

6. ELTL artikleid 45, 49 ja 56 tuleb tõlgendada nii, et riigisisesed õigusnormid, milles on sätestatud, et logistikatöötajatel peab olema „ohutussertifikaat“, mis väljastatakse nende isikutunnistuse ja töölepingu esitamisel ning mille väljastamise tingimused ja sertifikaadi saamiseks järgitav kord on kehtestatud kollektiivlepingus, ei ole nende artiklitega vastuolus, kui sellise sertifikaadi väljastamise tingimused on vajalikud ja proportsionaalsed sadamaalal ohutuse tagamise eesmärgi suhtes ning kui sertifikaadi saamiseks ette nähtud menetluses ei ole ette nähtud ebamõistlikke ega ebaproportsionaalseid lõive.

(¹) ELT C 288, 26.8.2019.
ELT C 348, 14.10.2019.

Euroopa Kohtu (kuues koda) 11. veebruari 2021. aasta otsus (Court of Appeals eelotsusetaotlus – Iirimaa) – kriminaalasi järgmise isiku suhtes: K. M.

(Kohtuasi C-77/20) (¹)

(Eelotsusetaotlus – Ühine kalanduspoliitika – Määrus (EÜ) nr 1224/2009 – Kontrollisüsteem ühise kalanduspoliitika eeskirjade järgimise tagamiseks – Kalalaeva pardal selliste seadmete kasutamine, millega on võimalik kalu vastavalt nende suurusele automaatselt sortida – Artikkel 89 – Meetmed eeskirjade täitmise tagamiseks – Artikkel 90 – Kriminaalkaristused – Proportsionaalsuse põhimõte)

(2021/C 128/05)

Kohtumenetluse keel: inglise

Eelotsusetaotluse esitanud kohus

Court of Appeal

Põhikohtuasja kriminaalmenetluse pool

K. M.

Menetluses osales: The Director of Public Prosecutions

Resolutsioon

Nõukogu 20. novembri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1224/2009, millega luuakse ühenduse kontrollisüsteem ühise kalanduspoliitika eeskirjade järgimise tagamiseks, muudetakse määrusi (EÜ) nr 847/96, (EÜ) nr 2371/2002, (EÜ) nr 811/2004, (EÜ) nr 768/2005, (EÜ) nr 2115/2005, (EÜ) nr 2166/2005, (EÜ) nr 388/2006, (EÜ) nr 509/2007, (EÜ) nr 676/2007, (EÜ) nr 1098/2007, (EÜ) nr 1300/2008, (EÜ) nr 1342/2008 ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EMÜ) nr 2847/93, (EÜ) nr 1627/94 ja (EÜ) nr 1966/2006, artikleid 89 ja 90 tuleb lähtuvalt Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 49 lõikes 3 tunnustatud proportsionaalsuse põhimõttest tõlgendada nii, et kui eelotsusetaotluse esitanud kohtu läbiviidava kontrolli tulemusel ei ilmne vastupidist, ei ole nendega vastuolus riigisese säte, milles on ette nähtud, et karistusena nõukogu 30. märtsi 1998. aasta määruse (EÜ) nr 850/98 kalavarude kaitsest noorte mereorganismide kaitseks võetud tehniliste meetmete kaudu (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. märtsi 2013. aasta määrusega (EL) nr 227/2013) artikli 32 rikkumise eest on lisaks rahalise karistuse mõistmisele kohustuslik konfiskeerida ka saak ja keelatud või nõuetele mittevastavad püügivahendid, mis leitakse asjaomase laeva pardalt.

(¹) ELT C 137, 27.4.2020.

AL-i 31. juulil 2020 esitatud apellatsioonkaebus Üldkohtu (kaheksas koda) 10. juuni 2020. aasta otsuse peale kohtuasjas T-83/19: AL versus komisjon

(Kohtuasi C-356/20 P)

(2021/C 128/06)

Kohtumenetluse keel: prantsuse

Pooled

Apellant: AL (esindajad: advokaadid S. Rodrigues, A. Blot)

Teine menetluse pool: Euroopa Komisjon

10. detsembri 2020. aasta kohtumäärusega otsustas Euroopa Kohus (VI koda) apellatsioonkaebuse ilmselge põhjendamatus tõttu rahuldamata jätta.

**Eelotsusetaotlus, mille on esitanud Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Belgia)
26. oktoobril 2020 – Q, R, S versus United Airlines**

(Kohtuasi C-561/20)

(2021/C 128/07)

Kohtumenetluse keel: hollandi

Eelotsusetaotluse esitanud kohus

Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel

Põhikohtuasja pooled

Hagejad: Q, R, S

Kostja: United Airlines

Eelotsuse küsimused

1. Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 ⁽¹⁾, artikli 3 lõike 1 punkti a ja artiklit 7 tuleb Euroopa Kohtu arvates tõlgendada nii, et reisijal on õigus saada hüvitist lennuettevõtjalt, kes ei ole ühenduse lennuettevõtja, kui reisija jõuab vahemaandumiseta liikmesriigi territooriumil oma lõppsihtkohta enam kui kolme tunni pikkuse hilinemisega viimase lennu hilinemise tõttu, kui selle väljumis- ja sihtkoht asub kolmanda riigi territooriumil, ning see lend oli osa ümberistumisega lennust, mille esimeseks väljumiskohaks on liikmesriigi territooriumil asuv lennujaam, ning mida teostab tervenisti see lennuettevõtja ning mille reisija broneeris üheainsa broneeringuga ühenduse lennuettevõtjalt, kes ei teosta ühtegi osa sellest lennust?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav: Kas määrus nr 261/2004, kui seda tõlgendatakse esimese küsimuse tähenduses, on vastuolus rahvusvahelise õigusega, eelkõige põhimõttega, et igal riigil on täielik ja eranditu suveräänsus oma territooriumi ja õhuruumi üle, sest sellise tõlgenduse kohaselt tuleb liidu õigust kohaldada asjaolude suhtes, mis leidsid aset kolmanda riigi territooriumil?

⁽¹⁾ ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10.

**Eelotsusetaotlus, mille on esitanud Rechtbank Den Haag Sitzungsort Haarlem (Madalmaad)
2. novembril 2020 – F, A, G, H, I versus Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid**

(Kohtuasi C-579/20)

(2021/C 128/08)

Kohtumenetluse keel: hollandi

Eelotsusetaotluse esitanud kohus

Rechtbank Den Haag Sitzungsort Haarlem

Põhikohtuasja pooled

Kaebajad: F, A, G, H, I

Vastustaja: Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid