

Peti pritožbeni razlog: Splošno sodišče je napačno uporabilo pravo, ko je v svoje ugotovitve glede vpliva nelojalnega nižanja prodajnih cen SSSPT pritožnice na EU vključilo cene SSSPT pritožnice, uporabljene v carinskem postopku aktivnega oplemenitenja.

- (<sup>1</sup>) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/330 z dne 5. marca 2018 o uvedbi dokončne protidampinške dajatve na uvoz nekaterih brezšivnih cevi iz nerjavnega jekla s poreklom iz Ljudske republike Kitajske po pregledu zaradi izteka ukrepov v skladu s členom 11 (2) Uredbe (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2018, L 63, str. 15).
- (<sup>2</sup>) Uredba (EU) 2016/1036 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2016 o zaščiti proti dampinškemu uvozu iz držav, ki niso članice Evropske unije (UL 2016, L 176, str. 21).

**Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italija) 8. januarja 2021 – Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Palermo**

(Zadeva C-14/21)

(2021/C 98/10)

*Jezik postopka: italijanščina*

**Predložitev sodišče**

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

**Stranke v postopku v glavni stvari**

*Tožeča stranka:* Sea Watch E.V.

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

**Vprašanja za predhodno odločanje**

- A) Ali področje uporabe Direktive 2009/16/ES (<sup>1</sup>) zajema tudi ladjo, ki jo je klasifikacijski organ države zastave razvrstil kot tovorno ladjo, ki dejansko izključno in sistematično opravlja nekomercialno dejavnost, kot je t. i. dejavnost SAR [Search and Rescue, iskanje in reševanje] (kot jo izvajata [Sea Watch E.V.] in SW4 [ladja Sea Watch 4] na podlagi lastnega statuta), in torej ali se lahko PSC [Port State Control (pomorska inšpekcija države pristanišča), nadzor nad ladjo s strani države pristanišča] izvaja tudi v zvezi z navedeno ladjo?

Če (...) Sodišče meni, da so (...) s področjem uporabe Direktive 2009/16/ES zajete tudi ladje[, ki dejansko ne opravljajo komercialne dejavnosti], se Sodišče dodatno sprašuje, ali nasprotuje tej direktivi, ki jo je treba razlagati tako, da izključuje ureditev, kot izhaja iz člena 3 [zakonske uredbe] št. 53/2011, s katerim je bil prenesen člen 3 Direktive 2009/16/ES, ki z izrecno navedbo v odstavku 1 [člena 3 navedene zakonske uredbe] določa področje uporabe PSC za izvajanje inšpekcijskih pregledov na ladjah, ki se uporabljajo za komercialne namene, iz katere niso izključena le plovila za rekreacijo, temveč tudi tovarne ladje, ki dejansko ne opravljajo komercialnih dejavnosti in se zanje tudi ne uporabljajo?

Nazadnje, ali je mogoče po mnenju Sodišča upravičeno šteti, da spadajo na področje uporabe Direktive v delu, v katerem so na podlagi sprememb iz leta 2017 zajete tudi potniške ladje, tovarne ladje, ki sistematično opravljajo t. i. dejavnost SAR za osebe v stiski na morju, s čimer je prevoz oseb, ki so rešene na morju, izenačen s prevozom oseb v življenjski nevarnosti?

- B) Ali lahko po mnenju Sodišča okoliščina, da je bilo z ladjo prevoženo veliko večje število oseb, kot je navedeno v spričevalu o varnostni opremi za zagotavljanje varnosti, četudi zaradi opravljanja t. i. dejavnosti SAR, ali, posedovanje spričevala o varnostni opremi, v katerem je navedeno bistveno manjše število oseb glede na dejansko število prevoženih oseb, upravičeno šteje med zelo pomembne okoliščine iz točke 2A dela II Priloge I ali iz točke 2B dela II Priloge I, kot je navedeno v členu 11 Direktive 2009/16/ES?

- C) Ali je mogoče/treba k pristojnosti za izvedbo podrobnejšega inšpekcijskega pregleda v okviru pregleda PSC iz člena 13 Direktive 2009/16/ES na ladjah, ki plujejo pod zastavo države, šteti tudi pristojnost za preverjanje, katero dejavnost dejansko opravlja ladja, neodvisno od dejavnosti, za katero je bilo s strani države zastave in zadevnega klasifikacijskega organa izdano klasifikacijsko spričevalo in poznejša varnostna spričevala, ter posledično pristojnost za preverjanje, ali zadevna ladja izpolnjuje navedbe v spričevalih in, na splošno, zahteve in/ali predpise s področja varnosti, preprečevanja onesnaževanja ter življenjskih in delovnih pogojev na krovu, sprejete na mednarodni ravni, in če je odgovor pritrdilen, ali te pristojnosti veljajo tudi za ladjo, ki sistematično izvaja t. i. storitev SAR?
- D) Kako je treba razlagati predpis 1 [člen 1], [točka] b) konvencije SOLAS – na katero se izrecno sklicuje člen 2 Direktive 2009/19/ES, zaradi česar je treba zagotoviti njegovo enotno razlago Skupnosti za namene in v okviru PSC – v delu, v katerem določa, da se „b) Vlade pogodbenice [...] se zavezujejo sprejeti vse zakone, odredbe, predpise in pravila ter sprejeti vse druge ukrepe, potrebne za to, da se konvencija v celoti uporablja, da bi se zagotovilo, da je z vidika varnosti ljudi ladja primerna za storitev, ki ji je namenjena“; in zlasti, ali je treba v zvezi s presojo primernosti ladje za storitev, za katero je namenjena, ki jo morajo države pristanišča ugotoviti z inšpekcijskimi pregledi PSC, upoštevati le zahteve, ki so določene na podlagi upoštevne klasifikacije in varnostnih spričeval, pridobljenih na podlagi dejavnosti, prijavljenih abstraktno, ali pa se lahko pregledi opravljajo tudi za storitev, za katero se ladja dejansko uporablja?

Sodišču se torej postavlja vprašanje, ali lahko upravni organi držav pristanišča, tudi kar zadeva mednarodni parameter, preverijo ne le skladnost opreme in elementov na krovu s predpisi, navedenimi v spričevalu[ih], izdanem[ih] s strani države zastave, ki izhajajo iz abstraktne klasifikacije ladje, pač pa tudi pristojnost za presojo skladnosti spričeval ter zadevne opreme in elementov na krovu, s katerimi je opremljena ladja in s katerimi razpolaga pri opravljanju konkretne dejavnosti, ki je drugačna in različna od dejavnosti, navedene v spričevalu o klasifikaciji?

Enak premislek je potreben v zvezi s točko 1.3.1 resolucije IMO A.1138(31) – *Procedures of Port State Control, 2019*, sprejete dne 4. 12. 2019, v delu, kjer določa, da „*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) Nazadnje se Sodišču za primer, da bi se ugotovila pristojnost države pristanišča, da preveri posedovanje spričeval in zahtev in/ali predpisov na podlagi dejavnosti, za katero je ladja dejansko predvidena, postavlja vprašanje:
- 1) Ali država pristanišča, ki je opravila inšpekcijski pregled PSC, lahko zahteva prisotnost spričeval in zahtev in/ali predpisov za zagotavljanje varnosti in preprečevanje onesnaževanja morja, ob upoštevanju razpoložljivih spričeval, vezanih na konkretno opravljano dejavnost, zlasti v primeru, ko gre za opravljanje t. i. dejavnosti SAR, da bi se preprečilo zadržanje ladje?
  - 2) Če je odgovor na točko 1 pritrdilen, ali se lahko zahteva za razpolaganje s spričevali in zahtevami in/ali predpisi v primerjavi s tistimi, ki so na voljo in vezani na konkretno opravljano dejavnost, zlasti v primeru ko gre za opravljanje t. i. dejavnosti SAR, izvrši, da bi se preprečilo zadržanje ladje, samo če obstaja jasen in zanesljiv mednarodni pravni okvir in/ali pravni okvir [Unije] v zvezi s klasifikacijo t. i. dejavnosti SAR ter zadevnimi spričevali in zahtevami in/ali predpisi za zagotavljanje varnosti in preprečevanje onesnaževanja morja?
  - 3) Če je odgovor na točko 2 nikalen, ali se lahko zahteva za razpolaganje s spričevali in zahtevami in/ali predpisi v primerjavi s tistimi, ki so na voljo in vezani na konkretno opravljano dejavnost, zlasti v primeru ko gre za opravljanje t. i. dejavnosti SAR, izvrši na podlagi nacionalne zakonodaje države zastave in/ali države pristanišča in ali je za to potrebna primarna ureditev ali pa je primerna tudi sekundarna zakonodaja ali celo le splošni upravni predpis?

- 4) Če je odgovor na točko 3 pritrdilen, ali je naloga države pristanišča, da pri inšpekcijskem pregledu PSC natančno in jasno ugotovi, na podlagi katere nacionalne ureditve (določene v skladu s točko 3) na zakonodajni, regulativni ravni ali razpoložljivi v splošnem upravnem aktu je treba navesti zahteve in/ali tehnične predpise za zagotavljanje varnosti in preprečevanje onesnaževanja morja, ki jih mora ladja, na kateri se opravi inšpekcijski pregled PSC, izpolnjevati za izvajanje t. i. dejavnosti SAR, ter kateri popravljalni/korekcijski ukrepi se izrecno zahtevajo za zagotavljanje upoštevanja navedene ureditve.
- 5) Ali lahko uprava države pristanišča, če v državi pristanišča in/ali državi zastave ne obstaja ureditev na zakonodajni, regulativni ravni ali razpoložljivi v splošnem upravnem aktu, v konkretnem primeru navede zahteve in/ali tehnične predpise za zagotavljanje varnosti, preprečevanja onesnaževanja morja ter varovanja življenja in dela na krovu, ki jih mora ladja, na kateri se opravi inšpekcijski pregled PSC, izpolniti za opravljanje t. i. dejavnosti SAR?
- 6) Če je odgovor na točki 4 in 5 nikalen, ali je glede t. i. dejavnosti SAR v primeru neobstoja navedb s strani države zastave v tem okviru mogoče šteti, da je bilo medtem dovoljeno izplutje, ki ga zato ni mogoče prepovedati na podlagi sprejetja odločbe o prepovedi izplutja, če ladja, ki je predmet inšpekcijskega pregleda PSC, izpolnjuje zgoraj navedene zahteve in/ali predpise druge kategorije (zlasti tovarne ladje), obstoj katerih je država zastave potrdila v konkretnem primeru?

(<sup>1</sup>) Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL 2009, L 131, str. 57).

**Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Italija) 8. januarja 2021 – Sea Watch E.V./Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle**

(Zadeva C-15/21)

(2021/C 98/11)

*Jezik postopka: italijanščina*

**Predložitevno sodišče**

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

**Stranke v postopku v glavni stvari**

*Tožeča stranka:* Sea Watch E.V.

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

**Vprašanja za predhodno odločanje**

- A) Ali področje uporabe Direktive 2009/16/ES (<sup>1</sup>) zajema tudi ladjo, ki jo je klasifikacijski organ države zastave razvrstil kot tovorno ladjo, ki dejansko izključno in sistematično opravlja nekomercialno dejavnost, kot je t. i. dejavnost SAR [Search and Rescue, iskanje in reševanje] (kot jo izvajata [Sea Watch E.V.] in SW4 [ladja Sea Watch 4] na podlagi lastnega statuta), in torej ali se lahko PSC [Port State Control (pomorska inšpekcija države pristanišča), nadzor nad ladjo s strani države pristanišča] izvaja tudi v zvezi z navedeno ladjo?

Če (...) Sodišče meni, da so (...) s področjem uporabe Direktive 2009/16/ES zajete tudi ladje[, ki dejansko ne opravljajo komercialne dejavnosti], se Sodišče dodatno sprašuje, ali nasprotuje tej direktivi, ki jo je treba razlagati tako, da izključuje ureditev, kot izhaja iz člena 3 [zakonske uredbe] št. 53/2011, s katerim je bil prenesen člen 3 Direktive 2009/16/ES, ki z izrecno navedbo v odstavku 1 [člena 3 navedene zakonske uredbe] določa področje uporabe PSC za izvajanje inšpekcijskih pregledov na ladjah, ki se uporabljajo za komercialne namene, iz katere niso izključena le plovila za rekreacijo, temveč tudi tovarne ladje, ki dejansko ne opravljajo komercialnih dejavnosti in se zanje tudi ne uporabljajo?