în perspectiva expirării măsurilor în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2016/1036 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2018, L 63, p. 15).
- (²) Regulamentul (UE) 2016/1036 al Parlamentului European și al Consiliului din 8 iunie din 2016 privind protecția împotriva importurilor care fac obiectul unui dumping din partea țărilor care nu sunt membre ale Uniunii Europene (JO 2016, L 176, p. 21).

**Cerere de decizie preliminară introdusă de Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italia)
la 8 ianuarie 2021 – Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto
di Palermo**

(Cauza C-14/21)

(2021/C 98/10)

Limba de procedură: italiana

Instanța de trimitere

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Părțile din procedura principală

Reclamantă: Sea Watch E.V.

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

Întrebările preliminare

- 1) Domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE (¹) include – și, prin urmare, PSC [Port State Control – controlul navelor de către statul portului] se poate exercita și cu privire la – o navă clasificată drept cargou de către organismul de clasificare al statului de pavilion, dar care, în realitate, desfășoară în mod exclusiv și sistematic o activitate necomercială, așa cum este activitatea denumită SAR [*search and rescue* – căutare și salvare] (astfel cum este desfășurată de SW [Sea Watch E.V.] și de SW4 [nava Sea Watch 4] pe baza statutului propriu)?

În cazul în care [...] Curtea ar considera că [...] în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE intră și navele [care, în realitate, nu desfășoară o activitate comercială], directiva interpretată în acest sens se opune unei reglementări precum reglementarea națională prevăzută la articolul 3 din [Decretul legislativ] nr. 53/2011, prin care a fost transpus articolul 3 din Directiva 2009/16/CE, care, în schimb, la alineatul 1 [al articolului 3 din decretul legislativ menționat], definește în mod expres domeniul de aplicare al PSC, limitându-l doar la navele utilizate în scop comercial, excluzând nu numai ambarcațiunile de agrement, ci și navele-cargou care, în realitate, nu desfășoară o activitate comercială și, prin urmare, nu sunt utilizate în acest scop?

În sfârșit, se poate considera în mod întemeiat, în schimb, că în domeniul de aplicare al directivei, în măsura în care include și navele de pasageri ca urmare a modificărilor aduse în anul 2017, intră navele-cargou care desfășoară în mod sistematic activități de căutare și salvare a persoanelor aflate în pericol pe mare, asimilând astfel transportului de pasageri transportul persoanelor salvate pe mare întrucât viața acestora se afla în pericol?

- 2) Împrejurarea că nava a transportat un număr de persoane mult mai mare decât cel menționat în certificatul privind echipamentele de siguranță, deși la finalul unor activități de căutare și salvare, sau, în orice caz, că nava deținea un certificat privind echipamentele de siguranță referitor la un număr de persoane mult mai mic decât cel al persoanelor efectiv transportate se poate încadra în mod legitim în factorul prioritar care figurează în anexa I partea II punctul 2A sau în factorul neprevăzut care figurează în anexa I partea II punctul 2B, la care face trimitere articolul 11 din Directiva 2009/16/CE?

- 3) Competența de inspecție PSC mai amănunțită menționată la articolul 13 din Directiva 2009/16/CE în ceea ce privește navele care arborează pavilionul unor state membre poate și/sau trebuie să includă și competența de a verifica, în realitate, care este activitatea efectiv desfășurată de navă, indiferent de activitatea pentru care statul de pavilion sau organismul de clasificare corespunzător i-au eliberat certificatul de clasă și certificatele de siguranță subsecvente și, în consecință, competența de a verifica dacă nava respectivă deține certificatele și, în general, dacă îndeplinește condițiile și/sau cerințele prevăzute de normele adoptate la nivel internațional în materia siguranței, a prevenirii poluării și a condițiilor de viață și de muncă la bordul navelor, iar, în cazul unui răspuns afirmativ, competența amintită anterior poate fi exercitată și față de o navă care, în realitate, desfășoară în mod sistematic activități de căutare și salvare?
- 4) Cum trebuie interpretat articolul 1 [...] litera b) din Convenția SOLAS – la care face trimitere în mod expres articolul 2 din Directiva 2009/16/CE și căreia, prin urmare, trebuie să i se asigure o interpretare omogenă la nivelul Uniunii în scopul și în cadrul inspecției PSC – în măsura în care prevede că „b) Guvernele contractante se angajează să adopte orice legi, decrete, ordine și regulamente și să ia orice alte măsuri necesare pentru a da convenției deplină și întreaga sa putere pentru a garanta că, din punct[ul] de vedere al ocrotirii vieții omenești, o navă este aptă pentru serviciul căruia îi este destinată”? În special, în ceea ce privește aprecierea aptitudinii navei pentru serviciul căruia îi este destinată, pe care statul portului trebuie să o formuleze prin intermediul inspecțiilor PSC, trebuie să se adopte ca parametru exclusiv de verificare cerințele impuse pe baza clasificării și a certificatelor de siguranță pertinente deținute, obținute potrivit activității declarate în mod abstract sau, în schimb, poate fi avut în vedere și serviciul pentru care nava este utilizată în realitate?

Prin urmare, inclusiv în raport cu parametrul internațional amintit, autoritățile administrative ale statului portului sunt competente nu numai să verifice conformitatea echipamentelor și a dotărilor la bord cu cerințele prevăzute de certificatele emise de statul de pavilion și care decurg din clasificarea abstractă a navei, ci și să aprecieze conformitatea certificatelor, a echipamentelor și a dotărilor la bord pe care le deține și de care dispune nava în funcție de activitatea concretă desfășurată, care este diferită de cea indicată în certificatul de clasă și nu are legătură cu aceasta?

Aceleași considerații trebuie dezvoltate pentru punctul 1.3.1 din Rezoluția OMI A.1138(31) – *Procedures of Port State Control, 2019*, adoptată la 4 decembrie 2019, în măsura în care prevede că, „[u]nder 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”.

- 5) În sfârșit, în cazul în care s-ar considera că statul portului este competent să verifice deținerea certificatelor și îndeplinirea condițiilor și/sau a cerințelor pe baza activității căreia îi este destinată nava în realitate:
- a) statul portului care a efectuat inspecția PSC poate să impună, pentru a evita reținerea navei, obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe în materie de siguranță și de prevenire a poluării marine suplimentare față de cele deținute și, respectiv, îndeplinite și referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea de căutare și salvare?
- b) în cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea de la litera a), obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe suplimentare față de cele deținute și, respectiv, îndeplinite și referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea de căutare și salvare, poate fi impusă, pentru a evita reținerea navei, numai în cazul în care există un cadru juridic internațional și/sau [al Uniunii] clar și fiabil în ceea ce privește certificatele și condițiile și/sau cerințele de siguranță și de prevenire a poluării marine?
- c) în cazul unui răspuns negativ la întrebarea de la litera b), obligația de a deține certificate și de a îndeplini condiții și/sau cerințe suplimentare față de cele deținute și, respectiv, îndeplinite și referitoare la activitatea desfășurată în realitate, și anume, în speță, activitatea de căutare și salvare, trebuie impusă în conformitate cu reglementarea națională a statului de pavilion și/sau cu cea a statului portului, iar, în acest scop, este necesară o reglementare de drept primar sau este suficientă și o reglementare de drept derivat sau chiar doar o reglementare administrativă cu caracter general?

- d) în cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea de la litera c), statul portului are obligația de a indica, cu ocazia inspecției PSC, în mod punctual și specific reglementarea națională cu putere de lege, cu caracter administrativ sau care se regăsește într-un act administrativ cu caracter general [determinată potrivit literei c)] în temeiul căreia trebuie să fie stabilite condițiile și/sau cerințele tehnice de siguranță și de prevenire a poluării marine pe care nava supusă inspecției PSC trebuie să le îndeplinească pentru a desfășura activitatea de căutare și salvare, precum și activitățile precise de corectare sau de remediere care sunt necesare pentru asigurarea respectării reglementării amintite?
- e) în cazul inexistenței unei reglementări cu putere de lege, cu caracter administrativ sau care se regăsește într-un act administrativ cu caracter general a statului portului și/sau a statului de pavilion, autoritatea administrativă a statului portului poate indica, în cazul concret, condițiile și/sau cerințele tehnice de siguranță, de prevenire a poluării marine și de protecție a vieții și a muncii la bord pe care nava supusă inspecției PSC trebuie să le îndeplinească pentru a desfășura activitatea de căutare și salvare?
- f) în cazul unui răspuns negativ la întrebările de la literele d) și e), activitatea de căutare și salvare, în lipsa unor indicații specifice în această privință ale statului de pavilion, poate fi considerată autorizată *medio tempore* și, prin urmare, nesusceptibilă de interdicție prin adoptarea ordinului de reținere în cazul în care nava supusă inspecției PSC îndeplinește condițiile și/sau cerințele menționate mai sus pentru o altă categorie (și anume pentru nave-cargou), a căror îndeplinire efectivă a fost confirmată de statul de pavilion?

(¹) Directiva 2009/16/CE al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO 2009, L 131, p. 57).

**Cerere de decizie preliminară introdusă de Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italia)
la 8 ianuarie 2021 – Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto
di Porto Empedocle**

(Cauza C-15/21)

(2021/C 98/11)

Limba de procedură: italiana

Instanța de trimitere

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Părțile din procedura principală

Reclamantă: Sea Watch E.V.

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

Întrebările preliminare

- 1) Domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE (¹) include – și, prin urmare, PSC [Port State Control – controlul navelor de către statul portului] se poate exercita și cu privire la – o navă clasificată drept cargou de către organismul de clasificare al statului de pavilion, dar care, în realitate, desfășoară în mod exclusiv și sistematic o activitate necomercială, așa cum este activitatea denumită SAR [search and rescue – căutare și salvare] (astfel cum este desfășurată de SW [Sea Watch E.V.] și de SW4 [nava Sea Watch 4] pe baza statutului propriu)?

În cazul în care [...] Curtea ar considera că [...] în domeniul de aplicare al Directivei 2009/16/CE intră și navele [care, în realitate, nu desfășoară o activitate comercială], directiva interpretată în acest sens se opune unei reglementări precum reglementarea națională prevăzută la articolul 3 din [Decretul legislativ] nr. 53/2011, prin care a fost transpus articolul 3 din Directiva 2009/16/CE, care, în schimb, la alineatul 1 [al articolului 3 din decretul legislativ menționat], definește în mod expres domeniul de aplicare al PSC, limitându-l doar la navele utilizate în scop comercial, excluzând nu numai ambarcațiunile de agrement, ci și navele-cargou care, în realitate, nu desfășoară o activitate comercială și, prin urmare, nu sunt utilizate în acest scop?