

- 2) em caso de resposta afirmativa ao ponto 1, pode exigir-se a posse de certificações e a satisfação dos requisitos e/ou das prescrições além das que já se possuem e relativas à atividade concretamente desenvolvida, em especial, no caso em apreço, à atividade denominada SAR, a fim de evitar a detenção do navio, unicamente se existir um quadro jurídico internacional e/ou [da União] claro e fiável relativo à classificação da atividade denominada SAR e às respetivas certificações e satisfação dos requisitos e/ou prescrições em matéria de segurança e de prevenção da poluição marítima?
- 3) em caso de resposta negativa ao ponto 2, deve exigir-se a posse de certificações e a satisfação dos requisitos e/ou das prescrições além das que já se possuem e relativas à atividade concretamente desenvolvida, em especial, no caso em apreço, à atividade denominada SAR, com base na legislação nacional do Estado de bandeira e/ou do Estado do porto e, para esses efeitos, é necessária uma legislação primária ou é suficiente uma legislação secundária ou mesmo apenas normas administrativas de caráter geral?
- 4) em caso de resposta afirmativa ao ponto 3, cabe ao Estado do porto indicar, para efeitos da inspeção PSC, de modo pontual e específico, com base em que norma nacional (identificada nos termos do ponto 3) de nível legislativo, regulamentar ou resultante de um ato administrativo de caráter geral devem ser identificados os requisitos e/ou as prescrições técnicas em matéria de segurança e de prevenção da poluição marítima que o navio sujeito a inspeção PSC deve satisfazer para realizar a atividade denominada SAR e que medidas de correção/retificação são exatamente exigidas para garantir o respeito da referida legislação?
- 5) em caso de inexistência de normas do Estado do porto e/ou do Estado de bandeira de nível legislativo, regulamentar ou resultante de um ato administrativo de caráter geral, pode a administração do Estado do porto indicar, no caso concreto, os requisitos e/ou as prescrições técnicas em matéria de segurança, de prevenção da poluição marítima e de proteção da vida e do trabalho a bordo que devem ser cumpridas pelo navio sujeito a inspeção PSC para exercer a atividade denominada SAR?
- 6) em caso de resposta negativa aos pontos 4 e 5, pode considerar-se que a atividade denominada SAR, na falta de indicações específicas neste domínio por parte do Estado de bandeira, foi entretanto autorizada e, portanto, não é suscetível de ser proibida pela adoção da decisão de detenção quando o navio sujeito a inspeção PSC satisfaz os requisitos e/ou as prescrições supramencionados de outra categoria (nomeadamente de navio de carga), cujo cumprimento o Estado de bandeira confirmou em concreto?

(¹) Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO 2009, L 131, p. 57).

**Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landgericht Frankfurt am Main (Alemanha) em
13 de janeiro de 2021 — JW, HD, XS/LOT Polish Airlines**

(Processo C-20/21)

(2021/C 98/12)

Língua do processo: alemão

Órgão jurisdicional de reenvio

Landgericht Frankfurt am Main

Partes no processo principal

Demandantes e recorrentes: JW, HD, XS

Demandada e recorrida: LOT Polish Airlines

Questão prejudicial

Deve o artigo 7.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1215/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2012, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial ⁽¹⁾, ser interpretado no sentido de que, no caso de um voo caracterizado por uma reserva única confirmada para o conjunto do trajeto e dividido em dois ou mais segmentos, o lugar de cumprimento na aceção dessa disposição pode igualmente ser o lugar de chegada do primeiro voo, quando o transporte nesses voos tiver sido assegurado por duas transportadoras aéreas diferentes e a ação de indemnização intentada com base no Regulamento (CE) n.º 261/2004 ⁽²⁾ tiver origem no atraso do primeiro voo e for dirigida contra a transportadora aérea operadora do primeiro voo?

⁽¹⁾ JO 2012, L 351, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

Pedido de decisão prejudicial apresentado pela Corte suprema di cassazione (Itália) em 19 de janeiro de 2021 — Eurocostruzioni Srl/Regione Calabria

(Processo C-31/21)

(2021/C 98/13)

Língua do processo: italiano

Órgão jurisdicional de reenvio

Corte suprema di cassazione

Partes no processo principal

Recorrente: Eurocostruzioni Srl

Recorrida: Regione Calabria

Questões prejudiciais

- 1) Deve o Regulamento (CE) n.º 1685/2000 da Comissão, de 28 de julho de 2000, relativo às regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1260/1999 ⁽¹⁾ do Conselho no que diz respeito à elegibilidade das despesas no âmbito das operações cofinanciadas pelos Fundos estruturais, em especial o disposto no respetivo anexo, regra n.º 1, ponto 2, primeiro parágrafo, respeitante a «Documentos comprovativos das despesas», ser interpretado no sentido de que impõe que a prova dos pagamentos executados pelos beneficiários finais deve necessariamente ser efetuada através de faturas pagas, mesmo no caso de o seu financiamento ter sido concedido ao beneficiário para a construção de um imóvel com materiais, ferramentas e mão de obra próprios, ou essa situação pode ser objeto de uma derrogação distinta da expressamente prevista para o caso de impossibilidade de comprovação, para o qual se exige a apresentação de «documentos contabilísticos de valor probatório equivalente»?
- 2) Qual é a interpretação correta da expressão acima referida «documentos contabilísticos de valor probatório equivalente»?
- 3) Devem as referidas disposições do Regulamento (CE) n.º 1685/200, em especial, ser interpretadas no sentido de que se opõem a uma legislação nacional e regional e aos procedimentos administrativos que lhe dão execução, que preveem, no caso de o financiamento ter sido concedido ao beneficiário para a construção de um imóvel com materiais, ferramentas e mão de obra próprios, um sistema de fiscalização das despesas que são objeto do financiamento por parte da Administração Pública constituído por:
 - a) uma quantificação prévia dos trabalhos com base numa tabela de preços regional relativa às obras públicas, bem como, relativamente às posições não previstas nesse documento, nos preços de mercado estimados pelo técnico projetista,