

UCHWAŁA

Dnia 7 lutego 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Krzysztof Strzelczyk (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Barbara Myszka

SSN Marta Romańska

Protokolant Bożena Kowalska

w sprawie z powództwa J. L., A. M. i H. H.

przeciwko E. sp. z o.o. z siedzibą w W.

o zapłatę,

po rozstrzygnięciu w Izbie Cywilnej na posiedzeniu jawnym

w dniu 7 lutego 2014 r.,

zagadnienia prawnego przedstawionego przez Sąd Okręgowy w W.

postanowieniem z dnia 12 listopada 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?"

podjął uchwałę:

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, uchylającego Rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. U. U E. L z dnia 17 lutego 2004 r. s. 1 i n.) zachodzi przemiennność drogi postępowania przed sądami powszechnymi lub przed Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Uzasadnienie

Przedstawione do rozstrzygnięcia zagadnienia prawne powstały przy rozpoznaniu przez Sąd Okręgowy zażalenia pozwanego przewoźnika lotniczego E. Sp. z o.o. na postanowienie Sądu Rejonowego w W. odmawiające odrzucenia pozwów pasażerów o odszkodowanie za opóźniony lot.

Podstawę powództw stanowi art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. U. UE, rozdział 7, t.8 – dalej jako rozporządzenie nr 261/2004). Ci sami powodowie przed skierowaniem sprawy na drogę sądową złożyli skargi do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej jako Prezes ULC) w związku z opóźnieniem lotu.

Według pozwanego, przepisy rozporządzenia nr 261/2004 oraz art. 205a i art. 205b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (jedn. tekst Dz. U. z 2013 r., poz. 1393 ze zm. – dalej jako prawo lotnicze) ustanowiły szczególny i wyłączny tryb rozpatrywania przez Prezesa ULC roszczeń pasażerów o wypłatę odszkodowania.

Sąd Rejonowy uzasadniając swoje rozstrzygnięcie przyjął, że powodowie dochodzą odszkodowania za opóźnienie lotu, które ma charakter cywilnoprawny i nie podlega kognicji Prezesa ULC i sądów administracyjnych. Pasażer w związku z opóźnieniem lotu może wnieść do Prezesa ULC skargę wyłącznie na naruszenie rozporządzenia nr 261/2004 zaś kwestia odszkodowania nie jest objęta jego właściwością.

Sąd Okręgowy w W. w uzasadnieniu postanowienia podkreślił, że przedstawione zagadnienia odnoszą się do wielu postępowań na terenie całego kraju, które są konsekwencją stanowiska przyjętego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07 ECR 2009/11/I-10923-10982, pasażerom przysługuje na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 prawo do ryczałtowego odszkodowania (250, 450 lub 600 EUR) również wtedy, gdy doszło

do opóźnienia lotu, które przekracza trzy godziny. Sąd Okręgowy biorąc pod uwagę treść art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 161/2004 oraz art. 205a i 205b prawa lotniczego wskazał, że w kwestii dopuszczalności drogi sądowej możliwe są trzy rozwiązania. Pierwsze, które zaprezentował Sąd Rejonowy i powodowie zakłada, że sąd powszechny, a nie Prezes ULC, rozstrzyga o cywilnoprawnym odszkodowaniu należnym na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Po drugie, można bronić poglądu, że z mocy art. 205a i 205b prawa lotniczego w związku z art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 doszło do wyłączenia drogi sądowej w sprawie o tego rodzaju odszkodowanie na rzecz właściwości Prezesa ULC, którego decyzja może podlegać kontroli w postępowaniu przed sądem administracyjnym. Trzecie rozwiązanie, za którym opowiada się Sąd Okręgowy, dopuszcza przemienność kompetencji Prezesa ULC i sądu powszechnego, który to sąd w razie skierowania sprawy na drogę postępowania cywilnego może na podstawie art. 12 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/261 potrącić kwotę odszkodowania przyznaną przez Prezesa ULC.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Rozporządzenie nr 261/2004 stanowi unormowanie szczegółowe w stosunku do tych regulacji, które zawarte są w wiążących państwa członkowskie Unii Europejskiej konwencjach międzynarodowych, w tym przede wszystkim konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w dniu 28 maja 1999 r. w Montrealu (Dz. U. z 2007 r., Nr 37, poz. 235 dalej jako „konwencja montrealaska”). Obejmuje swym zakresem typowe przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania umów przewozu lotniczego (w zakresie transportu osobowego), tj. odmowę przyjęcia na pokład podróżnego wbrew jego woli (art. 4), odwołanie lotu (art. 5) oraz zaistnienie znacznego opóźnienia w jego wykonaniu (art. 6). Ponadto, odrębnie ujętą w rozporządzeniu nr 261/2004 postacią nienależytego wykonania umowy jest umieszczenie pasażera w klasie niższej niż ta, którą uzgodniono w umowie i na którą został wykupiony bilet (art. 10). W związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem umowy przewozu zostały przyznane pasażerom określone uprawnienia tj. tzw. prawo do opieki (art. 9; prawo to dotyczy wszystkich wskazanych postaci niewykonania lub

nienależytego wykonania przewozu), prawo do uzyskania odszkodowania (art. 7), prawo do żądania zwrotu należności oraz prawo do zmiany planu lotu (art. 8).

Przedstawione zagadnienia prawne wiążą się z roszczeniami powodów sformułowanymi w oparciu o art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, który w ust. 1 przyznaje pasażerom linii lotniczych w przypadku odwołania lotu prawo do odszkodowania w wysokości: a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów; c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów. Według stanowiska przyjętego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wymienionym wyroku z dnia 19 listopada 2009 r., zarówno art. 5, 6 jak i art. 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.

Obok kwestii materialnoprawnych rozporządzenie nr 261/2004 zawiera również pewne rozwiązania nakładające na państwa obowiązek zapewnienia nadzorowania realizacji jego postanowień. W przepisie art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 zobowiązano poszczególne państwa członkowskie do wyznaczenia organu odpowiedzialnego za wykonywanie postanowień rozporządzenia w odniesieniu do lotów z lotnisk znajdujących się na ich terytorium oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska. W razie konieczności, organ ten ma podejmować niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów. Państwa członkowskie mają informować Komisję o organie wyznaczonym zgodnie z art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. Z kolei według art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, każdy pasażer, bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia nr 261/2004, może wnieść do każdego organu wyznaczonego na podstawie regulacji art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 lub do każdego innego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie skargę na naruszenie

rozporządzenia, które miało miejsce na jakimkolwiek lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, lub dotyczącą jakiegokolwiek lotu z kraju trzeciego na lotnisko znajdujące się na terytorium tego państwa członkowskiego. Wreszcie, stosowanie do treści art. 16 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, ustanowione przez państwa członkowskie sankcje za jego naruszenia winny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

Regulacje zawarte w art. 16 rozporządzenia nr 261/2004 zostały w prawie polskim rozwinięte w przepisach art. 205a i 205b prawa lotniczego. Według art. 205a ust. 1 prawa lotniczego, organem kontroli przestrzegania przepisów rozporządzenia nr 261/2004, czyli organem, o którym mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, jest w Polsce Prezes ULC. Do kompetencji Prezesa należy także rozpatrywanie skarg pasażerów, o których mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004. Prezes w ramach tego rozpoznania stwierdza, w drodze decyzji administracyjnej: 1) brak naruszenia prawa przez przewoźnika lotniczego albo 2) naruszenie prawa przez przewoźnika lotniczego, określając zakres nieprawidłowości oraz nakładając karę określoną w art. 209b ust. 1 prawa lotniczego (karę pieniężną za naruszenie przepisów rozporządzenia nr 261/2004), a w razie stwierdzenia naruszenia przepisu art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 określa również obowiązek i termin jego usunięcia (art. 205b ust. 1 pkt 1) i 2) prawa lotniczego). Do egzekucji należności określonych w decyzji administracyjnej, w której stwierdzono naruszenie przepisów rozporządzenia nr 261/2004, stosuje się przepisy kodeksu postępowania cywilnego (art. 205b ust. 6 prawa lotniczego).

W kwestii, czy wobec treści art. 205 a i 205 b prawa lotniczego dopuszczalna jest droga sądowa do dochodzenia w postępowaniu cywilnym odszkodowania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 w judykaturze sądów powszechnych i w nauce zarysowały się rozbieżności. Na tym tle można wyróżnić dwa przeciwstawne stanowiska. Według jednego, droga sądowa jest bezwzględnie wyłączona ze względu na przekazanie tych spraw do właściwości Prezesa ULC jako innego organu w rozumieniu art. 2 § 3 k.p.c. (tak m in. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie w postanowieniu z dnia 26 marca 2013 r. sygn. akt II C 562/13 a także Sąd Okręgowy w Warszawie w postanowieniu z dnia 19 września

2013 r., V CZ 3117/13 a także wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie w wyrokach z dnia 3 października 2007 r., sygn. akt VI SA/Wa 891/07: z dnia 9 lipca 2013 r. sygn. akt VII SA/Wa 535/13). Przeciwnie stanowisko wyklucza kompetencje Prezesa ULC do orzekania o odszkodowaniu na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 461/2004 na rzecz drogi sądowej w postępowaniu cywilnym (tak m. in. postanowienia Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie z dnia 25 maja 2013 r., sygn. akt II C 620/13, Sądu Rejonowego Poznań – Grunwald i Jeżyce z dnia 10 września 2013 r., V CZ 373/13). W jego uzasadnieniu podkreśla się, że postępowanie administracyjne prowadzone przed Prezesem ULC może prowadzić tylko do nałożenia na przewoźnika kary finansowej, a nie rozstrzygnięcia o roszczeniach cywilnoprawnych wynikających z art. 7 rozporządzenia nr 461/2004. W judykaturze sądów powszechnych prezentowane jest też pośrednie stanowisko dopuszczające przemienność kompetencji Prezesa ULC i sądów powszechnych ale przyjmujące zarazem względną niedopuszczalność drogi sądowej w razie wystąpienia na podstawie art. 205a i 205 b ze skargą do Prezesa ULC (tak m in. Sąd Rejonowy Katowice – Wschód w Katowicach w postanowieniu z dnia 31 lipca 2013 r., 12 C 1091/13/1).

Rozstrzygnięcie zagadnienia, czy w sprawie o prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 dopuszczalna jest droga sądowa zależy nie tylko od wykładni regulacji art. 205a i 205b prawa lotniczego ale wymaga też konfrontacji rezultatu tej wykładni z postanowieniami rozporządzenia nr 261/2004 i oceny, czy rozwiązanie wynikające z art. 205a i 205b prawa lotniczego mieści się w ramach regulacji tego aktu prawnego.

Jak wynika z treści art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 pasażerowi przysługuje odszkodowanie w zryczałtowanej wysokości w zależności od długości i rodzaju opóźnionego lotu. Odrębnie w art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 zostały wskazane reguły pomniejszenia zryczałtowanego odszkodowania a w art. 12 ust. 1 tego rozporządzenia zastrzeżone zostało prawo do dochodzenia dalszego odszkodowania, które może przysługiwać na podstawie prawa międzynarodowego (np. konwencji montrealskiej) lub też na podstawie prawa krajowego (zob. wyrok TSUE z dnia 13 października 2011 r. C-83/10 *Aurora Sousa Rodriguez i in. przeciwko Aier France*, Zb. Orz. 2011, s. I-09469). Jakkolwiek określone w art. 7

ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 odszkodowanie ma charakter ryczałtowy, to jednak nie może budzić wątpliwości, że jest to cywilnoprawna kompensacja zarówno szkód materialnych jak i niematerialnych związanych z nienależytym wykonaniem zobowiązania przez przewoźnika wynikającego z zawartej umowy przewozu. Dlatego także sprawa o odszkodowanie, dochodzone na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 musi być uznana za sprawę cywilną w rozumieniu art. 1 k.p.c., którą według zasady wynikającej z treści art. 2 § 1 k.p.c. rozpoznają sądy powszechne. Zasada ta nie obowiązuje tylko w odniesieniu do spraw, które na mocy szczególnych przepisów zostały przekazane do właściwości innych organów niż sądy powszechne oraz Sąd Najwyższy. W związku z tym wymaga rozważenia, czy same sformułowania zawarte w art. 205 a i 205b prawa lotniczego pozwoliłyby na przyjęcie, że na ich podstawie doszło do przekazania spraw o roszczenia odszkodowawcze z art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 do właściwości Prezesa ULC.

Za udzieleniem pozytywnej odpowiedzi na tak postawione pytanie przemawiają następujące argumenty:

Po pierwsze, przepis art. 205b ust. 1 pkt 2) prawa lotniczego stanowi, że w wypadku złożenia skargi (określonej w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004) Prezes ULC w drodze decyzji administracyjnej stwierdzać ma naruszenie prawa przez przewoźnika lotniczego, określając zakres nieprawidłowości oraz nakładając karę pieniężną, zaś w razie stwierdzenia naruszenia art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 określać również obowiązek oraz termin jego usunięcia. Stwierdzenie naruszenia art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 musi polegać na ustaleniu, że przewoźnik lotniczy powinien był wypłacić przewidziane w tych przepisach należności pasażerowi, czyli zapłacić mu ryczałtowe odszkodowanie (art. 7 rozporządzenia nr 261/2004), zwrócić koszt biletu (art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004) lub część ceny biletu (art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004) i wbrew temu obowiązkowi tego uczynił. Z kolei określenie obowiązku spoczywającego na przewoźniku lotniczym musi polegać na tym, że Prezes ULC stwierdza, że przewoźnik lotniczy ma obowiązek zapłacić wskazane należności pasażerowi. Wreszcie określenie terminu usunięcia naruszenia sprowadza się do

wyznaczenia przewoźnikowi lotniczemu terminu, w ciągu którego powinien on zadośćuczynić ciążącemu na nim obowiązкови, czyli wypłacić należności pasażerowi. Taka regulacja zakłada, że Prezes w istocie rozstrzyga w decyzji administracyjnej o roszczeniach pasażera, który wniósł skargę, przysługujących mu na podstawie art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a) lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004..

Po drugie, w treści art. 205b ust. 1 pkt 2) prawa lotniczego wyraźnie wskazano, że Prezes ULC stwierdza naruszenie prawa (rozporządzenia nr 261/2004) przez przewoźnika lotniczego, określając zakres nieprawidłowości oraz nakładając karę pieniężną (zd. 1), zaś w razie stwierdzenia naruszenia art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 określa również obowiązek i termin jego usunięcia (zd. 2). Na tej podstawie można przyjąć, że główną rolę odgrywać ma sankcjonowanie naruszenia prawa przez nakładanie kar pieniężnych. Sankcjonowanie to dotyczy każdego wypadku naruszenia prawa (rozporządzenia nr 261/2004), w tym także naruszenia art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004. Jednakże w razie naruszenia art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 Prezes ULC również, a więc dodatkowo określa obowiązek (przewoźnika) i termin jego usunięcia. O ile w wypadku sankcjonowania naruszenia prawa (rozporządzenia nr 261/2004) w drodze nakładania kar pieniężnych może chodzić tylko o środek mający zapewnić realizację prawa (rozporządzenia nr 261/2004) bez odniesienia do interesów indywidualnych pasażerów wnoszących skargę, o tyle dodatkowe rozstrzygnięcie o obowiązku i terminie usunięcia naruszenia, gdy Prezes ULC stwierdzi, że przewoźnik naruszył art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, służyć może już jedynie realizacji interesów indywidualnych pasażerów, którzy wnieśli skargę do Prezesa. Gdyby zatem do właściwości Prezesa nie miało należeć również rozstrzygnięcie o roszczeniach przysługujących indywidualnym pasażerom na podstawie art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, wtedy treść art. 205b ust. 1 pkt 2) prawa lotniczego byłaby ograniczona do postanowienia, że Prezes w drodze decyzji stwierdza naruszenie prawa (rozporządzenia nr 261/2004), określając jednocześnie zakres nieprawidłowości i nakładając karę pieniężną. Dodatkowe

postanowienie, że w razie naruszenia art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 Prezes określa również obowiązek i termin usunięcia naruszenia, byłoby natomiast bezprzedmiotowe.

Po trzecie, zgodnie z art. 205b ust. 6 prawa lotniczego, do egzekucji należności, które zostały stwierdzone w decyzji administracyjnej, o której mowa w art. 205b ust. 1 pkt 2) prawa lotniczego, stosuje się przepisy kodeksu postępowania cywilnego. Za prawidłowe należy uznać założenie, że przepis ten można wyklądać jedynie w taki sposób, że albo obejmuje on (tylko) należności wynikające z decyzji administracyjnej, dla których podstawą są art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 w zw. z art. 205b ust. 1 pkt 2) zd. 2 prawa lotniczego, albo (również) należność z tytułu kary pieniężnej, o której mowa w art. 209b ust. 1 w zw. z art. 205b ust. 1 pkt 2) zd. 1 prawa lotniczego. Użycie w treści art. 205b ust. 6 prawa lotniczego pojęcia należności w liczbie mnogiej wobec użycia pojęcia kary w art. 205b ust. 1 pkt 2) zd. 1 prawa lotniczego w liczbie pojedynczej zdecydowanie wyklucza bowiem wykładnię art. 205b ust. 6 prawa lotniczego w taki sposób, aby ograniczyć zakres jego zastosowania tylko do należności z tytułu kary pieniężnej, o której mowa w art. 209b ust. 1 w zw. z art. 205b ust. 1 pkt 2) zd. 1 prawa lotniczego. Przyjęcie, że art. 205b ust. 6 prawa lotniczego obejmuje należności określone w art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 w zw. z art. 205b ust. 1 pkt 2) zd. 2 potwierdza z kolei, że Prezes ULC w decyzji orzeka co do tych należności z takim skutkiem, że mogą one być realizowane w drodze egzekucji. Przy takim założeniu art. 205b ust. 6 prawa lotniczego w tym zakresie jest bardzo istotny, gdyż w egzekucyjnym postępowaniu administracyjnym wierzycielem nie może być osoba fizyczna jako podmiot prawa prywatnego, a tylko w tej roli występować mogą pasażerowie, którym przysługują roszczenia o należności wynikające z roszczeń przysługujących indywidualnym pasażerom na podstawie art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004. W braku art. 205b ust. 6 prawa lotniczego pasażerowie nie mogliby więc realizować w drodze egzekucji należności stwierdzonych przez Prezesa ULC na podstawie art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, gdyż nie mogliby być wierzycielami w egzekucyjnym postępowaniu administracyjnym. Przekazując decyzję Prezesa

w tym zakresie do egzekucji sądowej przepis art. 205b ust. 6 prawa lotniczego przesądza o tym, że jest ona tytułem egzekucyjnym (art. 777 § 1 pkt 3 k.p.c.), a tym samym umożliwia pasażerom przymusową realizację ich roszczeń wynikających z art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 i stwierdzonych tą decyzją.

W końcu trzeba zważyć, że zgodnie z art. 205b ust. 4 prawa lotniczego, skargę do Prezesa, o której mowa w art. 205a ust. 1 i 2 prawa lotniczego w zw. z art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, pasażer może złożyć wyłącznie po wcześniejszym złożeniu reklamacji u przewoźnika oraz upływie terminu 30 dni od dnia jej złożenia lub innego, krótszego terminu, przewidzianego na jej rozpatrzenie w umowie przewozu lub regulaminie przewozu (por. także art. 205b ust. 3 pkt 1) i 2) prawa lotniczego). Uwarunkowanie wniesienia skargi, o której mowa w art. 205a ust. 1 i 2 prawa lotniczego w zw. z art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, koniecznością wcześniejszego skorzystania z reklamacji wskazuje wyraźnie na to, że, w ujęciu art. 205a i 205b prawa lotniczego skarga ta potraktowana została przez ustawodawcę jako instrument dochodzenia indywidualnych roszczeń pasażera, wynikających z art. 7, art. 8 ust. 1 lit. a lub art. 10 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004.

Wskazane argumenty uzasadniałyby przyjęcie, że art. 205a i 205b prawa lotniczego przyznały Prezesowi ULC rozpatrywanie spraw pasażerów o zapłatę odszkodowania należnego na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Brak w art. 205a i 205 b postanowień wskazujących, iż obok Prezesa ULC kompetencje do rozpatrywania przedmiotowych spraw miałyby zachować sądy powszechne wprost lub też po uprzednim wyczerpaniu drogi postępowania administracyjnego przed Prezesem ULC, pozwalałyby uznać, że w świetle art. 2 § 3 k.p.c. została bezwzględnie wyłączona droga sądowa w sprawach o roszczenia przysługujące pasażerom na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

Jak zostało podniesione, przy wykładni art. 205a i 205b prawa lotniczego w kontekście dopuszczalności drogi sądowej w sprawach o roszczenia z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie można pomijać innych postanowień tego rozporządzenia, określających proceduralny sposób realizacji praw pasażerów,

które jako akt prawa wtórnego Unii Europejskiej ma ogólny zasięg; wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich Zasadę bezpośredniego stosowania prawa unijnego wynikającą z treści art. 288 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. U. z 2004 r., Nr 90, poz. 864/2 ze zm. dalej jako TFUE) potwierdzają postanowienia art. 91 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, który wyprowadza też zasadę pierwszeństwa tych rozporządzeń w wypadku kolizji z ustawami.

Podjęciu rozważań w tym zakresie, nie stoi na przeszkodzie treść art. 267 lit. b TFUE przewidującego kompetencje Trybunału Sprawiedliwości UE do orzekania w trybie prejudycjalnym o ważności i wykładni aktów przyjętych między innymi przez Parlament Europejski albowiem w niniejszej sprawie chodzi faktycznie o wykładnię prawa krajowego ustanowionego w wykonaniu dyspozycji normy prawnej wyrażonej w art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w kontekście innych nie budzących wątpliwości postanowień tego rozporządzenia określających rodzaj postępowania w ramach, którego należy rozpatrywać roszczenia pasażerów linii lotniczych. Do ustawodawcy polskiego należy bowiem wybór odpowiedniej drogi prawnej, pod warunkiem jednak, że wybór ten nie obniży skuteczności przyznanego pasażerom linii lotniczych prawa do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

W związku z przyjętą w art. 205a i 205b prawa lotniczego regulacją, zgodnie z którą organ powołany do załatwienia skarg może rozstrzygać o cywilnoprawnych roszczeniach pasażerów wynikających z rozporządzenia nr 261/2004, w tym również o roszczeniu o ryczałtowe odszkodowanie należne na podstawie art. 7 tego rozporządzenia istotna pozostaje kwestia, czy droga skargi o której mowa w art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, mogłaby być w danym państwie członkowskim traktowana jako wyłączna, a zatem obligatoryjna droga realizacji roszczeń wynikających z rozporządzenia nr 261/2004. W tej kwestii rozwiązanie takie, można zakwestionować z punktu widzenia przepisów rozporządzenia nr 261/2004.

Trzeba bowiem uwzględnić, że art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, że pasażer „może” wnieść określoną w tym przepisie skargę, a zatem nie jest zobligowany do korzystania z niej w celu realizacji swoich roszczeń. W ten

sposób art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 wyraźnie wskazuje, że instrument skargi ma charakter fakultatywny, jakkolwiek prawo krajowe nie ujęłoby właściwości organu rozpatrującego tę skargę.

Ponadto, według punktu 22 motywów rozporządzenia nr 261/2004, nadzór nad przestrzeganiem jego przepisów, który jest realizowany w danym państwie członkowskim, nie powinien mieć wpływu na prawa pasażerów i przewoźników lotniczych do dochodzenia odszkodowania przed sądem zgodnie z procedurami krajowymi. Postanowienie to wyraża więc wprost założenie o uzupełniającym znaczeniu środków kontroli i nadzoru wykonywania postanowień rozporządzenia, przez które należy rozumieć bez wątplenia środki wynikające z art. 16 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 261/2004.

W końcu trzeba też zważyć, że skoro celem rozporządzenia nr 261/2004 jest podniesienie standardów ochrony przez wzmocnienie praw pasażerów (por. pkt (4) motywów rozporządzenia nr 261/2004), to założeniu takiemu odpowiada taka wykładnia jego postanowień, zgodnie z którą skarga określona w przepisie art. 16 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 – nawet, jeśli miałyby w danym państwie pozwalać na bezpośrednią realizację roszczeń wynikających z rozporządzenia nr 261/2004 – to jednak nie może być uważa za wyłączny instrument służący tej realizacji.

Wobec powyższego, pomimo przyznania w art. 205 a i 205b prawa lotniczego Prezesowi ULC kompetencji do orzekania o odszkodowaniu, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 w następstwie wniesienia skargi określonej w art. 16 ust. 2 tego rozporządzenia, nie można przyjąć wyłączenia ani ograniczenia drogi sądowego dochodzenia tego roszczenia, a ze względu na fakultatywny charakter przedmiotowej skargi należało opowiedzieć się za tym, że w sprawie o roszczenie o odszkodowanie według art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 zachodzi przemienność drogi postępowania przed sądem powszechnym lub przed Prezesem ULC.

Z pozostawieniem prawa wyboru drogi dochodzenia odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 mogą łączyć się kolejne, nie zawsze

korzystne dla pasażerów konsekwencje w przypadku równoległego korzystania przez nich z obu środków ochrony prawnej, które chociaż z punktu widzenia procesu cywilnego nie skutkuje odrzuceniem pozwu, to jednak stawia otwarte kwestie związane z szybkością uzyskania ochrony a wzajemnym wpływem obu toczących się postępowań i znaczeniem wydanych w tych postępowaniach rozstrzygnięć. Ich uniknięcie jest jednak możliwe jedynie w drodze wprowadzenia w prawie krajowym odpowiednich zmian legislacyjnych.