

2. Art. 8 Abs. 1 Buchst. c des Rahmenbeschlusses 2002/854 in der durch den Rahmenbeschluss 2009/299 geänderten Fassung ist dahin auszulegen, dass ein Europäischer Haftbefehl als ungültig anzusehen ist, wenn er nicht auf einem „[nationalen] Haftbefehl oder eine[r] andere[n] vollstreckbare[n] justizielle[n] Entscheidung mit gleicher Rechtswirkung“ im Sinne dieser Bestimmung beruht. Dieser Begriff bezieht sich auf nationale Maßnahmen, die von einer Justizbehörde zur Suche und Festnahme einer strafrechtlich verfolgten Person mit dem Ziel erlassen werden, um sie zwecks Vornahme strafverfahrensrechtlicher Handlungen einem Richter vorzuführen. Es ist Sache des vorlegenden Gerichts, zu prüfen, ob ein nationaler Rechtsakt zur Heranziehung als Beschuldigter wie der, auf dem der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Europäische Haftbefehl beruht, solche Rechtswirkungen erzeugt.
3. In Ermangelung von Bestimmungen in den Rechtsvorschriften des Ausstellungsmitgliedstaats, die einen gerichtlichen Rechtsbehelf vorsehen, um die Voraussetzungen zu überprüfen, unter denen ein Europäischer Haftbefehl von einer Behörde erlassen wurde, die zwar an der Rechtspflege dieses Mitgliedstaats beteiligt, selbst aber kein Gericht ist, ist der Rahmenbeschluss 2002/584 in der durch den Rahmenbeschluss 2009/299 geänderten Fassung im Licht des durch Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verbürgten Rechts auf wirksamen gerichtlichen Rechtsschutz dahin auszulegen, dass er es einem nationalen Gericht, das mit einem Rechtsbehelf befasst ist, mit dem die Rechtmäßigkeit der Aufrechterhaltung der Untersuchungshaft einer Person angefochten wird, die aufgrund eines Europäischen Haftbefehls übergeben wurde, der aufgrund eines nationalen Rechtsakts ausgestellt wurde, der nicht als „[nationaler] Haftbefehl oder eine andere vollstreckbare justizielle Entscheidung mit gleicher Rechtswirkung“ im Sinne von Art. 8 Abs. 1 Buchst. c dieses Rahmenbeschlusses einzustufen ist, und in dessen Rahmen die unionsrechtliche Ungültigkeit dieses Europäischen Haftbefehls geltend gemacht wird, ermöglicht, sich für eine solche Gültigkeitskontrolle zuständig zu erklären.

Der Rahmenbeschluss 2002/584 in der durch den Rahmenbeschluss 2009/299 geänderten Fassung ist im Licht des durch Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verbürgten Rechts auf wirksamen gerichtlichen Rechtsschutz dahin auszulegen, dass er nicht verlangt, dass die Feststellung des nationalen Gerichts, wonach der in Rede stehende Europäische Haftbefehl unter Verstoß gegen Art. 8 Abs. 1 Buchst. c des Rahmenbeschlusses ausgestellt wurde, da er nicht auf einem „[nationalen] Haftbefehl oder eine[r] andere[n] vollstreckbare[n] justizielle[n] Entscheidung mit gleicher Rechtswirkung“ im Sinne dieser Bestimmung beruht, die Freilassung einer Person zur Folge hat, die in Untersuchungshaft genommen wurde, nachdem der Vollstreckungsmitgliedstaat sie an den Ausstellungsmitgliedstaat übergeben hat. Es ist daher Sache des vorlegenden Gerichts, nach seinem nationalen Recht zu entscheiden, welche Folgen das Fehlen eines solchen nationalen Rechtsakts als Rechtsgrundlage des in Rede stehenden Europäischen Haftbefehls für die Entscheidung über die Aufrechterhaltung der Untersuchungshaft der beschuldigten Person haben kann.

(¹) ABl. C 390 vom 16.11.2020.

Vorabentscheidungsersuchen des Landesgerichts Korneuburg (Österreich) eingereicht am 15. Juni 2020 — Airhelp Limited gegen Austrian Airlines AG

(Rechtssache C-264/20)

(2021/C 72/10)

Verfahrenssprache: Deutsch

Vorlegendes Gericht

Landesgericht Korneuburg

Parteien des Ausgangsverfahrens

Klägerin: Airhelp Limited

Beklagte: Austrian Airlines AG

Vorlagefragen

1. Ist Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (¹) dahin auszulegen, dass ein außergewöhnlicher Umstand vorliegt, wenn die Annullierung des Flugs darauf beruht, dass ein anderes Flugzeug aus einem gegenüberliegenden Gate zurückgeschoben wird und dabei ein Höhenruder des — für den später annullierten Flug vorgesehenen — Flugzeugs beschädigt?

2. Sind Art. 5 Abs. 3 und Art. 7 dieser Verordnung dahin auszulegen, dass sich das ausführende Luftfahrtunternehmen, welches das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände als Ursache einer Annullierung behauptet, nur dann auf den Entlastungsgrund des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung stützen kann, wenn es auch nachweisen kann, dass die Folgen der Annullierung für den einzelnen Fluggast auch nicht durch eine Umbuchung auf eine Ersatzbeförderung hätten verhindert werden können?
3. Muss eine in Frage 2 angesprochene Umbuchung nähere zeitliche oder qualitative Kriterien erfüllen, insbesondere die in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c) Ziffer iii) oder die in Art. 8 Abs. 1 Buchst. b) und c) dieser Verordnung genannten Kriterien?

Der Gerichtshof der Europäischen Union (Neunte Kammer) entscheidet durch Beschluss vom 14. Januar 2021 wie folgt:

1. Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ist dahin auszulegen, dass eine Kollision zwischen dem Höhenruder eines Flugzeugs in Parkposition und dem Winglet eines Flugzeugs einer anderen Fluggesellschaft, die durch die Bewegung des zweiten Flugzeugs verursacht wurde, unter den Begriff der „außergewöhnlichen Umstände“ im Sinne dieser Bestimmung fällt.
2. Art. 5 Abs. 1 Buchst. c der Verordnung Nr. 261/2004 ist dahin auszulegen, dass die von einem Luftfahrtunternehmen im Fall der Annullierung des ursprünglich geplanten Fluges aufgrund außergewöhnlicher Umstände durchgeführte anderweitige Beförderung eines Fluggasts mit einem Flug, mit dem der Fluggast sein Endziel am Tag nach dem ursprünglich geplanten Ankunftszeitpunkt erreicht, eine „zumutbare Maßnahme“ darstellt, die dieses Unternehmen von seiner in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c und Art. 7 Abs. 1 dieser Verordnung vorgesehenen Ausgleichspflicht befreit, es sei denn, es bestand eine andere Möglichkeit einer anderweitigen direkten oder indirekten Beförderung mit einem von ihm selbst oder einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführten Flug, der mit weniger Verspätung als der nächste Flug des betreffenden Luftfahrtunternehmens ankam, außer dieses weist nach, dass die Durchführung einer solchen anderweitigen Beförderung für es angesichts der Kapazitäten seines Unternehmens zum maßgeblichen Zeitpunkt ein nicht tragbares Opfer dargestellt hätte, was das vorlegende Gericht zu prüfen hat.

(¹) Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (Abl. 2004, L 46, S. 1).

Rechtsmittel, eingelegt am 2. Juli 2020 von Peter Sabo, Lesoochranárske zoskupenie VLK, Hasso Krull, 2 Celsius, Bernard Auric, Tony Lowes, Kent Roberson, Hiite Maja SA, Association de lutte contre toutes formes de Nuisance et de Pollutions sur les communes de Meyreuil et Gardanne (ALNP Meyreuil — Gardanne), Friends of the Irish Environment CLG gegen den Beschluss des Gerichts (Vierte Kammer) vom 6. Mai 2020 in der Rechtssache T-141/19, Sabo u. a./Parlament und Rat

(Rechtssache C-297/20 P)

(2021/C 72/11)

Verfahrenssprache: Englisch

Parteien

Rechtsmittelführer: Peter Sabo, Lesoochranárske zoskupenie VLK, Hasso Krull, 2 Celsius, Bernard Auric, Tony Lowes, Kent Roberson, Hiite Maja SA, Association de lutte contre toutes formes de Nuisance et de Pollutions sur les communes de Meyreuil et Gardanne (ALNP Meyreuil — Gardanne), Friends of the Irish Environment CLG (Prozessbevollmächtigte: R. Smith und C. Day, Solicitors, P. Lockley und B. Mitchell, Barristers und D. Wolfe QC)

Andere Parteien des Verfahrens: Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Union