

- 4) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie w pkt 3: czy obowiązkiem państwa portu jest wskazanie w ramach inspekcji PSC w sposób precyzyjny i konkretny, na podstawie jakiego uregulowania krajowego (ustalonego zgodnie z pkt 3) rangi ustawowej, wykonawczej lub wynikającego z aktu administracyjnego o charakterze ogólnym należy określić wymogi techniczne dotyczące bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom morza, które powinien spełniać statek poddany inspekcji PSC w celu prowadzenia działalności SAR, i jakie dokładnie działania korygujące bądź naprawcze są wymagane właśnie w celu zapewnienia przestrzegania wspomnianego uregulowania?
- 5) Czy w przypadku braku uregulowania państwa portu lub państwa bandery o randze ustawowej, wykonawczej lub wynikającego z aktu administracyjnego o charakterze ogólnym administracja państwa portu może wskazać w konkretnym przypadku wymogi lub przepisy techniczne dotyczące bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom morza oraz ochrony życia i pracy na pokładzie, które musi spełnić statek poddany inspekcji PSC w celu prowadzenia tzw. działalności SAR?
- 6) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytania w pkt 4 i 5: czy można uznać, że tak zwana działalność SAR, w braku szczególnych wskazań ze strony państwa bandery w tym zakresie, została w międzyczasie dopuszczona, a zatem że nie można jej uniemożliwić poprzez wydanie zakazu wyjścia w morze, jeżeli statek poddany inspekcji PSC spełnia wyżej wymienione wymogi lub przepisy innej kategorii (w szczególności statku towarowego), których istnienie państwo bandery potwierdziło również w konkretnym przypadku?

(¹) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. 2009, L 131, s. 57).

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia (Włochy) w dniu 8 stycznia 2021 r. – Sea Watch e.V. / Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Porto Empedocle

(Sprawa C-15/21)

(2021/C 98/11)

Język postępowania: włoski

Sąd odsyłający

Tribunale Amministrativo Regionale per la Sicilia

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca: Sea Watch e.V.

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

Pytania prejudycjalne

- A) Czy zakres stosowania dyrektywy 2009/16/WE (¹) obejmuje statek zakwalifikowany jako towarowy przez instytucję klasyfikacyjną państwa bandery, który jednak prowadzi w praktyce wyłącznie działalność niekomercyjną, taką jak tak zwana działalność SAR [search and rescue, poszukiwawczo-ratownicza] (taka jak prowadzona przez [Sea Watch e.V.] i SW4 [statek Sea Watch 4] na podstawie jej statutu), a co za tym idzie, czy PSC [Port State Control, kontrola statków przez państwo portu] może być również prowadzona w odniesieniu do takiego statku?

W przypadku gdyby [...] Trybunał uznał, że [...] zakresem stosowania dyrektywy 2009/16/WE objęte są również statki [które nie prowadzą w praktyce działalności komercyjnej]: czy z interpretowaną w ten sposób dyrektywą sprzeczne jest uregulowanie takie jak uregulowanie krajowe przewidziane w art. 3 [dekretu ustawodawczego] nr 53/2011, transponujące art. 3 dyrektywy 2009/16/WE, które natomiast w sposób wyraźny określa w [art. 3 ust. 1 rzeczonego dekretu ustawodawczego] zakres stosowania PSC, ograniczając go tylko do statków używanych do celów komercyjnych, wykluczając nie tylko łodzie rekreacyjne, lecz również statki towarowe, które nie prowadzą w praktyce – a więc nie są wykorzystywane do – działalności komercyjnej?

Czy w końcu można natomiast zasadnie uznać, że w zakresie stosowania dyrektywy w części, w której obejmuje również statki pasażerskie w wyniku zmian dokonanych w 2017 r., wchodzi statki towarowe, które regularnie wykonują tzw. działalność SAR na rzecz osób zagrożonych na morzu, wobec czego transport osób uratowanych na morzu ze względu na zagrożenie życia odpowiada transportowi pasażerów?

- B) Czy fakt przetransportowania przez statek znacznie większej liczby osób niż liczba osób figurujących w certyfikacie sprzętu ratowniczego, chociaż było to wynikiem działalności SAR, lub w każdym razie posiadanie certyfikatu sprzętu ratowniczego dotyczącego znacznie mniejszej liczby osób niż te, które zostały rzeczywiście przetransportowane, może zgodnie z prawem być objęty czynnikiem nadrzędnym, o którym mowa w sekcji 2A części II załącznika I, lub czynnikiem nieprzewidzianych okoliczności, o którym mowa w sekcji 2B części II załącznika I, które przywołane są w art. 11 dyrektywy 2009/16/WE?
- C) Czy przewidziane w art. 13 dyrektywy 2009/16/WE uprawnienie do przeprowadzania bardziej szczegółowych inspekcji PSC na statkach pływających pod banderą państw członkowskich może lub musi obejmować również uprawnienie do sprawdzenia, jaka działalność jest rzeczywiście wykonywana w praktyce przez statek, niezależnie od działalności, w odniesieniu do której państwo bandery i jego instytucja klasyfikacyjna wydały mu świadectwo klasy i odpowiednie świadectwa bezpieczeństwa, a w konsekwencji uprawnienie do kontroli posiadania przez wspomniany statek świadectw i spełniania ogólnie wymogów lub przepisów przewidzianych w uregulowaniach przyjętych na szczeblu międzynarodowym w zakresie bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom oraz warunków życia i pracy na pokładzie, a w przypadku odpowiedzi twierdzącej – czy uprawnienie to może być wykonywane również w odniesieniu do statku, który w praktyce systematycznie prowadzi tzw. działalność SAR?
- D) Jak należy interpretować [art. 1] lit. b) konwencji SOLAS – która została wyraźnie przywołana w art. 2 dyrektywy 2009/16/WE i której w związku z tym należy zapewnić jednolitą wykładnię wspólnotową dla celów i w ramach PSC – w zakresie, w jakim stanowi, że „Umawiające się Rządy zobowiązują się wydać niezbędne ustawy, dekrety, rozporządzenia i inne przepisy oraz podjąć wszelkie środki, jakie okażą się konieczne w celu zapewnienia niniejszej konwencji zupełnej i całkowitej skuteczności, i to w taki sposób, aby mieć pewność, że pod względem bezpieczeństwa życia statek nadaje się do służby, do jakiej jest przeznaczony”; w szczególności, czy w odniesieniu do oceny zdolności statku do służby, do jakiej jest przeznaczony, którą państwa portu są zobowiązane zbadać poprzez inspekcje PSC, należy ograniczyć się do uwzględnienia jako wyłącznego parametru weryfikacji wymogów wynikających z klasyfikacji i posiadanych odpowiednich świadectw bezpieczeństwa, uzyskanych na podstawie zadeklarowanej abstrakcyjnie działalności, czy też można odnieść się również do służby, do jakiej dany statek jest wykorzystywany w praktyce?

Czy w konsekwencji, również ze względu na wspomniany parametr międzynarodowy, organy administracyjne państw portu są uprawnione do weryfikowania nie tylko zgodności sprzętu i wyposażenia pokładowego z wymogami przewidzianymi w świadectwach wydanych przez państwo bandery i wynikających z abstrakcyjnej klasyfikacji statku, lecz również są uprawnione do oceny zgodności świadectw oraz sprzętu i wyposażenia pokładowego, które statek posiada i w które jest wyposażony, w związku z konkretną wykonywaną działalnością, która różni się od działalności wskazanej w świadectwie klasyfikacji?

Te same rozważania należy przeprowadzić w odniesieniu do pkt 1.3.1 rezolucji IMO A.1138(31) – *Procedures of Port State Control, 2019*, przyjętej w dniu 4.12.2019 R., w której stanowi, że „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) Wreszcie w wypadku gdyby potwierdzono istnienie uprawnienia państwa portu do weryfikacji posiadania świadectw i spełniania wymogów i przepisów na podstawie działalności, do której dany statek jest przeznaczony w praktyce:
- 1) Czy państwo portu, które przeprowadziło inspekcję PSC, może wymagać posiadania świadectw i spełniania wymogów lub zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu morskemu, innych niż posiadane i spełnione przez statek, odnoszących się do prowadzonej w praktyce działalności, w szczególności w rozpatrywanym tu przypadku tzw. działalności SAR, aby uniknąć wydania zakazu wyjścia statku w morze?

- 2) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie w pkt 1: czy posiadania świadectw oraz spełniania wymogów lub przepisów innych niż posiadane i spełnione przez statek, odnoszących się do prowadzonej w praktyce działalności, w szczególności w przypadku prowadzenia tzw. działalności SAR, można wymagać w celu uniknięcia wydania zakazu wyjścia statku w morze tylko wtedy, gdy istnieją jasne i wiarygodne międzynarodowe lub [unijne] ramy prawne w przedmiocie klasyfikacji tzw. działalności SAR i odpowiednich świadectw, wymogów i przepisów dotyczących bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniu mórz?
- 3) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie w pkt 2: czy posiadania świadectw oraz spełniania wymogów lub przepisów innych niż posiadane i spełnione przez statek, odnoszących się do prowadzonej w praktyce działalności, w szczególności w przypadku prowadzenia tzw. działalności SAR, należy wymagać na podstawie przepisów krajowych państwa bandery lub państwa portu, i czy w tym celu konieczne jest uregulowanie rangi prawa pierwotnego, czy też odpowiednie jest również uregulowanie rangi prawa wtórnego bądź też tylko regulacja administracyjna o charakterze ogólnym?
- 4) W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie w pkt 3: czy obowiązkiem państwa portu jest wskazanie w ramach inspekcji PSC w sposób precyzyjny i konkretny, na podstawie jakiego uregulowania krajowego (ustalonego zgodnie z pkt 3) rangi ustawowej, wykonawczej lub wynikającego z aktu administracyjnego o charakterze ogólnym należy określić wymogi techniczne dotyczące bezpieczeństwa i zapobiegania zanieczyszczeniom morza, które powinien spełniać statek poddany inspekcji PSC w celu prowadzenia działalności SAR, i jakie dokładnie działania korygujące bądź naprawcze są wymagane właśnie w celu zapewnienia przestrzegania wspomnianego uregulowania?
- 5) Czy w przypadku braku uregulowania państwa portu lub państwa bandery o randze ustawowej, wykonawczej lub wynikającego z aktu administracyjnego o charakterze ogólnym administracja państwa portu może wskazać w konkretnym przypadku wymogi lub przepisy techniczne dotyczące bezpieczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom morza oraz ochrony życia i pracy na pokładzie, które musi spełnić statek poddany inspekcji PSC w celu prowadzenia tzw. działalności SAR?
- 6) W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytania w pkt 4 i 5: czy można uznać, że tak zwana działalność SAR, w braku szczególnych wskazań ze strony państwa bandery w tym zakresie, została w międzyczasie dopuszczona, a zatem że nie można jej uniemożliwić poprzez wydanie zakazu wyjścia w morze, jeżeli statek poddany inspekcji PSC spełnia wyżej wymienione wymogi lub przepisy innej kategorii (w szczególności statku towarowego), których istnienie państwo bandery potwierdziło również w konkretnym przypadku?

(¹) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. 2009, L 131, s. 57).

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Frankfurt am Main (Niemcy) w dniu 13 stycznia 2021 r. – JW, HD, XS / LOT Polish Airlines

(Sprawa C-20/21)

(2021/C 98/12)

Język postępowania: niemiecki

Sąd odsyłający

Landgericht Frankfurt am Main

Strony w postępowaniu głównym

Strona skarżąca i wnosząca odwołanie: JW, HD, XS

Strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego: LOT Polish Airlines