

- 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

Pytanie prejudycjalne

Czy art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych⁽¹⁾ należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lotu, który charakteryzuje się potwierdzoną, pojedynczą rezerwacją na całą podróż i który jest podzielony na co najmniej dwa loty częściowe, miejscem wykonania w rozumieniu tego przepisu może być również miejsce przylotu pierwszego lotu częściowego, jeżeli przewóz na tych lotach częściowych jest wykonywany przez dwóch różnych przewoźników lotniczych, a powództwo o odszkodowanie wniesione na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004⁽²⁾ jest związane z opóźnieniem pierwszego lotu częściowego i jest skierowane przeciwko przewoźnikowi lotniczemu obsługującemu pierwszy lot częściowy?

⁽¹⁾ Dz.U. 2012, L 351, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Corte suprema di cassazione (Włochy) w dniu 19 stycznia 2021 r. – Eurocostruzioni Srl / Regione Calabria

(Sprawa C-31/21)

(2021/C 98/13)

Język postępowania: włoski

Sąd odsyłający

Corte suprema di cassazione

Strony w postępowaniu głównym

Wnosząca skargę kasacyjną: Eurocostruzioni Srl

Druga strona postępowania: Regione Calabria

Pytania prejudycjalne

- 1) Czy rozporządzenie Komisji (WE) nr 1685/2000⁽¹⁾ z dnia 28 lipca 2000 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1260/1999 w odniesieniu do warunków, jakie muszą spełniać wydatki na działania współfinansowane z funduszy strukturalnych, a w szczególności uregulowanie przewidziane w załączniku 1 do tego rozporządzenia w pkt 2 zatytułowanym „Dowody wydatków”, ppkt 2.1 nakazuje, aby dowody płatności końcowego beneficjenta były potwierdzone opłaconymi fakturami także w przypadku, gdy finansowanie zostało przyznane na rzecz beneficjenta w celu wzniesienia budynku z wykorzystaniem własnych materiałów, narzędzi oraz pracowników czy też w przypadku gdy nie jest to możliwe, dopuszczalne jest odstępstwo, inne od wyraźnie przewidzianego odstępstwa, w którym to wymaga się przedstawienia „dokument[ów] rachunkowy[ch] o równoważnej wartości dowodowej”?
- 2) Jak należy prawidłowo interpretować wskazane wyrażenie „dokument[y] rachunkow[e] o równoważnej wartości dowodowej”?
- 3) Czy w szczególności, wskazane przepisy rozporządzenia stoją na przeszkodzie obowiązywaniu uregulowania krajowego i regionalnego oraz w rezultacie administracyjnych środków wykonawczych, które w przypadku gdy finansowanie zostało przyznane na rzecz beneficjenta w celu wzniesienia budynku z wykorzystaniem własnych materiałów, narzędzi oraz pracowników przewidują system kontroli wydatków będących przedmiotem finansowania ze strony organu administracji publicznej, który obejmuje:
 - a) uprzednią kwantyfikację prac na podstawie regionalnego cennika robót publicznych oraz – w odniesieniu do pozycji nieprzewidzianych w tym instrumencie – na podstawie cen obowiązujących na rynku zgodnie z szacunkami projektanta technicznego,