

- 2) En caso de respuesta afirmativa al punto 1, ¿puede exigirse la posesión de certificados y el cumplimiento de requisitos o prescripciones adicionales a aquellos de los que ya se disponga o ya se cumplan y relativos a la actividad concretamente desarrollada, en particular, en el presente asunto, a la actividad SAR, a fin de evitar la inmovilización del buque, únicamente en el caso de que exista un marco jurídico internacional o [de la Unión] claro y fiable en orden a la clasificación de la actividad SAR y a los correspondientes certificados y requisitos o prescripciones de seguridad y de prevención de la contaminación marítima?
- 3) En caso de respuesta negativa al punto 2, ¿puede exigirse la posesión de certificados y el cumplimiento de requisitos o prescripciones adicionales a aquellos de los que ya se disponga o ya se cumplan y relativos a la actividad concretamente desarrollada, en particular, en el presente asunto, la actividad SAR, sobre la base de la normativa nacional del Estado de abanderamiento o de la del Estado rector del puerto y es necesaria a tales efectos una normativa de rango primario o bien resulta igualmente idónea una normativa de rango secundario o incluso únicamente una regulación administrativa de carácter general?
- 4) En caso de respuesta afirmativa al punto 3, ¿incumbe al Estado rector del puerto indicar en el marco de la inspección PSC, de forma precisa y específica, sobre la base de qué normativa nacional (identificada en el sentido del punto 3) de rango legislativo, reglamentario o bien contenida en un acto administrativo de carácter general, deben determinarse los requisitos o prescripciones técnicas de seguridad y de prevención de la contaminación marítima que el buque sujeto a inspección PSC debe cumplir para desarrollar la actividad SAR y qué actividades de corrección o rectificación se requieren exactamente para garantizar el cumplimiento de la citada normativa?
- 5) En caso de inexistencia de una normativa del Estado rector del puerto o del Estado de abanderamiento de rango legislativo, reglamentario o bien contenida en un acto administrativo de carácter general, ¿puede indicar la administración del Estado rector del puerto, en cada supuesto concreto, los requisitos o las prescripciones técnicas de seguridad, de prevención de la contaminación marítima y de protección de la vida y del trabajo a bordo que el buque sujeto a inspección PSC debe cumplir para desarrollar la actividad SAR?
- 6) En caso de respuesta negativa a los puntos 4 y 5, ¿puede considerarse medio tempore autorizada la actividad SAR, a falta de indicaciones específicas del Estado de abanderamiento en tal ámbito, y, en consecuencia, no susceptible de ser prohibida mediante la adopción de la decisión de inmovilización si el buque sujeto a inspección PSC cumple los requisitos o las prescripciones anteriormente mencionados de otra categoría (en particular, de buque de carga), cuyo concreto cumplimiento haya sido confirmado por el Estado de abanderamiento?

(¹) Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO 2009, L 131, p. 57).

**Petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht Frankfurt am Main (Alemania) el
13 de enero de 2021 — JW, HD, XS / LOT Polish Airlines**

(Asunto C-20/21)

(2021/C 98/12)

Lengua de procedimiento: alemán

Órgano jurisdiccional remitente

Landgericht Frankfurt am Main

Partes en el procedimiento principal

Demandantes y recurrentes: JW, HD, XS

Demandada y recurrida: LOT Polish Airlines

Cuestión prejudicial

¿Debe interpretarse el artículo 7, punto 1, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1215/2012⁽¹⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2012, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, en el sentido de que, cuando se trate de un vuelo caracterizado por una única reserva confirmada para el conjunto del itinerario y dividido en dos o más trayectos, puede entenderse como lugar de cumplimiento, en el sentido de dicha disposición, también el lugar de llegada del primer trayecto si el transporte en esos trayectos se realiza por dos transportistas aéreos distintos y si la demanda de compensación, presentada con base en el Reglamento (CE) n.º 261/2004,⁽²⁾ tiene su origen en el retraso del primer trayecto y está dirigida contra el transportista aéreo encargado de realizar el primer trayecto?

⁽¹⁾ DO 2012, L 351, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO 2004, L 46, p. 1).

Petición de decisión prejudicial planteada por la Corte suprema di cassazione (Italia) el 19 de enero de 2021 — Eurocostruzioni Srl / Regione Calabria

(Asunto C-31/21)

(2021/C 98/13)

Lengua de procedimiento: italiano

Órgano jurisdiccional remitente

Corte suprema di cassazione

Partes en el procedimiento principal

Recurrente: Eurocostruzioni Srl

Recurrida: Regione Calabria

Cuestiones prejudiciales

- 1) ¿Exige el Reglamento (CE) n.º 1685/2000 de la Comisión, de 28 de julio de 2000, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1260/1999⁽¹⁾ del Consejo en lo relativo a la financiación de gastos de operaciones cofinanciadas por los Fondos Estructurales y, en particular, la norma 1, punto 2.1, relativo a los «documentos justificativos», que figura en su anexo, que los pagos realizados por el beneficiario final deban justificarse necesariamente mediante facturas originales abonadas, incluido el supuesto en el que la financiación haya sido concedida al beneficiario para la construcción de un edificio con materiales, instrumentos y personal propios, o bien puede darse una excepción, distinta de la expresamente prevista en caso de imposibilidad, que requiera la presentación de «documentos contables de valor probatorio equivalente»?
- 2) ¿Cuál es la correcta interpretación de la citada expresión «documentos contables de valor probatorio equivalente»?
- 3) En particular, ¿se oponen las citadas disposiciones del Reglamento a una normativa nacional y regional y a los consiguientes actos administrativos de aplicación que, en el supuesto de que la financiación haya sido concedida al beneficiario para la construcción de un edificio con materiales, instrumentos y personal propios, establezcan un sistema de control de los gastos objeto de financiación por parte de la administración pública constituido por:
 - a) una cuantificación previa de los trabajos sobre la base de una lista regional de precios relativa a obras públicas y, respecto a las partidas no previstas en tal instrumento, los precios de mercado vigentes fijados por el técnico proyectista,