Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

29 февруари 2024 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграфи 1 и 3 — Член 7, параграф 1 — Обезщетяване на пътниците при отмяна на полет — Естество и основание на правото на обезщетение — Прехвърляне на търговско дружество на вземането на пътниците към въздушния превозвач — Договорна клауза, забраняваща такова прехвърляне — Член 15 — Недопускане на дерогации“

По дело C-11/23

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Търговски съд № 1 на Палма де Майорка, Испания) с акт от 31 октомври 2022 г., постъпил в Съда на 12 януари 2023 г., в рамките на производство по дело

Eventmedia Soluciones SL

срещу

Air Europa Líneas Aéreas SAU,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: K. Jürimäe (докладчик), председател на състава, K. Lenaerts, председател на Съда, изпълняващ функцията на съдия от трети състав, N. Piçarra, N. Jääskinen и M. Gavalec, съдии,

генерален адвокат: M. Szpunar,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Eventmedia Soluciones SL, от R. M. Jiménez Varela, procuradora, и A. M. Martínez Cuadros, abogada,

– за Air Europa Líneas Aéreas SAU, от N. de Dorremochea Guiot, procurador, и E. Olea Ballesteros, abogado,

* Език на производството: испански.

– за испанското правителство, от L. Aguilera Ruiz, в качеството на представител,

– за литовското правителство, от S. Grigonis и V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от J. L. Buendía Sierra, N. Ruiz García и G. Wilms, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 5, параграф 1, буква в) и параграф 3, член 7, параграф 1 и член 15 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218, поправка в ОВ L 39, 9.2.2023 г., стр. 68), както и на член 6, параграф 1 и член 7, параграф 1 от Директива 93/13/ЕИО на Съвета от 5 април 1993 година относно неравноправните клаузи в потребителските договори (ОВ L 95, 1993 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 2, стр. 273).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Eventmedia Soluciones SL (наричано по-нататък „Eventmedia“), цесионер на вземанията на шестима пътници във въздушния транспорт, и Air Europa Líneas Aéreas SAU (наричано по-нататък „Air Europa“) относно обезщетение за отмяна на полет.

Правото на Съюза

Регламент (ЕО)№ 44/2001

3 Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (ОВ L 12, 2001 г. стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 19, том 3, стр. 74) предвижда в член 5, точка 1, буква а):

„Срещу лице, което има местоживеене в държава членка, може да бъде предявен иск в друга държава членка:

1. а) по дела, свързани с договор — в съдилищата по мястото на изпълнение на въпросното задължение […]“.

Регламент (ЕО)№ 261/2004

4 Съображения 1, 7 и 20 от Регламент № 261/2004 гласят следното:

„(1) Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на клиента.

[…]

(7) За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, следва да се поемат от оперирaщия въздушен превозвач, който извършва или има намерение да извърши полет, независимо от това дали със собствен самолет, на сух или мокър лизинг, или на друга база.

[…]

(20) Пътниците следва да бъдат напълно информирани за техните права при отказан достъп на борда и отлагане или голямо закъснение на полети, така че да могат да упражняват ефективно своите права“.

5 Член 1, параграф 1, буква б) от този регламент предвижда следното:

„С настоящия регламент се признават, при посочени в него условия, минимални права за пътниците, когато:

[…]

б) техният полет е отменен […]“.

6 Член 2, буква б) от посочения регламент определя „оперирaщ[ия] въздушен превозвач“ като „въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълнява полет съгласно договор с пътник или от името на друго лице, юридическо или физическо, имащо договор с този пътник“.

7 Член 3 от този регламент, озаглавен „Приложно поле“, в параграф 5 предвижда:

„Настоящият регламент се прилага за всеки оперирaщ въздушен превозвач, предоставящ транспорт на пътниците, обхванати от параграфи 1 и 2. В случаите, когато оперирaщ въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задължения съгласно настоящия регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник“.

8 Съгласно член 5 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отмяна“:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперирящия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са информирани за отмяната:

[…]

3. Оперирящ въздушен превозвач не е длъжен [да] изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички [разумни] мерки.

[…]“.

9 Член 7 от Регламента, озаглавен „Право на обезщетение“, в параграф 1, първа алинея предвижда:

„При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;

в) 600 EUR за всички полети, непопадащи под букви а) или б)“.

10 Член 15 от посочения регламент е озаглавен „Недопускане на дерогации“ и гласи:

„1. Задълженията по отношение на пътниците съгласно настоящия регламент не могат да бъдат ограничавани или отменяни, по-специално чрез дерогиране или рестриктивна клауза в договора за превоз.

2. [Въпреки това, ако] подобна дерогация или подобна рестриктивна клауза са приложени спрямо даден пътник, или ако пътникът не е правилно информиран за неговите права и по тази причина е приел обезщетение, което е по-ниско от предвиденото в настоящия регламент, пътникът има право да се обърне към компетентен съд или орган, за да получи допълнително обезщетение“.

Директива 93/13

11 Съгласно член 6, параграф 1 от Директива 93/13:

„Държавите членки определят изискването, включените неравноправни клаузи в договори между потребители и продавачи или доставчици да не са обвързващи за потребителя, при условията на тяхното национално право, и че договорът продължава да действа за страните по останалите условия, когато може да се изпълнява и без неравноправните клаузи“.

12 Член 7, параграф 1 от тази директива предвижда:

„Държавите членки осигуряват, че в интерес на потребителите и конкурентите, съществуват подходящи и ефективни мерки за предотвратяване на употребата на неравноправни клаузи в договори, сключени между потребители и продавачи или доставчици“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

13 Шестима пътници във въздушния транспорт, чийто полет от летище Viru Viru de Santa Cruz (Боливия) до Мадрид (Испания), планиран за 24 март 2022 г., е отменен, прехвърлят вземанията си за обезщетение срещу Air Europa на търговското дружество Eventmedia.

14 Впоследствие Eventmedia завежда дело срещу Air Europa пред Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Palma de Mallorca (Търговски съд № 1 на Палма де Майорка, Испания), който е запитващата юрисдикция, като иска обезщетение от 600 евро за всеки от тези пътници на основание Регламент № 261/2004.

15 Пред тази юрисдикция Air Europa оспорва процесуалната легитимация на Eventmedia. Според Air Europa прехвърлянето на вземането не е правно валидно, тъй като нарушава забраната за прехвърляне на правата на пътника, предвидена в клауза 15.1 от общите условия за превоз на въздушния превозвач (наричана по-нататък „спорната клауза“). Според тази клауза „[о]тговорността на Air Europa и тази на всеки друг превозвач съгласно член 1[се определят] от условията за превоз на превозвача, издал съответния билет, освен ако не е договорено друго. Правата на пътниците са лични и не могат да бъдат прехвърляни на трети лица“.

16 Запитващата юрисдикция обяснява, че съгласно испанското право пътник във въздушния транспорт може да предяви по съдебен ред своето предвидено в Регламент № 261/2004 право на обезщетение срещу оперираща въздушен превозвач в рамките на т.нар. „опростено“ производство, без да е необходимо да бъде представляван от адвокат. На практика според запитващата юрисдикция пътниците във въздушния транспорт рядко прибягват до тази възможност поради защитата, която повечето въздушни превозвачи противопоставят, и поради сложността на процедурните правила. Освен това пътник във въздушния транспорт може да упълномощи ad litem процесуален представител, който да се яви пред съда от негово име и за негова сметка.

17 Накрая, съгласно испанското право пътник във въздушния транспорт може да прехвърли правото си на вземане срещу въздушния превозвач, по-специално на субект, специализиран в предявяване на искове на основание Регламент № 261/2004. В такъв случай този субект би се явил в производството от свое име и за своя сметка, защитавайки своя интерес като цесионер на вземането.

18 Запитващата юрисдикция обаче отбелязва, че спорната клауза ограничава възможността за пътниците във въздушния транспорт да прехвърлят правата си. Поради това тя иска да се установи дали такава клауза е съвместима с правото на Съюза.

19 Преди всичко тази юрисдикция счита за необходимо да определи дали клауза в общите условия на договора за превоз, която забранява прехвърлянето на правата на пътник във въздушния транспорт, представлява ограничение на задълженията по отношение на пътниците във въздушния транспорт, което е от обхвата на член 15 от Регламент № 261/2004. Ако това е така, спорната клауза би била недействителна по силата на закона, тъй като противоречи на императивна или забраняваща норма по смисъла на испанското право.

20 Освен това посочената юрисдикция счита, че в контекста на различните подходи, възприети от испанските съдилища, е от съществено значение да се определи естеството на правото на обезщетение, предвидено в член 5 и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004. В това отношение решения от 7 март 2018 г., flightright и др. (C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 63), и от 26 март 2020 г., Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235, т. 49), биха могли да наведат на мисълта, че става въпрос за право с договорно естество. Обратно, обстоятелството, че член 5 във връзка със съображение 7 и член 2, буква б) от Регламент № 261/2004 предвижда, че оперирашият въздушен превозвач е отговорен дори когато не е сключил договор с пътника във въздушния транспорт, навежда на мисълта, че такъв пътник черпи своето право на обезщетение пряко от посочения регламент.

21 При условията на евентуалност, в случай че член 15 от Регламент № 261/2004 допуска клауза, която забранява прехвърлянето на правата на пътниците във въздушния транспорт, или пък предвиденото в този регламент право на обезщетение има договорно основание, запитващата юрисдикция накрая поставя въпроса за тълкуването на Директива 93/13. В това отношение тя иска да установи дали и евентуално при какви условия в съдебен спор между двама продавачи или доставчици тя може служебно да установи неравноправния според нея характер на клауза, съдържаща се в договор, сключен между единия от тези продавачи или доставчици, и потребител, който е прехвърлил правата си на другия продавач или доставчик.

22 При тези обстоятелства Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Търговски съд № 1 на Палма де Майорка) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Може ли да се счита за недопустима дерогация, обхваната от разпоредбата на член 15 от [Регламент № 261/2004], включването в договора за въздушен превоз на клауза като [спорната], приемайки, че същата ограничава задълженията на превозвача, като не допуска възможността правото на пътниците на обезщетение за отмяна на полета да бъде удовлетворено чрез прехвърляне на вземането?

2) Може ли член 7, параграф 1 във връзка с [член] 5, параграф 1, буква в) и [член] 5, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че изплащането на предвиденото обезщетение за отмяна на полета, дължимо от оперирашия въздушен превозвач, представлява задължение, наложено с този регламент, независимо от наличието на договор за превоз с пътника и от виновното неизпълнение на договорните задължения от страна на въздушния превозвач?

[…]

3) [При условията на евентуалност, ако бъде прието, че спорната клауза не представлява недопустима дерогация по смисъла на член 15 от Регламент № 261/2004 или че правото на обезщетение има договорен характер,] трябва ли член 6, параграф 1 и [член 7], параграф 1 от Директива [93/13] да се тълкуват в смисъл, че националният съд, който разглежда иск за обезщетение за отмяна на полет по член 7, параграф 1 от [Регламент № 261/2004], трябва да упражни служебен контрол за евентуалния неравноправен характер на клауза, включена в договор за превоз, която не позволява на пътника да прехвърли своите права, когато този иск е предявен от цесионера, който, за разлика от цедента, няма качеството на потребител?

4) Ако трябва да бъде извършен служебен контрол, може ли да бъде пропуснато задължението да се информира потребителят и да се установи дали същият се позовава на неравноправния характер на клаузата или се съгласява със съответната клауза, с оглед на конклудентното действие, изразяващо се в прехвърляне на вземането в разрез с евентуално неравноправната клауза, която не допуска прехвърляне на вземането?“.

По преюдициалните въпроси

По втория въпрос

23 С втория си въпрос, който следва да се разгледа на първо място, запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали разпоредбите на член 5, параграф 1, буква в) и параграф 3 във връзка с член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че при отмяна на полет правото на пътниците във въздушния транспорт да получат посоченото в тези разпоредби обезщетение, което е в тежест на оперираща въздушен превозвач, и съответното му задължение да го изплати, произтичат от този регламент, или трябва да се тълкуват в смисъл, че това право и това задължение се основават на евентуално сключен между превозвача и съответния пътник във въздушния транспорт договор и дори на виновното неизпълнение на такъв договор от този превозвач.

24 Съгласно постоянната практика на Съда за целите на тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се вземат предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ и целите на правната уредба, от която тя е част (решения от 11 май 2017 г., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, т. 24 и цитираната съдебна практика, и от 29 септември 2022 г., LOT (Обезщетение, чието заплащане е наредено от административния орган), C-597/20, EU:C:2022:735, т. 21).

25 Член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 гласи, че при отмяна на полет съответните пътници „имат право на обезщетение от оперираща въздушен превозвач“ по член 7 от този регламент, освен ако не са информирани за отмяната при предвидените в тази първа разпоредба условия (решение от 21 декември 2021 г., Airhelp, C-263/20, EU:C:2021:1039, т. 49). Параграф 3 от този член определя условията, при които оперират въздушен превозвач не е длъжен да изплаща това обезщетение, когато отмяната е причинена от извънредни обстоятелства (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, т. 20).

26 От своя страна член 7, параграф 1 от посочения регламент определя фиксирано размера на обезщетението, на което пътник във въздушния транспорт има право, когато се прилага тази разпоредба от посочения регламент.

27 Предвид текста на тези разпоредби и в съответствие с практиката на Съда правото на стандартизирано и фиксирано обезщетение с насрещни задължения в тежест на оперираща въздушен превозвач е сред основните права, които Регламент № 261/2004 предоставя на пътниците във въздушния транспорт (вж. в този смисъл решение от 26 март 2020 г., Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, т. 37).

28 Следователно при отмяна на полет правото на обезщетение на пътниците във въздушния транспорт, посочено в член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, и съответното задължение на оперираща въздушен превозвач да изплати обезщетението, предвидено в

член 7, параграф 1 от този регламент, произтичат пряко от последния регламент. Ето защо не може да се счита, че това право и това задължение се основават на договор, евентуално сключен между пътника във въздушния транспорт и съответния опериращ въздушен превозвач, нито a fortiori на виновното неизпълнение на такъв договор от страна на последния.

29 Това тълкуване се потвърждава от контекста на член 5, параграф 1, буква в) и параграф 3, както и на член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, а също и от целта на този регламент.

30 Що се отнася, на първо място, до този контекст, следва да се отбележи, от една страна, че съгласно член 1, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 при посочените в него условия „се признават“ минимални права за пътниците във въздушния транспорт, когато техният полет е отменен.

31 От друга страна, от тълкуването на разпоредбите на член 2, буква б) във връзка с член 3, параграф 5 от Регламент № 261/2004 произтича, че пътникът на отменен или закъснял полет може да се позовава на този регламент спрямо опериращия въздушен превозвач дори ако пътникът и опериращият въздушен превозвач нямат сключен договор помежду си (вж. в този смисъл решение от 26 март 2020 г., Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, т. 27—29).

32 Така тези разпоредби подкрепят тълкуването, че когато полетът им е отменен, правото на пътниците във въздушния транспорт на обезщетението, посочено в членове 5 и 7 от Регламент № 261/2004, произтича пряко от този регламент.

33 Що се отнася, на второ място, до целта на Регламент № 261/2004, както личи от съображение 1, тя се състои в това да се гарантира високо равнище на защита на пътниците във въздушния транспорт, така че признатите им права трябва да се тълкуват широко (вж. в този смисъл решения от 4 октомври 2012 г. Rodríguez Cachafeiro и Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, т. 25, и от 30 април 2020 г., Blue Air — Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, т. 93).

34 Тълкуването на разпоредбите на член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, посочено в точка 28 от настоящото решение, е в съответствие с тази цел, тъй като гарантира, че всеки пътник във въздушния транспорт с отменен полет има право на обезщетение при предвидените в тези разпоредби условия, независимо дали е сключил договор за превоз с опериращия въздушен превозвач.

35 Освен това посоченото тълкуване по никакъв начин не противоречи на практиката на Съда, според която исковете във връзка с правото на обезщетение на основание Регламент № 261/2004 са „дела, свързани с договор“, по смисъла на член 5, точка 1 от Регламент № 44/2001(вж. в този смисъл решения от 7 март 2018 г., flightright и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 63—65, и от 26 март 2020 г., Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, т. 49). Всъщност с тази практика относно съдебната компетентност по граждански и търговски дела Съдът се стреми да осигури еднакво прилагане на понятието „дела, свързани с договор“ по смисъла на тази разпоредба, като постановява, че за да попаднат в обхвата на това понятие, е без значение дали договорът за превоз е бил сключен от пътника във въздушния транспорт не пряко със съответния опериращ въздушен превозвач, а с друг доставчик на услуги, какъвто е туристическата агенция. Както изтъкват

испанското правителство и Европейската комисия, тази съдебна практика няма за цел да предопредели самото основание на правото на обезщетение, предвидено в Регламент № 261/2004.

36 В това отношение следва да се отбележи, че с иск на договорно основание може да се предяви претенция, чието основание са самите клаузи от въпросния договор или правни норми, които се прилагат въз основа на този договор (вж. в този смисъл решение от 24 ноември 2020 г., Wikingerhof, C-59/19, EU:C:2020:950, т. 32 и цитираната съдебна практика). Макар че в производство като главното основанието на иска за обезщетение на пътника във въздушния транспорт или на иска на дружество — цесионер на вземането на последния за обезщетение, срещу оперираща въздушен превозвач несъмнено е в договор, независимо дали с този въздушен превозвач, или с друг доставчик (вж. в този смисъл решение от 26 март 2020 г., Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, т. 50—52), правото на обезщетение, което този пътник или това дружество може да предяви в контекста на посочения иск, по-конкретно при отмяна на полет, от своя страна произтича пряко от разпоредбите на член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, както става ясно от точки 28 и 32 от настоящото решение.

37 С оглед на всички изложени по-горе съображения на втория въпрос следва да се отговори, че разпоредбите на член 5, параграф 1, буква в) и параграф 3 във връзка с член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че при отмяна на полет правото на пътниците във въздушния транспорт да получат предвиденото в тези разпоредби обезщетение, което е в тежест на оперираща въздушен превозвач, и съответното му задължение да го изплати, произтичат пряко от този регламент.

По първия въпрос

38 С първия си въпрос, който следва да се разгледа на второ място, запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 15 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска в договор за превоз да бъде включена клауза, забраняваща на пътника във въздушния транспорт да прехвърля правата, които има срещу опериращия въздушен превозвач по силата на разпоредбите на този регламент.

39 Член 15 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Недопускане на дерогации“, в параграф 1 гласи, че предвидените съгласно този регламент задължения на въздушните превозвачи по отношение на пътниците не могат да бъдат ограничавани или отменяни, по-специално чрез дерогиране или рестриктивна клауза в договора за превоз.

40 Така в съответствие с тази разпоредба и предвид отговора на втория въпрос задължението на опериращия въздушен превозвач да изплати предвиденото в член 7, параграф 1 от този регламент обезщетение при отмяна на полет, не би могло да бъде ограничавано или отменяно с договор.

41 В това отношение следва да се добави, че с оглед на целта да се осигури високо равнище на защита на пътниците във въздушния транспорт, която е в основата по-специално на член 15 от Регламент № 261/2004, и на широкото тълкуване, което съгласно припомнената в точка 33 от настоящото решение съдебна практика следва да се даде на предоставените на посочените пътници права, тази разпоредба, доколкото определя, че не се допускат дерогации от тези права, също трябва да се тълкува широко (вж. по аналогия решение от 30 април 2020 г., Blue Air — Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, т. 102).

42 Така, като се има предвид употребата в посочената разпоредба на наречието „по-специално“ и с оглед на тази цел, трябва да се приемат за недопустими не само дерогациите, съдържащи се в договора за превоз — акт с двустранен характер, с който пътникът във въздушния транспорт се е съгласил да се обвърже — но също a fortiori и дерогациите, съдържащи се в други документи, издадени едностранно от оперираща въздушен превозвач, на които той е възнамерявал да се позове спрямо съответните пътници във въздушния транспорт (вж. в този смисъл решение от 30 април 2020 г., Blue Air — Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, т. 102). Следователно същата разпоредба може да се прилага за дерогации, които се съдържат в общите условия за превоз.

43 Освен това с оглед на посочената цел и за да се гарантира ефективността на правото на обезщетение на пътниците във въздушния транспорт, трябва да се считат за недопустими по смисъла на член 15 от Регламент № 261/2004 не само дерогациите или ограниченията, които се отнасят пряко до посоченото право като такова, но и тези, които в ущърб на пътниците ограничават условията за упражняване на това право във връзка с приложимите правни разпоредби.

44 Всъщност, за да се осигури високо равнище на защита на пътниците във въздушния транспорт и да им се позволи да упражняват ефективно правата си в съответствие с посочената в съображение 20 от Регламент № 261/2004 цел, на пътника с отменен полет следва да се гарантира свободата да избере най-ефективния начин да защити правото си, по-специално като му се даде възможност да реши да се обърне пряко към оперираща въздушен превозвач, да сезира компетентните съдилища или, когато това е предвидено в релевантното национално право, да прехвърли вземането си на трето лице, за да си спести трудностите и разходите, които могат да го разубедят да предприеме лични действия по отношение на този превозвач, когато финансовият интерес е ограничен.

45 Следователно клауза в общите условия на договора за превоз, която забранява прехвърлянето на правата на пътника във въздушния транспорт срещу оперираща въздушен превозвач, представлява недопустима дерогация по смисъла на член 15 от Регламент № 261/2004.

46 С оглед на всички изложени по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 15 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че не допуска в договор за превоз да бъде включена клауза, забраняваща на пътника във въздушния транспорт да прехвърля правата, които има срещу оперираща въздушен превозвач по силата на разпоредбите на този регламент.

По третия и четвъртия въпрос

47 Предвид отговорите на първия и на втория въпрос не е необходимо да се отговаря на третия и на четвъртия въпрос.

По съдебните разноски

48 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

1) **Разпоредбите на член 5, параграф 1, буква в) и параграф 3 във връзка с член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91**

   трябва да се тълкуват в смисъл, че

   при отмяна на полет правото на пътниците във въздушния транспорт да получат предвиденото в тези разпоредби обезщетение, което е в тежест на оперираща въздушен превозвач, и съответното му задължение да го изплати, произтичат пряко от този регламент.

2) **Член 15 от Регламент № 261/2004**

   трябва да се тълкува в смисъл, че

   не допуска в договор за превоз да бъде включена клауза, забраняваща на пътника във въздушния транспорт да прехвърля правата, които има срещу оперираща въздушен превозвач по силата на разпоредбите на този регламент.

Подписи