

- 2) El artículo 8, apartado 1, letra c), de la Decisión Marco 2002/584, en su versión modificada por la Decisión Marco 2009/299, debe interpretarse en el sentido de que una orden de detención europea debe considerarse inválida cuando no se base en una «orden de detención [nacional] o [...] cualquier otra resolución judicial ejecutiva que tenga la misma fuerza», en el sentido de esta disposición. Este concepto engloba las medidas nacionales adoptadas por una autoridad judicial para la búsqueda y detención de una persona encausada en un proceso penal, con el fin de que comparezca ante el juez a efectos de la realización de los actos del procedimiento penal. Corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar si un acto nacional de imputación, como el que sirve de fundamento a la orden de detención europea controvertida en el litigio principal, surte esos efectos jurídicos.
- 3) A falta de disposiciones en la legislación del Estado miembro emisor que establezcan un recurso judicial con objeto de controlar las condiciones en que ha dictado una orden de detención europea una autoridad que, si bien participa en la administración de la justicia de ese Estado miembro, no es un órgano jurisdiccional, la Decisión Marco 2002/584, en su versión modificada por la Decisión Marco 2009/299, leída a la luz del derecho a la tutela judicial efectiva garantizado por el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, debe interpretarse en el sentido de que permite al órgano jurisdiccional que conoce de un recurso dirigido a impugnar la legalidad del mantenimiento en prisión provisional de una persona que ha sido entregada en virtud de una orden de detención europea dictada sobre la base de un acto nacional que no puede calificarse de «orden de detención [nacional] o [...] cualquier otra resolución judicial ejecutiva que tenga la misma fuerza», en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra c), de esa Decisión Marco, y en el marco del cual se invoca un motivo basado en la invalidez de dicha orden de detención europea a la luz del Derecho de la Unión, declararse competente para realizar dicho control de validez.

La Decisión Marco 2002/584, en su versión modificada por la Decisión Marco 2009/299, leída a la luz del derecho a la tutela judicial efectiva garantizado por el artículo 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, debe interpretarse en el sentido de que no impone que la declaración por parte del órgano jurisdiccional nacional de que la orden de detención europea en cuestión ha sido dictada infringiendo el artículo 8, apartado 1, letra c), de dicha Decisión Marco por no basarse en una «orden de detención [nacional] o [...] cualquier otra resolución judicial ejecutiva que tenga la misma fuerza», en el sentido de esta disposición, tenga como consecuencia la puesta en libertad de la persona en situación de prisión provisional después de que el Estado miembro de ejecución la haya entregado al Estado miembro emisor. Corresponde, pues, al órgano jurisdiccional remitente decidir, de conformidad con su Derecho nacional, las consecuencias que la inexistencia de ese acto nacional, como fundamento legal de la orden de detención europea de que se trata, puede tener sobre la decisión de mantener o no la situación de prisión provisional de la persona encausada.

(<sup>1</sup>) DO C 390 de 16.11.2020.

**Petición de decisión prejudicial planteada por el Landesgericht Korneuburg (Austria) el 15 de junio de 2020 — Airhelp Limited/Austrian Airlines AG**

**(Asunto C-264/20)**

(2021/C 72/10)

*Lengua de procedimiento: alemán*

**Órgano jurisdiccional remitente**

Landesgericht Korneuburg

**Partes en el procedimiento principal**

*Demandante:* Airhelp Limited

*Demandada:* Austrian Airlines AG

**Cuestiones prejudiciales**

- 1) ¿Debe interpretarse el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 (<sup>1</sup>) en el sentido de que concurre una circunstancia extraordinaria si la cancelación del vuelo se debe a que otra aeronave es empujada marcha atrás desde una de las puertas de embarque de enfrente, lo que da lugar a que se dañe el timón de profundidad de la aeronave destinada a realizar el vuelo que resulta cancelado?

- 2) ¿Deben interpretarse los artículos 5, apartado 3, y 7 del Reglamento n.º 261/2004 en el sentido de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo que alega la existencia de circunstancias extraordinarias como causa de una cancelación solo puede apoyarse en el motivo de exoneración previsto en el artículo 5, apartado 3, del Reglamento si puede demostrar también que las consecuencias de la cancelación para el pasajero concreto no podrían haberse evitado ni siquiera mediante un cambio de la reserva a un transporte sustitutivo?
- 3) ¿Debe el cambio de la reserva mencionado en la segunda cuestión prejudicial cumplir criterios temporales o de calidad más concretos, en particular los establecidos en el artículo 5, apartado 1, letra c), inciso iii), del Reglamento [n.º 261/2004] o en el artículo 8, apartado 1, letras b) y c), del mismo Reglamento?

El Tribunal de Justicia (Sala Novena) resuelve lo siguiente mediante auto de 14 de enero de 2021:

1. El artículo 5, apartado 3, del 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, debe interpretarse en el sentido de que la colisión entre el timón de profundidad de una aeronave que se encuentra en posición de estacionamiento y el dispositivo de punta alar («winglet») de la aeronave de otra compañía aérea, colisión que fue causada por el movimiento de la segunda aeronave, está comprendida en el concepto de «circunstancias extraordinarias» a los efectos de dicho Reglamento.
2. El artículo 5, apartado 1, letra c), del Reglamento n.º 261/2004 debe interpretarse en el sentido de que el transporte alternativo del pasajero que realiza el transportista aéreo en caso de cancelación a causa de circunstancias extraordinarias del vuelo previsto inicialmente, mediante otro vuelo en el que el pasajero llega a su destino final al día siguiente de lo previsto inicialmente, es una «medida razonable» que libera a dicho transportista del deber de compensación que establecen los artículos 5, apartado 1, letra c), y 7, apartado 1, de dicho Reglamento, salvo si hubiera existido la posibilidad de realizar otro transporte alternativo directo o con escala mediante un vuelo realizado por ese mismo transportista aéreo o por otro y que hubiera llegado a destino con un retraso menor que el del siguiente vuelo del transportista aéreo de que se trata, excepto si este acredita que la realización de ese transporte alternativo supone para él un sacrificio insostenible en relación con la capacidad de su empresa en el momento pertinente, extremo que corresponde analizar al órgano jurisdiccional remitente.

---

(<sup>1</sup>) Reglamento 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).

---

**Recurso de casación interpuesto el 2 de julio de 2020 por 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 contra el auto del Tribunal General (Sala Cuarta) dictado el 6 de mayo de 2020 en el asunto T-141/19, Sabo y otros / Parlamento y Consejo**

**(Asunto C-297/20 P)**

(2021/C 72/11)

Lengua de procedimiento: inglés

## Partes

*Recurrentes:* 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 (representantes: R. Smith y C. Day, Solicitors, P. Lockley y B. Mitchell, Barristers y D. Wolfe, QC)

*Otras partes en el procedimiento:* Parlamento Europeo, Consejo de la Unión Europea