



Συλλογή της Νομολογίας

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
PRIIT RIKAMÄE
της 23ης Σεπτεμβρίου 2021¹

Υπόθεση C-263/20

Airhelp Limited

κατά

Laudamotion GmbH

[αίτηση του Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείου Korneuburg, Αυστρία)
για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως]

«Προδικαστική παραπομπή – Αεροπορικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 – Κοινοί κανόνες αποζημίωσης των επιβατών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης – Κράτηση πτήσης μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας – Αναχώρηση της πτήσης νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματισθεί – Λήψη σε ηλεκτρονική διεύθυνση της πληροφορίας σχετικά με την αναχώρηση της πτήσης νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματισθεί – Έκταση της υποχρέωσης ενημέρωσης που υπέχει ο πραγματικός αερομεταφορέας – Οδηγία 2000/31/ΕΚ – Υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας – Άρθρο 11 – Παραγγελία – Τεκμήριο παραλαβής»

I. Εισαγωγή

1. Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg, Αυστρία) αφορά την ερμηνεία του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 295/91², καθώς και του άρθρου 11 της οδηγίας 2000/31/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2000, για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο»)³.

2. Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της Airhelp Limited (στο εξής: Airhelp) και της Laudamotion GmbH (στο εξής: Laudamotion) σχετικά με την άρνηση της τελευταίας να αποζημιώσει επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, στα δικαιώματα των οποίων υπεισήλθε η Airhelp, επειδή η πτήση τους αναχώρησε νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς

¹ Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

² ΕΕ 2004, L 46, σ. 1.

³ ΕΕ 2000, L 178, σ. 1.

προγραμματισθεί. Το νομικό ζήτημα ως προς το αν μια τέτοια αλλαγή της ώρας αναχώρησης πτήσης μπορεί να θεμελιώσει αξίωση αποζημίωσης κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7 του κανονισμού 261/2004 εξετάστηκε ενδελεχώς στο πλαίσιο των προτάσεών μου στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-188/20, Azurair, και C-196/20, Eurowings, καθώς και στις υποθέσεις C-146/20, Corendon Airlines, και C-270/20, Austrian Airlines.

3. Κατόπιν αιτήματος του Δικαστηρίου, οι παρούσες προτάσεις θα περιοριστούν στην ανάλυση του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος, με το οποίο το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινισθεί εάν η τήρηση της υποχρέωσης έγκαιρης ενημερώσεως του επιβάτη για τη ματαίωση της πτήσεως πρέπει να εκτιμάται αποκλειστικά υπό το πρίσμα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004, αποκλείοντας, επομένως, την εφαρμογή του εθνικού δικαίου για την κοινοποίηση των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, το οποίο θεσπίστηκε με σκοπό τη μεταφορά της οδηγίας 2000/31 στην εσωτερική έννομη τάξη.

II. Το νομικό πλαίσιο

A. Ο κανονισμός 261/2004

4. Το άρθρο 2 του κανονισμού 261/2004 προβλέπει τα εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

[...]

ιβ) “ματαίωση”, η μη διενέργεια προηγουμένως προγραμματισθείσας πτήσεως για την οποία υπήρχε τουλάχιστον μία κράτηση θέσεως».

5. Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού ορίζει στις παραγράφους 1 και 4 τα ακόλουθα:

«1. Σε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης, οι επιβάτες δικαιούνται:

α) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 8, και

β) βοήθεια από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχείο α', και παράγραφος 2, καθώς και βοήθεια σύμφωνα με το άρθρο 9, παράγραφος 1, στοιχεία β' και γ', σε περίπτωση μεταφοράς με άλλη πτήση, όταν ο ευλόγως αναμενόμενος χρόνος αναχωρήσεως της νέας πτήσης είναι τουλάχιστον η επόμενη μέρα από τον χρόνο αναχωρήσεως που είχε ορισθεί για τη ματαιωθείσα πτήση, και

γ) αποζημίωση από τον πραγματικό αερομεταφορέα σύμφωνα με το άρθρο 7, εκτός αν:

i) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση δύο εβδομάδες τουλάχιστον πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης, ή

ii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση μία έως δύο εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με εναλλακτική πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από δύο ώρες νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από τέσσερις ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης, ή

iii) έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση λιγότερο από επτά ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και τους προσφέρεται μεταφορά με άλλη πτήση, που τους επιτρέπει να φύγουν όχι περισσότερο από μία ώρα νωρίτερα από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης και να φτάσουν στον τελικό τους προορισμό λιγότερο από δύο ώρες μετά την προγραμματισμένη ώρα άφιξης.

[...]

4. Το βάρος αποδείξεως του αν ενημερώθηκε και πότε ενημερώθηκε ο επιβάτης για τη ματαίωση της πτήσης το φέρει ο πραγματικός αερομεταφορέας.»

6. Το άρθρο 7 του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

«1. Όταν γίνεται παραπομπή στο παρόν άρθρο, ο επιβάτης λαμβάνει αποζημίωση ύψους:

α) 250 ευρώ για όλες τις πτήσεις έως και 1 500 χιλιομέτρων·

[...].»

7. Το άρθρο 13 του ίδιου κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Σε περίπτωση που ένας πραγματικός αερομεταφορέας καταβάλει την αποζημίωση ή εκπληρώσει τις υπόλοιπες υποχρεώσεις του βάσει του παρόντος κανονισμού, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμά του να απαιτήσει αποζημίωση από οποιοδήποτε πρόσωπο, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός ουδόλως περιορίζει το δικαίωμα του πραγματικού αερομεταφορέα να διεκδικήσει αποζημίωση από ταξιδιωτικό πράκτορα ή άλλο πρόσωπο με το οποίο συμβάλλεται. Παρομοίως, καμία διάταξη του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως περιορίζουσα το δικαίωμα ταξιδιωτικού πράκτορα ή τρίτου προσώπου, διάφορου από επιβάτη, με τον οποίον συμβάλλεται ο πραγματικός αερομεταφορέας, να απαιτήσει επιστροφή ή αποζημίωση από τον εν λόγω πραγματικό αερομεταφορέα βάσει των εφαρμοστέων διατάξεων της οικείας νομοθεσίας.»

B. Η οδηγία 2000/31

8. Το άρθρο 11, παράγραφος 1, της οδηγίας 2000/31 ορίζει τα ακόλουθα:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, εφόσον δεν έχουν συμφωνήσει διαφορετικά τα συμβαλλόμενα μέρη που δεν είναι καταναλωτές, όταν ένας αποδέκτης υπηρεσίας αναθέτει παραγγελία με τεχνολογικά μέσα, ισχύουν οι ακόλουθες αρχές:

- ο φορέας παροχής υπηρεσιών οφείλει να αποστέλλει αποδεικτικό παραλαβής της παραγγελίας του αποδέκτη χωρίς περιττή καθυστέρηση και με ηλεκτρονικά μέσα,
- η παραγγελία και το αποδεικτικό παραλαβής θεωρείται ότι έχουν παραληφθεί όταν τα μέρη στα οποία απευθύνονται έχουν πρόσβαση σε αυτά [...].»

III. Τα πραγματικά περιστατικά της διαφοράς, η κύρια δίκη και τα προδικαστικά ερωτήματα

9. Δύο επιβάτες αεροπορικών μεταφορών προέβησαν σε κράτηση πτήσεως από την Πάλμα της Μαγιόρκας (Ισπανία) στη Βιέννη (Αυστρία), εκτελούμενη από τον αερομεταφορέα Laudamotion, μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας κρατήσεων. Κατά την κράτηση σε αυτήν την πλατφόρμα, οι εν λόγω επιβάτες δήλωσαν τις ιδιωτικές διευθύνσεις τους ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και τους τηλεφωνικούς αριθμούς τους. Η πλατφόρμα πραγματοποίησε την κράτηση πτήσης στη Laudamotion για λογαριασμό των επιβατών, δημιουργώντας διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ειδικώς για την κράτηση αυτή. Η διεύθυνση αυτή ήταν η μόνη της οποίας είχε λάβει γνώση ο αερομεταφορέας για την επικοινωνία με τους επιβάτες

10. Η πτήση, της οποίας η αναχώρηση είχε αρχικά προγραμματιστεί στις 14 Ιουνίου 2018, στις 14.40, η δε άφιξη στις 17.05, αναχώρησε νωρίτερα, κατά έξι και πλέον ώρες, με πρωτοβουλία του αερομεταφορέα, συγκεκριμένα δε στις 08.25.

11. Η Airhelp, στην οποία οι δύο επιβάτες είχαν εκχωρήσει τις αξιώσεις τους για αποζημίωση βάσει του κανονισμού 261/2004, άσκησε αγωγή ενώπιον του Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείου Schwechat, Αυστρία). Ισχυρίστηκε ότι ο αερομεταφορέας Laudamotion ήταν υπόχρεος αποζημίωσης συνολικού ύψους 500 ευρώ για τους δύο επιβάτες, βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1 στοιχείο α', του εν λόγω κανονισμού, ιδίως λόγω του ότι η πτήση αναχώρησε νωρίτερα, κατά έξι και πλέον ώρες, από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματισθεί, αλλαγή για την οποία οι επιβάτες ενημερώθηκαν μόλις στις 10 Ιουνίου 2018, μέσω της ιδιωτικής διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που είχε δηλωθεί.

12. Η Laudamotion αμφισβήτησε το βάσιμο της αξιώσεως της Airhelp για τον λόγο ότι η αναχώρηση της πτήσεως νωρίτερα από τον αρχικώς προγραμματισμένο χρόνο είχε γνωστοποιηθεί εγκαίρως, στις 23 και 29 Μαΐου 2018, στη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου την οποία είχε παράσχει η πλατφόρμα κρατήσεων.

13. Κατόπιν της απορρίψεως της αγωγής της από το Bezirksgericht Schwechat (ειρηνοδικείο Schwechat), η Airhelp άσκησε έφεση ενώπιον του Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg, Αυστρία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου. Το δικαστήριο αυτό ζητεί ιδίως να διευκρινιστεί αν η αναχώρηση πτήσεως νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματισθεί συνιστά ματαίωση κατά την έννοια του κανονισμού 261/2004 και ποια είναι η έκταση της υποχρέωσης του πραγματικού αερομεταφορέα προς παροχή πληροφοριών.

14. Σχετικά με το ζήτημα αυτό, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι συμμερίζεται τη γνώμη του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, Γερμανία)⁴, κατά την οποία αναχώρηση μιας προγραμματισμένης πτήσεως αρκετά νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς οριστεί μπορεί να θεμελιώσει δικαίωμα αποζημίωσης βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, ενώ υφίσταται εγκατάλειψη του καθορισθέντος προγράμματος πτήσεως όταν η πτήση πραγματοποιείται κατά πλείονες ώρες νωρίτερα.

15. Όσον αφορά το ζήτημα αν οι επιβάτες ενημερώθηκαν προσηκόντως για την αλλαγή της ώρας αναχωρήσεως της πτήσεώς τους, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την αυστριακή νομοθεσία για τη μεταφορά της οδηγίας 2000/31 στην εσωτερική έννομη τάξη,

⁴ Σύμφωνα με τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, η γνώμη αυτή διατυπώθηκε σε ανακοινωθέν Τύπου του Bundesgerichtshof (Ανώτατου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου), το οποίο φέρει αριθμό 89/2015, X ZR 59/14 και συντάχθηκε κατόπιν αποφάσεως με την οποία έγινε δεκτή η προβληθείσα αξίωση.

τεκμήριο περί γνωστοποιήσεως συντρέχει όχι μόνο στις περιπτώσεις που μνημονεύονται στο άρθρο 11, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, αλλά και στην περίπτωση απλής ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Τούτο θα συνεπαγόταν, εν προκειμένω, ότι τεκμαίρεται ότι επιβάτης έχει ενημερωθεί για την αλλαγή της ώρας αναχώρησης της πτήσεώς του, σε περίπτωση κατά την οποία ο συγκεκριμένος επιβάτης έχει πρόσβαση στην ανακοίνωση του πραγματικού αερομεταφορέα. Ως εκ τούτου, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινιστεί αν πρέπει να εφαρμοστεί η εθνική νομοθεσία, η οδηγία 2000/31 ή ο κανονισμός 261/2004 για να διαπιστωθεί εάν οι επιβάτες ενημερώθηκαν προσηκόντως για την αναχώρηση της πτήσεώς τους νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματισθεί.

16. Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείο Korneuburg) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', και το άρθρο 7 του [κανονισμού 261/2004] την έννοια ότι ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση εάν η προγραμματισμένη αρχικά στις 14.40 ώρα αναχώρησης μετατεθεί στις 08.25 της ίδιας ημέρας;
- 2) Έχει το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004 την έννοια ότι η εκτίμηση κατά πόσον ο επιβάτης έχει πληροφορηθεί περί της ματαίωσης πρέπει να διενεργείται αποκλειστικά σύμφωνα με τη διάταξη αυτή και απαγορεύει την εφαρμογή εθνικής νομοθεσίας σχετικά με την παραλαβή δηλώσεων, η οποία θεσπίστηκε για τη μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο της [οδηγίας 2000/31], και η οποία προβλέπει πλασματική παραλαβή;
- 3) Έχουν το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004 και το άρθρο 11 της [οδηγίας 2000/31] την έννοια ότι, σε περίπτωση κράτησης πτήσης από επιβάτη μέσω πλατφόρμας κρατήσεων –όταν ο επιβάτης έχει γνωστοποιήσει τον αριθμό τηλεφώνου και τη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου του, αλλά η πλατφόρμα κρατήσεων προώθησε στον αερομεταφορέα τον αριθμό τηλεφώνου και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου η οποία δημιουργήθηκε αυτόματα από την πλατφόρμα αυτή, η δε ενημέρωση σχετικά με αναχώρηση της πτήσης νωρίτερα από ό,τι είχε αρχικώς προγραμματισθεί διαβιβάστηκε στη διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου που δημιουργήθηκε αυτόματα– θεωρείται ότι ο επιβάτης έχει πληροφορηθεί ή είχε πρόσβαση στην ενημέρωση σχετικά με τη νέα ώρα αναχώρησης της πτήσης, ακόμη και όταν η πλατφόρμα κρατήσεων δεν προωθεί ή προωθεί με καθυστέρηση την ενημέρωση του αερομεταφορέα στον επιβάτη;»

IV. Διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου

17. Η από 26 Μαΐου 2020 απόφαση περί προδικαστικής παραπομπής περιήλθε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 15 Ιουνίου 2020.

18. Οι διάδικοι της κύριας δίκης και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις εντός της ταχθείσας προθεσμίας κατά το άρθρο 23 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

19. Κατά τη γενική συνέλευση της 27ης Απριλίου 2021, το Δικαστήριο αποφάσισε να μη διεξαχθεί επ' ακροατηρίου συζήτηση.

V. Νομική ανάλυση

A. Επί του δεύτερου προδικαστικού ερωτήματος

20. Με το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ερωτά, κατ' ουσίαν, αν η τήρηση της υποχρέωσης έγκαιρης ενημερώσεως του επιβάτη για τη ματαίωση πρέπει να εκτιμάται αποκλειστικά βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004. Σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, ο κανονισμός αυτός θα απέκλειε την εφαρμογή του εθνικού δικαίου περί κοινοποίησης των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, το οποίο θεσπίστηκε με σκοπό τη μεταφορά της οδηγίας 2000/31.

21. Όπως θα εξηγήσω λεπτομερώς κατωτέρω, φρονώ ότι η τήρηση της υποχρέωσης έγκαιρης ενημερώσεως του επιβάτη για τη ματαίωση πρέπει να εκτιμάται *αποκλειστικά* σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004. Η ερμηνεία αυτή απορρέει τόσο από το γράμμα όσο και από τον σκοπό των σχετικών διατάξεων.

22. Αφενός, το τμήμα 3 του κεφαλαίου II της εν λόγω οδηγίας περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τις συμβάσεις που συνάπτονται με ηλεκτρονικά μέσα. Το άρθρο 11, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, με τίτλο «παραγγελία», προβλέπει ότι τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, όταν ο αποδέκτης υπηρεσίας αναθέτει παραγγελία με τεχνολογικά μέσα, ο φορέας παροχής υπηρεσιών οφείλει «να αποστέλλει αποδεικτικό παραλαβής της παραγγελίας του αποδέκτη χωρίς περιττή καθυστέρηση και με ηλεκτρονικά μέσα» (πρώτη περίπτωση) και ότι «η παραγγελία και το αποδεικτικό παραλαβής θεωρείται ότι έχουν παραληφθεί όταν τα μέρη στα οποία απευθύνονται έχουν πρόσβαση σε αυτά» (δεύτερη περίπτωση).

23. Μολονότι οι πληροφορίες σχετικά με τη ματαίωση δεν συνιστούν ούτε «παραγγελία» ούτε «αποδεικτικό παραλαβής» κατά την έννοια του άρθρου 11 της οδηγίας 2000/31, ωστόσο, από την απόφαση περί παραπομπής συνάγεται ότι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης εθνική νομοθεσία βαίνει πέραν των απαιτήσεων της εν λόγω οδηγίας καθόσον προβλέπει ότι ο κανόνας σχετικά με την κοινοποίηση εφαρμόζεται όχι μόνον επί «παραγγελιών» και «αποδεικτικών παραλαβής», αλλά και επί όλων των λοιπών νομικά σημαντικών ηλεκτρονικών εγγράφων, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών με την κράτηση πτήσεων. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρείχε το αιτούν δικαστήριο, τόσο το άρθρο 11, παράγραφος 1, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 2000/31 όσο και οι εθνικές διατάξεις για τη μεταφορά της εν λόγω διατάξεως στην εσωτερική έννομη τάξη προβλέπουν «πλασματική παραλαβή», η οποία συντελείται, κατ' ουσίαν, από τη στιγμή που η σχετική δήλωση καθίσταται προσβάσιμη στον αποδέκτη⁵.

24. Αφετέρου, πρέπει να επισημανθεί ότι τα στοιχεία τα οποία αφορά το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 είναι αυτά που παρέχονται «[σ]ε περίπτωση ματαίωσης μιας πτήσης» και με τα οποία οι ενδιαφερόμενοι επιβάτες «πληροφορ[ούνται] τη ματαίωση». Είναι προφανές ότι οι πληροφορίες σχετικά με τη ματαίωση δεν συνιστούν ούτε «παραγγελία» ούτε «αποδεικτικό παραλαβής» κατά την έννοια του άρθρου 11 της οδηγίας 2000/31. Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς της αναλύσεως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι εν λόγω νομικές πράξεις είναι, καταρχήν, επικοινωνίες που εξυπηρετούν διαφορετικό σκοπό.

25. Προσθέτω ότι δεν μπορεί να συναχθεί από το γράμμα του άρθρου 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 ότι η μέθοδος με την οποία τα στοιχεία αυτά μπορούν να περιέλθουν σε γνώση του επιβάτη περιορίζεται στα ηλεκτρονικά μέσα. Αντιθέτως, η μόνη

⁵ Βλ. σελίδα 10 της αποφάσεως περί παραπομπής.

απαίτηση είναι «οι επιβάτες [να] έχουν πληροφορηθεί τη ματαίωση [της πτήσης]», γεγονός που επιτρέπει, κατ' αρχήν, και άλλα μέσα επικοινωνίας. Βεβαίως, λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη σημασία που έχουν αυτού του είδους οι πληροφορίες για την αποτελεσματική άσκηση των δικαιωμάτων που παρέχει ο κανονισμός 261/2004, είναι απαραίτητο το μέσο επικοινωνίας που επιλέγεται να είναι κατάλληλο και προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις της αεροπορικής μεταφοράς επιβατών⁶.

26. Ουσιωδέστερα, επισημαίνω ότι, κατά το άρθρο 5, παράγραφος 4, του κανονισμού 261/2004, ο πραγματικός αερομεταφορέας φέρει «[τ]ο βάρος αποδείξεως» αν ενημερώθηκαν και τότε οι επιβάτες για τη ματαίωση μιας πτήσεως. Το γεγονός ότι ο πραγματικός αερομεταφορέας φέρει το βάρος αποδείξεως⁷ συμβάλλει στη διασφάλιση του υψηλού επιπέδου προστασίας των επιβατών το οποίο μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 1 του κανονισμού 261/2004.

27. Είναι απαραίτητο να υπομνησθεί η σημασία του εν λόγω νομοθετικού σκοπού στο παρόν πλαίσιο, δεδομένου ότι, κατά πάγια νομολογία, προκειμένου να ερμηνευθεί διάταξη του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνο το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο αυτή εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος⁸. Στην απόφαση *Krijgsman*, το Δικαστήριο υπογράμμισε τη σημασία που έχει η τήρηση της υποχρέωσης να αποδειχθεί η κοινοποίηση των πληροφοριών στον επιβάτη, η οποία απορρέει από το άρθρο 5, παράγραφος 4, του κανονισμού 261/2004, για την προστασία των δικαιωμάτων του⁹. Συγκεκριμένα, ο επιβάτης πρέπει, με τη λήψη των πληροφοριών, να είναι σε θέση να αντιδράσει εγκαίρως στη ματαίωση της πτήσεως του, περιορίζοντας έτσι την ταλαιπωρία που προκαλείται και να διεκδικήσει τα δικαιώματά του έναντι του αερομεταφορέα.

28. Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι το άρθρο 11, παράγραφος 1, δεύτερη περίπτωση, της οδηγίας 2000/31 έχει ως αποτέλεσμα την αντιστροφή του βάρους αποδείξεως, καθόσον οι παραγγελίες και τα αποδεικτικά παραλαβής «θεωρείται ότι έχουν παραληφθεί», όταν οι αποδέκτες δύνανται να έχουν πρόσβαση σε αυτά. Φρονώ ότι ένα τέτοιο τεκμήριο «προσθήκους παραλαβής» των πληροφοριών που πρέπει να παρασχεθούν στον επιβάτη δεν είναι συμβατό με το βάρος αποδείξεως που φέρουν οι αερομεταφορείς σύμφωνα με τον κανονισμό 261/2004, στο μέτρο που, λόγω του τεκμηρίου αυτού, ο επιβάτης θα όφειλε, χωρίς καμία άλλη επιφύλαξη, να αποδείξει ότι δεν ενημερώθηκε εγκαίρως.

29. Μια τέτοια απόδειξη μου φαίνεται εξαιρετικά δύσκολο να παρασχεθεί στην πράξη, χωρίς να διακυβευθεί η επίτευξη του προμνημονευθέντος σκοπού της προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση που ανακύψουν προβλήματα επικοινωνίας που σχετίζονται με ανθρώπινα σφάλματα ή τεχνικές αστοχίες, η επιβολή στον επιβάτη της υποχρέωσης να αποδείξει ότι δεν του γνωστοποιήθηκε καμία από τις πληροφορίες που μνημονεύονται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', του κανονισμού 261/2004 θα

⁶ Steinrötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar* (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer), Art. 1-19 VO (EG) αριθ. 261/2004, άρθρο 5, σημεία 23 και 25, όπου διευκρινίζεται ότι δεν υπάρχουν τυπικές απαιτήσεις όσον αφορά τη μέθοδο με την οποία οι πληροφορίες για τη ματαίωση πρέπει να περιέλθουν στον επιβάτη. Ωστόσο, ο συγγραφέας συνιστά την επιλογή μέσου επικοινωνίας που να διασφαλίζει ότι ο επιβάτης θα έχει πράγματι ενημερωθεί για τη ματαίωση της πτήσεως. Αν ο επιβάτης αντιτάξει ότι δεν έλαβε το μήνυμα, εναπόκειται στον αερομεταφορέα να αποδείξει ότι ο επιβάτης ενημερώθηκε για τη ματαίωση και τότε.

⁷ Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής «Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ 2016, C 214, σ. 5), σημείο 3.2.5, με τίτλο «Βάρος αποδείξεως σε περίπτωση ματαίωσης».

⁸ Αποφάσεις της 16ης Νοεμβρίου 2016, *Hemming* κ.λπ. (C-316/15, EU:C:2016:879, σκέψη 27), και της 11ης Μαΐου 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, σκέψη 24).

⁹ Πρβλ. απόφαση της 11ης Μαΐου 2017, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, σκέψεις 23 έως 28).

ισοδυναμούσε με την υποχρέωση να αποδείξει το μη επαληθεύσιμο ή, με άλλα λόγια, να πράξει το αδύνατο. Είναι προφανές, όμως, ότι η αναγνωρισμένη στην έννομη τάξη της Ένωσης¹⁰ αρχή, σύμφωνα με την οποία «ουδείς υποχρεούται στα αδύνατα» («impossibilia nulla obligatio est»), θα ήταν αντίθετη σε μια τέτοια προσέγγιση.

30. Το άρθρο 5, παράγραφος 4, του κανονισμού 261/2004 συνιστά ειδική διάταξη σε σχέση με εκείνες της οδηγίας 2000/31, στον βαθμό που επιβάλλει ειδικές υποχρεώσεις ως προς τον τρόπο κοινοποίησης των πληροφοριών στους επιβάτες. Λαμβάνοντας υπόψη το ενδιαφέρον των τελευταίων να ενημερώνονται για κάθε απρόβλεπτο γεγονός που μπορεί να επηρεάσει ουσιωδώς το χρονοδιάγραμμα των πτήσεων και ενόψει της ταλαιπωρίας που συνήθως προκαλείται από τη ματαίωση μιας πτήσεως, φρονώ ότι ένα απλό τεκμήριο περί «προσθήκους παραλαβής» ουδόλως ικανοποιεί τις αυξημένες απαιτήσεις για την αεροπορική μεταφορά επιβατών.

31. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, φρονώ ότι η υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004, ερμηνευόμενο με γνώμονα την παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, αντιτίθεται στην εφαρμογή των διατάξεων του εθνικού δικαίου, για τη μεταφορά της οδηγίας 2000/31 στην εσωτερική έννομη τάξη, σύμφωνα με τις οποίες υφίσταται τεκμήριο παραλαβής των ηλεκτρονικών μηνυμάτων, με αποτέλεσμα, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, να πρέπει να διακριβώνεται αποκλειστικώς βάσει του κανονισμού αυτού αν τηρήθηκε η υποχρέωση ενημέρωσης του επιβάτη για τη ματαίωση της πτήσεως.

32. Το ίδιο συμπέρασμα, όσον αφορά τη μη τήρηση του επιπέδου προστασίας των καταναλωτών που προβλέπεται στον κανονισμό 261/2004, επιβάλλεται όσον αφορά τις μη εναρμονισμένες διατάξεις του εθνικού δικαίου οι οποίες μνημονεύονται στην απόφαση περί παραπομπής και οι οποίες, στο πλαίσιο της μεταφοράς του άρθρου 11 της οδηγίας 2000/31 στην εσωτερική έννομη τάξη, διεύρυναν το ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής των παραγγελιών και των αποδεικτικών παραλαβής και σε άλλες ηλεκτρονικές επικοινωνίες, μεταξύ άλλων και στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες που αφορούν τη ματαίωση πτήσεως.

33. Συναφώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως έχει επισημάνει το Δικαστήριο στη νομολογία του, όσον αφορά τις περισσότερες πτυχές του ηλεκτρονικού εμπορίου, η οδηγία 2000/31 δεν αποβλέπει «στην εναρμόνιση των κανόνων του ουσιαστικού δικαίου, αλλά καθορίζει έναν “συντονισμένο” τομέα στο πλαίσιο του οποίου ο μηχανισμός του άρθρου 3 πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα, κατά την [αιτιολογική σκέψη 22] της οδηγίας, οι υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας να υπόκεινται καταρχήν στο νομικό καθεστώς του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο φορέας παροχής υπηρεσιών»¹¹. Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται από τις αιτιολογικές σκέψεις 6, 7, 10 και 22 της εν λόγω οδηγίας.

34. Στον βαθμό που ο εθνικός νομοθέτης επέλεξε –οικειοθελώς και χωρίς να το επιτάσσει ρητώς το δίκαιο της Ένωσης– να διευρύνει το πεδίο εφαρμογής των εναρμονισμένων κανόνων για το ηλεκτρονικό εμπόριο σε άλλα στοιχεία που δεν προβλέπονται στην οδηγία 2000/31, οι διατάξεις αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν μέρος της εναρμονισμένης νομοθεσίας για το ηλεκτρονικό εμπόριο. Στην προκειμένη περίπτωση, τίθεται μάλλον ζήτημα συμβατότητας των διατάξεων του εθνικού δικαίου με εκείνες του κανονισμού 261/2004.

¹⁰ Βλ. αποφάσεις της 3ης Μαρτίου 2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, σκέψη 42)· της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987, σκέψη 96), και της 6ης Νοεμβρίου 2018, Scuola Elementare Maria Montessori κατά Επιτροπής, Επιτροπή κατά Scuola Elementare Maria Montessori και Επιτροπή κατά Ferracci (C-622/16 P έως C-624/16 P, EU:C:2018:873, σκέψη 79).

¹¹ Απόφαση της 25ης Οκτωβρίου 2011, eDate Advertising κ.λπ. (C-509/09 και C-161/10, EU:C:2011:685, σκέψη 57).

35. Ανεξαρτήτως αν οι επίμαχες εθνικές διατάξεις θεσπίστηκαν –ορθώς ή εσφαλμένα– στο πλαίσιο της μεταφοράς της οδηγίας 2000/31 στο εθνικό δίκαιο, ευλόγως συνάγεται το συμπέρασμα ότι δεν ανταποκρίνονται στον επιδιωκόμενο από τον κανονισμό 261/2004 σκοπό. Κατά συνέπεια, το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004, υπό το πρίσμα της παραγράφου 4 του εν λόγω άρθρου, έχει την έννοια ότι αντιτίθεται στις διατάξεις του εθνικού δικαίου που βασίζονται στο άρθρο 11 της οδηγίας 2000/31.

B. Απάντηση στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα

36. Για τους προαναφερθέντες λόγους, προτείνω να δοθεί στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού 261/2004 έχει την έννοια ότι η τήρηση της υποχρέωσης ενημερώσεως των επιβατών για τη ματαίωση πτήσεως πρέπει να ελέγχεται αποκλειστικώς βάσει του εν λόγω κανονισμού, αποκλειομένης της εφαρμογής εθνικών διατάξεων που προβλέπουν τεκμήριο προσβάσεως στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες.

VI. Πρόταση

37. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να δώσει στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα του Landesgericht Korneuburg (πρωτοδικείου Korneuburg, Αυστρία) την εξής απάντηση:

Το άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο γ', σημεία i έως iii, του κανονισμού (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91, έχει την έννοια ότι η τήρηση της υποχρέωσης ενημερώσεως των επιβατών για τη ματαίωση πτήσεως πρέπει να ελέγχεται αποκλειστικώς βάσει του εν λόγω κανονισμού, αποκλειομένης της εφαρμογής εθνικών διατάξεων που προβλέπουν τεκμήριο προσβάσεως στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες.