

## ZAGADNIENIE PRAWNE

W sprawie o zapłatę na skutek zażalenia pozwanego od postanowienia Sądu Rejonowego w z dnia 24 lipca 2013 r.

**1) czy dopuszczalna jest droga sądowa w sprawie, w której pasażer domaga się od przewoźnika lotniczego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U.UE L z dnia 17 lutego 2004 r.)?**

**a w razie odpowiedzi negatywnej na to pytanie:**

**2) czy niedopuszczalność drogi sądowej ma charakter bezwzględny czy też względny wynikający z przemienności kompetencji sądu powszechnego i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego?**

## UZASADNIENIE

Pozwami z dnia 16 kwietnia 2013 r. J. L., A. M. i H. M. wnieśli o zasądzenie od E. Sp. z o.o. z siedzibą w W. kwot po 400 Euro z ustawowymi odsetkami od dnia 22 sierpnia 2012 r. i kosztami procesu. W uzasadnieniach pozwów wskazali, że w wyniku lotu [...] realizowanego przez pozwanego w czerwcu 2012 r. do lotniska docelowego dotarli z ponad 15 godzinnym opóźnieniem w stosunku do zaplanowanego czasu przylotu i w związku z tym domagają się odszkodowania na podstawie art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i

Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U.UE L z dnia 17 lutego 2004 r.).

W sprzeciwach od nakazów zapłaty wydanych w postępowaniu upominawczym pozwany wniósł o odrzucenie pozwów z uwagi na bezwzględną niedopuszczalność drogi sądowej. Opierając się na art. 2 kpc pozwany wskazał, że przepisy Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (dalej rozporządzenie nr 261/2004) oraz art. 205 a i art. 205b ustawy z dnia z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, ustanowiły szczególny i wyłączny tryb rozpatrywania roszczeń pasażerów o wypłatę odszkodowania. Zdaniem pozwanego to Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a nie sąd powszechny, orzeka o odszkodowaniu przewidzianym w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Z ostrożności pozwany podniósł, że w sprawie ma miejsce względna niedopuszczalność drogi sądowej, z uwagi na wybór uprawnionego podmiotu do ochrony swoich praw – alternatywnie przez sądem powszechnym, albo przed organem.

Po połączeniu spraw o sygn. akt [...] i [...] ze sprawą o sygn. akt [...], Sąd Rejonowy w W. postanowieniem z dnia 24 lipca 2013 r. oddalił wnioski pozwanego o odrzucenie pozwów.

Uzasadniając swoje rozstrzygnięcie Sąd Rejonowy wskazał, że powodowie przed skierowaniem sprawy na drogę sądową złożyli skargę do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w związku z opóźnieniem lotu. Postępowanie to toczyło się na podstawie ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze i dotyczyło naruszenia rozporządzenia nr 261/2004. Miało ono charakter administracyjny, a ewentualne stwierdzenie naruszenia rozporządzenia nr 261/2004 może spowodować nałożenie na przewoźnika kary finansowej. W ocenie Sądu Rejonowego w niniejszym postępowaniu powodowie dochodzą odszkodowania za opóźnienie lotu, które ma charakter cywilnoprawny i nie podlega kognicji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego i sądów administracyjnych. Powołując się na art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 wskazał, że pasażer może wnieść do Prezesa

Urzędu Lotnictwa Cywilnego skargę wyłącznie na naruszenie rozporządzenia, zaś kwestia odszkodowania nie jest objęta jego właściwością.

Powyższe postanowienie zaskarżył zażaleniem pozwany podnosząc, że zachodzi tożsamość postępowań wszczętych przed prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego i sądem cywilnym, gdyż dotyczą odszkodowania w wysokości 400 Euro dochodzonego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. Wskazał ponadto, że art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 dają podstawę do dochodzenia zryczałtowanego odszkodowania w przypadku odwołania rejsu, a nie, jak przyjął Europejski Trybunał Sprawiedliwości, również w przypadku opóźnień. Zdaniem skarżącego przepisy rozporządzenia nr 261/2004 pozwalają jedynie na ewentualne dochodzenie „dalszego odszkodowania” tj. odszkodowania innego niż wynikające z art. 7 rozporządzenia.

Problem, jaki pojawił się w sprawie niniejszej oraz wielu innych sprawach, rozpoznawanych przed tutejszym sądem, w sądach rejonowych w okręgu [...] i, jak wynika z akt spraw, wielu innych sądach na terenie całego kraju, nie był dotąd przedmiotem zainteresowania orzecznictwa.

Wynika to poniekąd z faktu, że kwestia odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów nie została wprost uregulowana w rozporządzeniu nr 261/2004. W związku z tym, w orzecznictwie przyjmowano, że „zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 pasażer mógł wnieść do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego skargę wyłącznie na naruszenie tego rozporządzenia, zaś kwestia odszkodowania za straty spowodowane opóźnieniem w przewozie osób, bagażu lub towarów nie była objęta jego właściwością. Zgodnie z przepisem art. 19 Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235) przewoźnik (a nie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, którego decyzje skarżąca podważa) ponosi odpowiedzialność za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów. Jednakże pasażerowie mogą dochodzić roszczeń z tytułu poniesionej szkody przed właściwym sądem powszechnym. Tego rodzaju roszczenia mają charakter wyłącznie cywilnoprawny i nie podlegają kognicji zarówno Prezesa ULC, jako organu administracji publicznej, jak i kognicji sądów administracyjnych rozpatrujących skargi od decyzji wydanych przez ten organ na podstawie art. 205b

ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze” (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 6 maja 2008 r. w sprawie VI SA/Wa 558/07).

Sytuacja uległa zmianie w związku z wydaniem przez Trybunału Sprawiedliwości wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 (opubl. ZOTSiS 2009/11/I-10923, [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu), ECR 2009/11/I-10923-10982), gdzie stwierdzono m.in., że „artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 (...) należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu”.

Przyjmując, że pasażerowie mają prawo domagać się od przewoźnika odszkodowania za opóźniony lot na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, należy ocenić czy roszczenie to, mające niewątpliwie charakter cywilnoprawny, zostało zgodnie z art. 2 kpc w zw. z art. 205a i art. 205b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze przekazane do właściwości Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a jeśli tak to czy jest on wyłącznie właściwy.

Wątpliwości, jakie powstały na gruncie art. 205a i 205b w/w ustawy, będących wynikiem wdrożenia do krajowego porządku prawnego m.in. rozporządzenia nr 261/2004, są efektem rozdzwień między powyższymi przepisami krajowymi a przepisami rozporządzenia. Pierwsza zasadnicza wątpliwość dotyczy już tylko wykładni literalnej art. 205b ust. 1 pkt 2 Prawa lotniczego, z którego nie można wyprowadzić jednoznacznego wniosku o uprawnieniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do orzekania o obowiązku naprawienia szkody w sposób podlegający egzekucji. W tym względzie należy wskazać, choć nie jest to przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie, że w praktyce część sądów nadaje decyzjom Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego klauzule wykonalności, a część takie wnioski oddala uznając, że decyzja taka nie zawiera rozstrzygnięcia podlegającego egzekucji a jedynie określa obowiązek i termin jego usunięcia. W konsekwencji oddalenie wniosku o nadanie klauzuli wykonalności takim decyzjom z jednoczesnym brakiem dopuszczalności drogi

sądowej całkowicie uniemożliwia pasażerom dochodzenie odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. Kolejna poważna wątpliwość, istniejąca przy założeniu uprawnienia Prezesa Urzędu Cywilnego do orzekania o odszkodowaniu na podstawie rozporządzenia 261/2004, wiąże się z interpretacją art. 205a i 205b Prawa lotniczego w kontekście rozporządzenia nr 261/2004, z którego wynika, że nadzór nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia przez właściwy organ nie powinien mieć wpływu na prawa pasażerów do dochodzenia odszkodowania przed sądami zgodnie z procedurami krajowymi.

Ostatecznie więc z uwagi na wątpliwości interpretacyjne dotyczące art. 205a i 205b Prawa lotniczego nie można udzielić jednoznacznej odpowiedzi czy Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego uprawniony jest do orzekania o odszkodowaniu za opóźniony lot na podstawie art. 7 Rozporządzenia 261/2004, a jeśli tak, czy jest on wyłącznie właściwy w świetle celów tego rozporządzenia. Powyższe wątpliwości powodują, że w kwestii dopuszczalności drogi sądowej możliwe i prezentowane są w praktyce trzy poglądy, na co wskazuje również pełnomocnik powoda w piśmie procesowym z dnia 6 sierpnia 2013 roku i 12 listopada 2013 roku.

Pierwszy, który zaprezentował w zaskarżonym postanowieniu Sąd Rejonowy i powodowie, stanowi, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie rozstrzyga o cywilnoprawnym żądaniu odszkodowawczym, do którego rozpoznania właściwy jest sąd powszechny. Opiera się on na założeniu, że art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 przewidywał obowiązek wyznaczenia organu odpowiedzialnego za wykonywanie postanowień niniejszego rozporządzenia, co uczyniono dodając m.in. art. 205a Prawa lotniczego, z którego wynika, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyłącznie kontroluje przestrzeganie przepisów m.in. rozporządzenia nr 261/2004, a w szczególności rozpatruje skargi, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004. Posiadane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyłącznie uprawnień kontrolnych, a z drugiej strony brak uprawnienia do orzekania o obowiązku zapłaty odszkodowania, pozwala przyjąć, że kognicja Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest ograniczona do ewentualnego stwierdzenia naruszenia art. 7 rozporządzenia nr 261/04 w zakresie obowiązku wypłaty przez przewoźnika odszkodowania i wyznaczenia terminu do usunięcia tego uchybienia. Nie można natomiast przyjąć, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego rozstrzyga o żądaniu odszkodowawczym, do którego

rozpoznania właściwym jest sąd powszechny. Podsumowując w ramach tego stanowiska przyjmuje się, że rozporządzenie nr 261/2004 przewidywało obowiązek powołania organu (Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego) do zapewnienia wykonywania postanowień tego rozporządzenia, w tym orzekania o uchybieniu obowiązku przyznania odszkodowania, co nie ma wpływu na dochodzenie tego odszkodowania przed sądami powszechnymi. Ewentualna decyzja Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego może stanowić jedynie dowód zasadności cywilnoprawnego roszczenia odszkodowawczego.

W całkowitej opozycji pozostaje drugi pogląd, który reprezentuje m.in. pozwany, mówiący, że sprawa o zapłatę odszkodowania ustalonego w oparciu o art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 ma charakter cywilny, która jednakże na podstawie art. 2 § 3 kpc została przekazana do właściwości Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Za takim stanowiskiem przemawia wykładnia literalna i systemowa art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 oraz art. 205b ustawy Prawo lotnicze. Zgodnie z art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 każde Państwo Członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za wykonywanie postanowień niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do lotów z lotnisk znajdujących się na jego terytorium oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska. Przepis art. 16 ust. 2 rozporządzenia stanowi, że każdy pasażer może wnieść do każdego organu wyznaczonego na podstawie ust. 1 lub do każdego innego właściwego organu wyznaczonego przez Państwo Członkowskie, skargę na naruszenie niniejszego rozporządzenia. Stosownie do powyższego obowiązkiem każdego Państwa Członkowskiego, w tym Polski, było wyznaczenie organu, którego zadaniem była realizacja postanowień niniejszego rozporządzenia. W wykonaniu powyższych zaleceń doszło do nowelizacji ustawy z dnia 2 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. W art. 205a ust. 2 Prawa lotniczego ustalono, iż Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego kontroluje przestrzeganie przepisów m.in. rozporządzenia nr 261/2004/WE, a w szczególności rozpatruje skargi, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE. W konsekwencji na mocy powyższej normy kontrola przepisów powyższego rozporządzenia scedowana została na organ administracyjny i tylko on jest uprawniony do rozpoznawania skarg i stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia.

Skutki złożenia skargi reguluje natomiast art. 205b ust. 1 Prawa lotniczego, który stanowi, że w następstwie złożenia skargi Prezes Urzędu

Lotnictwa Cywilnego wydaje decyzję administracyjną stwierdzającą brak naruszenia prawa przez przewoźnika lotniczego albo stwierdzającą naruszenie prawa przez przewoźnika lotniczego. W decyzji stwierdzającej naruszenie prawa Prezes powinien określić zakres nieprawidłowości, nałożyć karę, o której mowa w art. 209b ust. 1 prawa lotniczego, „zaś w razie stwierdzenia naruszenia przepisu art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE określa również obowiązek i termin jego usunięcia”. Zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości: 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów; 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b). Naruszenie powyższego przepisu rozporządzenia oznacza więc, że przewoźnik nie wypłacił pasażerowi określonego w tym przepisie zryczałtowanego odszkodowania.

Za poglądem, że art. 205b ust. 1 Prawa lotniczego daje Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego uprawnienie do orzekania o odszkodowaniu na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 przemawia wykładnia literalna tego przepisu, który stanowi, że decyzja „określa również obowiązek i termin jego usunięcia” co w praktyce oznacza, iż w decyzji Prezes winien stwierdzić obowiązek wypłaty odszkodowania (naruszenie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004), a jednocześnie określić termin, w jakim powinno być one uiszczone na rzecz pasażera. Za takim stanowiskiem przemawia również wykładnia systemowa i historyczna art. 205b Prawa lotniczego. Należy zauważyć, że ustawodawca w art. 205b ust. 6 Prawa lotniczego stwierdził, iż do egzekucji należności stwierdzonych w decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się przepisy Kodeksu postępowania cywilnego. Ponadto wprowadzając art. 205b ust. 6 Prawa lotniczego ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2011 r. Nr 170 poz. 1015), znowelizowano również art. 205b ust. 1 pkt 2 poprzez nałożenie na Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w razie stwierdzenia naruszenia przepisu art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004/WE, powinności określenia obowiązku i terminu jego usunięcia. Mając więc na uwadze, że w ramach tej samej ustawy znowelizowano art. 205b ust. 1 pkt 2 i dodano art. 205b ust. 6 Prawa lotniczego należy przyjąć, że sformułowanie

„należności”, o którym mowa w art. 205b ust. 6 Prawa lotniczego odnosi się do stwierdzonego w tej decyzji obowiązku wypłaty odszkodowania. Nie można natomiast uznać, jak przyjmują zwolennicy pierwszego poglądu, iż sformułowanie to odnosi się do kary nałożonej na przewoźnika na podstawie art. 209b ust. 1 Prawa lotniczego, gdyż przepis powyższy umieszczony został w rozdziale administracyjne kary pieniężne, a egzekucja nałożonych na przewoźnika kar winna następować zgodnie z przepisami ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Z zestawienia powyższych przepisów wynika, iż w następstwie wydania decyzji stwierdzającej naruszenie art. 7 pasażer uzyskuje tytuł, na podstawie którego będzie mógł prowadzić egzekucję i dochodzić wypłaty przyznanego mu zryczałtowanego odszkodowania (art. 777 § 1 pkt 3 kpc).

Ostatecznie, w ramach drugiego z przyjmowanych poglądów, z uwagi na przekazanie spraw odszkodowawczych do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nie ma podstaw prawnych, aby o zryczałtowanym odszkodowaniu ustalonym w art. 7 rozporządzenia orzekały sądy powszechne. Uprawnienie do stosowania przepisów tego rozporządzenia, a w konsekwencji do przyznawania odszkodowań wskazanych w art. 7, przekazane zostało z mocy przepisów prawa lotniczego uchwalonych w wykonaniu art. 16 rozporządzenia tylko i wyłącznie do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Niedopuszczalna jest zatem droga sądowa w zakresie uzyskania odszkodowania na tej samej podstawie prawnej i w tej samej wysokości. Przepisy rozporządzenia nr 261/2004 (art. 12 ust. 1) nie naruszają natomiast praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania i nie ma przeszkód, aby dochodzić w postępowaniu sądowym dalszego odszkodowania w sytuacji, gdy poniesiona szkoda przekracza przyznany w oparciu o przepisy rozporządzenia ryczałt. Wówczas, zgodnie ze zdaniem drugim art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 odszkodowanie przyznane na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z odszkodowania zasądanego przez sąd. Z powyższego można dodatkowo wywodzić różnicowanie kognicji sądu i odpowiednich organów administracyjnych. Żądanie zachowuje charakter odszkodowawczy, choć ustawodawca przewidział rozłączną drogę dochodzenia odpowiedniej kwoty tytułem odszkodowania (administracyjną i sądową).

Trzeci pogląd, do którego skłania się Sąd Okręgowy w niniejszym składzie, opiera się na tezie, że w sprawie, w której pasażer domaga się od przewoźnika



lotniczego odszkodowania na podstawie art. 7 Rozporządzenia nr 261/2004 występuje przemienność kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i sądu powszechnego, podobna nieco do tej przewidzianej w art. 242 kodeksu pracy.

Przyłączając się częściowo do drugiego z prezentowanych poglądów, można przyjąć, że wolą ustawodawcy rzeczywiście było przekazanie Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego kompetencji do rozpatrywania skarg i orzekania o obowiązku odszkodowawczym, co wynika z literalnego z brzmienia art. 205b ust. 1 pkt 2 Prawa lotniczego i zmiany treści tego przepisu połączonej z dodaniem art. 205b ust. 6 Prawa lotniczego. Pomimo więc, że na podstawie art. 205b ust. 1 pkt 2 Prawa lotniczego nie można zasądzić odszkodowania w sposób charakterystyczny dla postępowania cywilnego, to jednak w świetle wykładni prezentowanej w ramach drugiego z poglądów należy przyjąć, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego orzeka o obowiązku świadczenia przez przewoźnika na rzecz pasażera w formie orzeczenia o obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

Tym niemniej istnieje kilka argumentów przemawiających przeciwko wyłączności organu administracji do orzekania o odszkodowaniu na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.

Po pierwsze, mając na uwadze, że regulacja dotycząca orzekania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o odszkodowaniu, o którym mowa w rozporządzeniu nr 261/2004, była wynikiem wdrożenia przepisów tego rozporządzenia do krajowego porządku prawnego nie można dojść do wniosku, że sprawy o odszkodowanie za opóźniony lot na podstawie tego rozporządzenia zostały wyłączone spod właściwości sądów powszechnych. W ocenie Sądu Okręgowego odpowiedzi na postawione na wstępie pytanie należy szukać nie tyle w przepisach Prawa lotniczego wdrażających jedynie rozporządzenie nr 261/2004, lecz wprost w tym rozporządzeniu. Tymczasem wykładnia literalna i systemowa art. 205a i 205b Prawa lotniczego prowadząca do wniosku o wyłącznej kompetencji Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego pozostaje w wyraźnej sprzeczności z celami rozporządzenia nr 261/2004. Rozstrzygając kwestię właściwości sądu powszechnego do orzekania o odszkodowaniu za opóźniony lot na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 nie można abstrahować od jego celu, którym bynajmniej nie było ograniczenie prawa do dochodzenia odszkodowań za opóźnienie lotu na drodze sądowej. Do takiego wniosku prowadzi preambuła tego

rozporządzenia, która w punktach 3 i 4 stanowi, że „pomimo, iż rozporządzenie Rady (EWG) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych stworzyło podstawy ochrony pasażerów, liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli, pozostaje zbyt wysoka, podobnie jak liczba pasażerów poszkodowanych odwołaniem lotu bez uprzedzenia oraz dużymi opóźnieniami. W związku z powyższym, Wspólnota powinna podnieść standardy ochrony ustalone przez wyżej wymienione rozporządzenie, zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku”. Celem rozporządzenia nr 261/2004 jest więc rozszerzenie ochrony pasażerów, którym przysługuje dochodzenie swoich praw nie tylko przed sądem ale dodatkowo również przed właściwym organem. Wynika to przede wszystkim z punktu 22 preambuły rozporządzenia nr 261/2004, który stanowi, że „(...) Państwa Członkowskie powinny zapewnić i nadzorować przestrzeganie przez swoich przewoźników lotniczych niniejszego rozporządzenia oraz wyznaczyć właściwy organ odpowiedzialny za stosowanie jego przepisów. Nadzór nie powinien mieć wpływu na prawa pasażerów (...) do dochodzenia odszkodowania przed sądami zgodnie z procedurami krajowymi”. W ocenie Sądu Okręgowego przekazanie spraw o odszkodowanie na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 wyłącznie do kompetencji organu administracyjnego, wbrew celom tego rozporządzenia, obniża standard ochrony praw pasażerów zwłaszcza, jeśli zwróci się uwagę na konieczność zachowania przez pasażera procedury reklamacyjnej przewidzianej w art. 205b ust. 3 i 4 Prawa lotniczego.

Po drugie, rozstrzygając kwestię uprawnienia do dochodzenia przed sądem powszechnym odszkodowania za opóźniony lot na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 nie można abstrahować od tego jak rozporządzenie to zostało wdrożone w innych państwach Unii Europejskiej. Tytułem przykładu można wskazać, że w sprawach mających za przedmiot wnioski o wydanie na podstawie art. 234 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską orzeczeń w trybie prejudycjalnym, sprawy o odszkodowanie na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 za opóźniony lot toczyły się na skutek powództw o odszkodowanie, a nie skarg w postępowaniu administracyjnym (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, wyrok

Trybunału Sprawiedliwości z dnia 23 października 2012 r. w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10, wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 lutego 2013 r. w sprawie C-11/11).

Po trzecie, argumentu przeciwko prezentowanej wykładni nie stanowi treść art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 mówiącego o „dalszym odszkodowaniu”, gdyż nie wprowadza on żadnych ograniczeń co do możliwości występowania do sądu powszechnego z żądaniem całego odszkodowania, a jedynie wyraźnie podkreśla uprawnienie do żądania przed sądem powszechnym odszkodowania przewyższającego to, które przewoźnik wypłacił w ramach obowiązku wynikającego z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Regulacja przewidziana w art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 wynika tylko i wyłącznie z ograniczonej wysokości odszkodowania możliwego do uzyskania na podstawie tego rozporządzenia. Należy przy tym podkreślić, że art. 12 ust. 1 zdanie 2 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, iż odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia „może” zostać potrącone z takiego odszkodowania. Z powyższego wynika, że istnieje możliwość dochodzenia przed sądem jednocześnie odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 i dalszego odszkodowania. Natomiast w razie orzeczenia o obowiązku wypłaty odszkodowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 może ono zostać potrącone.

Po czwarte, za przyjęciem przemienności kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i sądów powszechnych, podobnie jak w art. 242 kodeksu pracy, przemawia fakt, że pasażer jest stroną słabszą w relacjach z przewoźnikiem. Zresztą słabsza pozycja pasażerów stanowiła asumpt do zapewnienia ochrony ich praw najpierw w Rozporządzeniu Rady (EWG) NR 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiającym wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych (Dz.U.UE L z dnia 8 lutego 1991 r.), a następnie do rozszerzenia tej ochrony w rozporządzeniu nr 261/2004 (punkt 3 i 4 preambuły).

Z tych wszystkich względów Sąd Okręgowy skłania się do poglądu, że w sprawie, w której pasażer domaga się od przewoźnika lotniczego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 występuje przemienność kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i sądu

powszechnego, który w razie skierowania sprawy na drogę postępowania cywilnego może na podstawie art. 12 ust. 1 zdanie 2 rozporządzenia nr 261/2004 potrącić kwotę odszkodowania przyznaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W konsekwencji roszczenie o odszkodowanie na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 może być dochodzone przez pasażera, przed jego skierowaniem na drogę sądową, w ramach postępowania administracyjnego przed Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Postępowanie to nie ma jednak charakteru obowiązkowego i jego wyczerpanie nie ma wpływu na otwarcie drogi sądowej, która jest wolna bezwarunkowo. Postępowanie administracyjne należy traktować w kategoriach dodatkowej możliwości służącej podniesieniu ochrony prawa pasażerów, a ewentualnie przyznane odszkodowanie w postępowaniu administracyjnym może ulec potrąceniu przed sądem powszechnym.

Z tych wszystkich powodów Sąd Okręgowy na podstawie art. 390 § 1 kpc w zw. z art. 397 § 2 kpc orzekł jak w sentencji postanowienia. Mając na uwadze, że rozstrzygnięcie zażalenia ma miejsce na posiedzeniu niejawnym (art. 397 § 1 kpc), postanowienie niniejsze również zostało wydane na posiedzeniu niejawnym (por. uzasadnienie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 18 marca 2003 r. w sprawie III CZP 9/03, uzasadnienie postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 23 września 2010 r. w sprawie III CZP 55/10).

/km/