

- 2) O artigo 8.º, n.º 1, alínea c), da Decisão-Quadro 2002/584, conforme alterada pela Decisão-Quadro 2009/299, deve ser interpretado no sentido de que um mandado de detenção europeu deve ser considerado inválido quando não se baseie num «mandado de detenção [nacional] ou [em] qualquer outra decisão judicial com a mesma força executiva», na aceção desta disposição. Este conceito abrange as medidas nacionais adotadas por uma autoridade judiciária com vista à procura e detenção de uma pessoa contra a qual é exercida a ação penal, com o objetivo de a apresentar a um juiz para a prática de atos do processo penal. Incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se um ato nacional de constituição de arguido, como aquele em que assenta o mandado de detenção europeu em causa no processo principal, produz tais efeitos jurídicos.
- 3) Não existindo na legislação do Estado-Membro de emissão disposições que prevejam um recurso judicial para fiscalizar as condições em que um mandado de detenção europeu foi emitido por uma autoridade que, embora participe na administração da justiça desse Estado-Membro, não é ela mesma um órgão jurisdicional, a Decisão-Quadro 2002/584, conforme alterada pela Decisão-Quadro 2009/299, lida à luz do direito a uma proteção jurisdicional efetiva, garantido pelo artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, deve ser interpretada no sentido de que permite ao órgão jurisdicional nacional ao qual foi submetido um recurso destinado a contestar a legalidade da manutenção em prisão preventiva de uma pessoa que foi objeto de uma entrega ao abrigo de um mandado de detenção europeu emitido com base num ato nacional que não pode ser qualificado de «mandado de detenção [nacional] ou [de] qualquer outra decisão judicial com a mesma força executiva», na aceção do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), desta decisão-quadro, e no âmbito do qual é suscitado um fundamento relativo ao caráter inválido desse mandado de detenção europeu à luz do direito da União, declarar-se competente para proceder a essa fiscalização da validade.

A Decisão-Quadro 2002/584, conforme alterada pela Decisão-Quadro 2009/299, lida à luz do direito a uma proteção jurisdicional efetiva, garantido pelo artigo 47.º da Carta dos Direitos Fundamentais, deve ser interpretada no sentido de que não impõem que a declaração pelo órgão jurisdicional nacional de que o mandado de detenção europeu em causa foi emitido em violação do artigo 8.º, n.º 1, alínea c), desta decisão-quadro, por não assentar num «mandado de detenção [nacional] ou [em] qualquer outra decisão judicial com a mesma força executiva», na aceção desta disposição, tenha como consequência a libertação da pessoa colocada em prisão preventiva após o Estado-Membro de execução a ter entregado ao Estado-Membro de emissão. Como tal, incumbe ao órgão jurisdicional de reenvio decidir, em conformidade com o seu direito nacional, quais as consequências que a inexistência desse ato nacional, como fundamento jurídico do mandado de detenção europeu em causa, é suscetível de produzir na decisão de manter ou não o arguido em prisão preventiva.

(¹) JO C 390, de 16.11.2020.

Pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landesgericht Korneuburg (Áustria) em 15 de junho de 2020 — Airhelp Limited/Austrian Airlines AG

(Processo C-264/20)

(2021/C 72/10)

Língua do processo: alemão

Órgão jurisdicional de reenvio

Landesgericht Korneuburg

Partes no processo principal

Recorrente: Airhelp Limited

Recorrida: Austrian Airlines AG

Questões prejudiciais

1. Deve o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 (¹) ser interpretado no sentido de que se verifica uma circunstância extraordinária quando o cancelamento do voo se tenha devido ao facto de outra aeronave ter sido rebocada em recuo da porta oposta e de, nessa operação, ter sido danificado o leme de profundidade da aeronave — prevista para o voo que veio a ser cancelado?

2. Devem os artigos 5.º, n.º 3, e 7.º desse regulamento ser interpretados no sentido de que a transportadora aérea operadora que invoca a existência de uma circunstância extraordinária como causa do cancelamento de um voo só pode basear-se no fundamento de exoneração previsto no artigo 5.º, n.º 3, do regulamento se também puder provar que as consequências do cancelamento para o passageiro individual não poderiam ter sido evitadas mesmo com uma transferência para um voo de substituição?
3. Deve uma transferência como a mencionada na segunda questão ser temporalmente próxima ou cumprir critérios qualitativos, em especial os critérios mencionados no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), iii), ou no artigo 8.º, n.º 1, alíneas b) e c), desse regulamento?

Por Despacho de 14 de janeiro de 2021, o Tribunal de Justiça da União Europeia (nona Secção) declarou o seguinte:

1. O artigo 5.º, n.º 3, do 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 deve ser interpretado no sentido de que uma colisão entre o leme de profundidade de uma aeronave em posição de estacionamento e o *Winglet* de uma aeronave de outra transportadora aérea, provocada pelo movimento da segunda aeronave, está abrangida pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias» na aceção desta disposição.
2. O artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o transporte de um passageiro por uma transportadora aérea, em caso de cancelamento do voo inicialmente programado devido a circunstâncias extraordinárias, num voo em que o passageiro chega ao seu destino final no dia seguinte à data de chegada inicialmente programada, constitui uma «medida razoável», que isenta essa empresa da sua obrigação de indemnização prevista no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), e no artigo 7.º, n.º 1, do referido regulamento, a menos que houvesse outra possibilidade de transporte direto ou indireto mediante um voo operado por si ou por outra transportadora aérea que chegasse com um atraso inferior ao do voo seguinte operado pela transportadora aérea em causa, salvo esta última prove que a prestação de tal transporte alternativo teria representado para ela um sacrifício insuportável, tendo em conta a capacidade da sua empresa no momento relevante, o que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio determinar.

(¹) 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).

Recurso interposto em 2 de julho 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 do Despacho proferido pelo Tribunal Geral (Quarta Secção) em 6 de maio de 2020 no processo T-141/19, Sabo e outros/Parlamento e Conselho

(Processo C-297/20 P)

(2021/C 72/11)

Língua do processo: inglês

Partes

Recorrentes: 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 e C. Day, Solicitors, P. Lockley e B. Mitchell, Barristers, e D. Wolfe, QC)

Outras partes no processo: Parlamento Europeu, Conselho da União Europeia