

Podľa piateho odvolacieho dôvodu sa Všeobecný súd dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď do svojich zistení o dopade cenového dumpingu SSSPT odvolateľky na Európsku úniu zahrnul ceny SSSPT odvolateľky použité v colnom režime aktívneho zušľachťovacieho styku.

- (¹) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/330 z 5. marca 2018, ktorým sa po revíznom prešetrení pred uplynutím platnosti podľa článku 11 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 ukladá konečné antidumpingové clo na dovoz určitých bezšvových rúr a rúrok z nehrdzavejúcej ocele s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L 63, 2018, s. 15).
- (²) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1036 z 8. júna 2016 o ochrane pred dumpingovými dovozmi z krajín, ktoré nie sú členmi Európskej únie (Ú. v. EÚ L 176, 2016, s. 21).

Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Taliansko) 8. januára 2021 – Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo

(Vec C-14/21)

(2021/C 98/10)

Jazyk konania: taliančina

Vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Účastníci konania pred vnútroštátnym súdom

Žalobkyňa: Sea Watch E.V.

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

Prejudiciálne otázky

- A. Zahŕňa rozsah pôsobnosti smernice 2009/16/ES (¹) – čiže možno PSC [Port State Control, kontrolu lodí prístavným štátom] uplatniť aj na loď –, ktorú síce klasifikačný orgán vlajkového štátu klasifikuje ako nákladnú, v skutočnosti však výlučne a systematicky vykonáva neobchodnú činnosť, ako je tzv. činnosť SAR [search and rescue, pátracia a záchranná činnosť] [akú na základe svojho štatútu vykonávajú SW (MVO Sea Watch E.V.) a SW4 (loď Sea Watch 4)]?

V prípade, že... Súdny dvor dospeje k záveru, že... rozsah pôsobnosti smernice 2009/16/ES sa vzťahuje aj na lode [ktoré v skutočnosti nevykonávajú obchodnú činnosť], bráni takýto výklad predmetnej smernice právnej úprave, ako je vnútroštátna právna úprava podľa článku 3 [legislatívneho dekrétu] č. 53/2011, ktorým sa do talianskeho práva prebral článok 3 smernice 2009/16/ES a v ktorého odseku 1 [t. j. v článku 3 ods. 1 uvedeného legislatívneho dekrétu] sa naopak rozsah pôsobnosti PSC vymedzuje tak, že sa obmedzuje iba na lode používané na obchodné účely, čím sa vylučujú nielen jachty, ale aj nákladné lode, ktoré v skutočnosti nevykonávajú – čiže nepoužívajú sa na – obchodnú činnosť.

Možno, napokon, dôvodne predpokladať, že rozsah pôsobnosti predmetnej smernice sa v časti, ktorá sa v dôsledku zmien smernice z roku 2017 týka aj osobných lodí, vzťahuje na nákladné lode, ktoré systematicky vykonávajú tzv. činnosť SAR, pokiaľ ide o ľudí ohrozených na mori, čím by sa preprava osôb zachránených na mori z dôvodu ohrozenia ich života postavila na roveň osobnej dopravy?

- B. Môže skutočnosť, že loď prepravila omnoho viac osôb, než sa uvádza v osvedčení o bezpečnostnom vybavení, hoci aj v dôsledku vykonávania tzv. činnosti SAR – alebo že predmetnej lodi sa v každom prípade týka osvedčenie o bezpečnostnom vybavení vzťahujúce sa na omnoho menej osôb, než daná loď skutočne prepravila – oprávnené predstavovať prvoradá faktor podľa prílohy I časti II bodu 2A alebo neočakávaný faktor podľa prílohy I časti II bodu 2B, na ktoré odkazuje článok 11 smernice 2009/16/ES?

- C. Môže a/alebo má právomoc podrobnejšej inšpekcie PSC podľa článku 13 smernice 2009/16/ES, pokiaľ ide o lode plaviace sa pod vlajkou členského štátu, zahŕňať aj právomoc overiť, akú skutočnú činnosť konkrétna loď vykonáva, a to bez ohľadu na činnosť, pre ktorú vlajkový štát a príslušný klasifikačný orgán udelili danej lodi osvedčenie o klasifikácii a následné osvedčenia o bezpečnosti, a z tohto dôvodu právomoc preskúmať, či takáto loď má osvedčenia a či vo všeobecnosti spĺňa podmienky a/alebo požiadavky, stanovené v predpisoch prijatých na medzinárodnej úrovni v oblasti bezpečnosti, prevencie znečisťovania a životných a pracovných podmienok na lodi, a v prípade kladnej odpovede možno uvedenú právomoc vykonávať aj vo vzťahu k lodi, ktorá v skutočnosti systematicky vykonáva tzv. činnosť SAR?
- D. Ako sa má vykladať pravidlo 1 [presnejšie článok 1] písm. b) dohovoru SOLAS – na ktorý sa výslovne odkazuje v článku 2 smernice 2009/16/ES a v súvislosti s ktorým je z tohto dôvodu, na účely a v rámci PSC potrebné zabezpečiť jednotný výklad v rámci Únie –, v časti, kde sa stanovuje, že „b. Zmluvné vlády sa zaväzujú vydať všetky potrebné zákony, vyhlášky, príkazy a nariadenia a prijať všetky ostatné nevyhnutné opatrenia na účely úplného vykonania celého dohovoru s cieľom zabezpečiť, aby bola loď z hľadiska bezpečnosti osôb spôsobilá na prevádzku, pre ktorú je určená“; konkrétne v súvislosti s posúdením spôsobilosti lode na prevádzku, pre ktorú je určená, ktoré sú prístavné štáty povinné vykonať prostredníctvom inšpekcii PSC, majú sa ako výlučný parameter preskúmania zohľadniť iba požiadavky stanovené na základe klasifikácie a príslušných osvedčení o bezpečnosti v držbe dotknutého prevádzkovateľa lode, ktoré získal v závislosti od činnosti deklarovanej na teoretickej úrovni, alebo možno naopak prihliadnuť aj na činnosť, na ktorú sa konkrétna loď v skutočnosti používa?

Majú správne orgány prístavných štátov z tohto dôvodu, aj v súvislosti s vyššie uvedeným medzinárodným parametrom, nielen právomoc overiť súlad palubného vybavenia a zariadenia s požiadavkami stanovenými v osvedčeniach vydaných vlajkovým štátom a vyplývajúcimi z teoretickej klasifikácie lode, ale aj oprávnenie posúdiť zhodu osvedčení s príslušným palubným vybavením a zariadením, ktoré sa na lodi nachádza v závislosti od jej skutočne vykonávanej činnosti, ktorá nijako nesúvisí s činnosťou uvedenou v osvedčení o klasifikácii.

Rovnaké úvahy je potrebné zohľadniť v súvislosti s bodom 1.3.1 uznesenia IMO A.1138(31) – *Procedures of Port State Control, 2019*, prijatého 4. decembra 2019, a to v časti, v ktorej sa stanovuje, že „*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. Na záver, v prípade potvrdenia právomoci prístavného štátu overiť držbu osvedčení a splnenie podmienok a/alebo požiadaviek na základe činnosti, pre ktorú je loď v skutočnosti určená:
1. môže prístavný štát, ktorý vykonal inšpekciu PSC, vyžadovať držbu osvedčení a splnenie podmienok a/alebo požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a prevencie znečisťovania mora, ktoré majú dodatočný charakter v porovnaní s osvedčeniami a podmienkami, ktoré už prevádzkovateľ lode má a spĺňa a ktoré sa týkajú skutočne vykonávanej činnosti, najmä v prípade, ak sa loď zaoberá tzv. činnosťou SAR, a to s cieľom zabrániť zadržaniu lode;
 2. v prípade kladnej odpovede na otázku uvedenú v bode 1, možno požiadavku na držbu dodatočných osvedčení a splnenie dodatočných podmienok a/alebo požiadaviek, než sú osvedčenia a podmienky, ktoré už prevádzkovateľ lode má a spĺňa, a ktoré sa týkajú skutočne vykonávanej činnosti, najmä v prípade, ak sa loď zaoberá tzv. činnosťou SAR, uplatňovať s cieľom zabrániť zadržaniu lode iba v prípade existencie jasného a spoľahlivého právneho rámca na úrovni medzinárodného práva a/alebo práva [Únie] vo veci klasifikácie tzv. činnosti SAR a príslušných osvedčení a podmienok a/alebo požiadaviek v oblasti bezpečnosti a prevencie znečisťovania mora;
 3. v prípade zápornej odpovede na otázku uvedenú v bode 2, má sa požiadavka na držbu dodatočných osvedčení a splnenie dodatočných podmienok a/alebo požiadaviek, než sú osvedčenia a podmienky, ktoré už prevádzkovateľ lode má a spĺňa a ktoré sa týkajú skutočne vykonávanej činnosti, najmä v prípade, ak sa loď zaoberá tzv. činnosťou SAR, uplatňovať na základe vnútroštátnych právnych predpisov vlajkového štátu a/alebo v rámci právnych predpisov prístavného štátu a je na tieto účely nevyhnutná právna úprava zákonom, alebo je vhodná aj právna úprava prostredníctvom podzákonného predpisu alebo dokonca prostredníctvom správneho aktu všeobecného charakteru;

4. v prípade kladnej odpovede na otázku uvedenú v bode 3, je prístavný štát pri inšpekcii PSC povinný uviesť presné a konkrétne vnútroštátne ustanovenia (identifikované v zmysle bodu č. 3) zákona, podzákonného predpisu alebo správneho aktu všeobecného charakteru, na základe ktorých sa majú určiť podmienky a/alebo technické požiadavky v oblasti bezpečnosti a prevencia znečisťovania mora, ktoré musí loď podliehajúca inšpekcii PSC spĺňať na účely vykonávania tzv. činnosti SAR, a aké nápravy/zmeny sa presne vyžadujú na zabezpečenie súladu s vyššie uvedenou právnou úpravou;
5. v prípade neexistencie právnej úpravy prístavného štátu a/alebo vlajkového štátu na úrovni zákona, podzákonného predpisu alebo správneho aktu všeobecného charakteru, môže správny orgán prístavného štátu v konkrétnom prípade uviesť podmienky a/alebo technické požiadavky v oblasti bezpečnosti, prevencie znečisťovania mora a ochrany života a práce na palube, ktoré musí loď podliehajúca inšpekcii PSC spĺňať na účely vykonávania tzv. činnosti SAR;
6. v prípade zápornej odpovede na otázky uvedené v bodoch č. 4 a 5, možno tzv. činnosť SAR v prípade neexistencie konkrétnych pokynov vlajkového štátu v danej oblasti považovať za dočasne povolenú, čiže za činnosť, ktorej nie je možné brániť vydaním príkazu na zadržanie, ak loď podliehajúca inšpekcii PSC spĺňa vyššie uvedené podmienky a/alebo požiadavky týkajúce sa inej prevádzkovej kategórie (konkrétne nákladnej lode), čo vlajkový štát aj v konkrétnom prípade potvrdil?

(¹) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 2009, s. 57).

Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Taliansko) 8. januára 2021 – Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

(Vec C-15/21)

(2021/C 98/11)

Jazyk konania: taliančina

Vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Účastníci konania pred vnútroštátnym súdom

Žalobkyňa: Sea Watch E.V.

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

Prejudiciálne otázky

- A. Zahŕňa rozsah pôsobnosti smernice 2009/16/ES (¹) – čiže možno PSC [Port State Control, kontrolu lodí prístavným štátom] uplatniť aj na loď –, ktorú síce klasifikačný orgán vlajkového štátu klasifikuje ako nákladnú, v skutočnosti však výlučne a systematicky vykonáva neobchodnú činnosť, ako je tzv. činnosť SAR [search and rescue, pátracia a záchranná činnosť] [akú na základe svojho štatútu vykonávajú SW (MVO Sea Watch E.V.) a SW4 (loď Sea Watch 4)]?

V prípade, že... Súdny dvor dospeje k záveru, že... rozsah pôsobnosti smernice 2009/16/ES sa vzťahuje aj na lode [ktoré v skutočnosti nevykonávajú obchodnú činnosť], bráni takýto výklad predmetnej smernice právnej úprave, ako je vnútroštátna právna úprava podľa článku 3 [legislatívneho dekrétu] č. 53/2011, ktorým sa do talianskeho práva prebral článok 3 smernice 2009/16/ES a v ktorého odseku 1 [t. j. v článku 3 ods. 1 uvedeného legislatívneho dekrétu] sa naopak rozsah pôsobnosti PSC vymedzuje tak, že sa obmedzuje iba na lode používané na obchodné účely, čím sa vylučujú nielen jachty, ale aj nákladné lode, ktoré v skutočnosti nevykonávajú – čiže nepoužívajú sa na – obchodnú činnosť.