

UCHWAŁA

Dnia 17 marca 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Iwona Koper (przewodniczący)

SSN Krzysztof Pietrzykowski (sprawozdawca)

SSN Agnieszka Piotrowska

Protokolant Bożena Kowalska

w sprawie z powództwa P. R. sp. z o.o. z siedzibą w W.
przeciwko P. S.A. z siedzibą w W.o zapłatę,
po rozstrzygnięciu w Izbie Cywilnej na posiedzeniu jawnym
w dniu 17 marca 2017 r.,
zagadnienia prawnego przedstawionego
przez Sąd Okręgowy w W.
postanowieniem z dnia 1 grudnia 2016 r.,

"1) Czy roszczenie pasażera wynikające z 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 295/9 przedawnia się w okresie jednego roku od dnia wykonania przewozu lub dnia, w którym przewóz miał być wykonany, zgodnie z art. 778 w związku z art. 775 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 380 ze zm.), dalej jako "k.c."?

2) W razie negatywnej odpowiedzi na powyższe pytanie, czy roszczenie pasażera wynikające z 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 295/9 wygasa w okresie dwóch lat licząc od dnia przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, albo od dnia, w którym przewóz został zatrzymany, zgodnie z art. 35 ust. 1 Konwencji o ujednocnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235)?

3) W razie negatywnej odpowiedzi na obydwa powyższe pytania, czy roszczenie pasażera wynikające z 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 przedawnia się w okresie trzech lat od dnia wymagalności roszczenia zgodnie z art. 442¹ § 1 k.c.?

4) W razie negatywnej odpowiedzi na trzy powyższe pytania, czy roszczenie pasażera wynikające z 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 przedawnia się w okresie dziesięciu lat od dnia wymagalności roszczenia zgodnie z art. 118 w związku z art. 120 § 1 k.c.?"

podjął uchwałę:

Roszczenie o odszkodowanie przewidziane w 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, przedawnia się w terminie rocznym na podstawie art. 778 k.c.

UZASADNIENIE

P. R. spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W. dnia 2 października 2015 r. wniosła o zasądzenie od P. Spółki Akcyjnej w W. kwoty 600 euro z ustawowymi odsetkami od dnia 18 września 2015 r. i kosztami procesu. W uzasadnieniu pozwu wskazała, że na mocy umowy cesji z dnia 10 września 2015 r. powódka nabyła od M. K., pasażera P. S.A., wierzytelność z tytułu roszczenia o odszkodowanie za opóźnienie lotu numer LO 091 zrealizowanego przez pozwaną w dniach 16-17 marca 2014 r. na trasie z Warszawy do Pekinu, dokąd pasażer dotarł z ponad czterogodzinnym opóźnieniem w stosunku do zaplanowanego czasu przylotu. W związku z tym powódka domagała 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.2004.46.1; dalej: „rozporządzenie nr 261/2004”).

Referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym w W. w nakazie zapłaty z dnia 22 października 2015 r. wydanym w postępowaniu upominawczym orzekł zgodnie z żądaniem pozwu. Pozwana w sprzeciwie od nakazu zapłaty podniosła zarzut przedawnienia roszczenia dochodzonego przez powoda, odwołując się do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: „TSUE”) z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11 Moré (ECLI:EU:C:2012:741), zgodnie z którym termin do wytoczenia powództwa o odszkodowanie przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 jest ustalany na podstawie przepisów każdego państwa członkowskiego dotyczących przedawnienia roszczeń, w związku z czym znajduje zastosowanie art. 778 k.c., który dla roszczeń z umowy przewozu przewiduje jednoroczny termin przedawnienia. Powódka w odpowiedzi na sprzeciw od nakazu zapłaty podtrzymała powództwo w całości, podnosząc, że termin przedawnienia do wniesienia powództwa o odszkodowanie przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 wynosi dziesięć lat na podstawie art. 118 k.c.

Sąd Rejonowy wyrokiem z dnia 17 lutego 2016 r. uwzględnił powództwo w całości. Uznał, że w niniejszej sprawie znajduje zastosowanie dziesięcioletni termin przedawnienia na podstawie art. 118 k.c. Przyjął, że według wyroku TSUE z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11 Moré nie ma zastosowania dwuletni termin przewidziany w art. 35 konwencji o ujednocnieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235; dalej: „konwencja montrealaska”). Podkreślił, że zgodnie z art. 775 k.c. nie ma też zastosowania art. 778 k.c. przewidujący roczny termin przedawnienia.

Pozwana wniosła apelację od wyroku Sądu Rejonowego, zarzucając naruszenie art. 118 k.c. przez jego zastosowanie i art. 778 k.c. w związku z art. 775 k.c. przez ich niezastosowanie. Obie strony zgodnie wniosły o przedstawienie zagadnienia prawnego do rozstrzygnięcia przez Sąd Najwyższy.

Sąd Okręgowy w W. przy rozpoznawaniu apelacji powziął wątpliwość wyrażoną w zagadnieniu prawnym przedstawionym do rozstrzygnięcia Sądowi Najwyższemu. Wskazał, że w niniejszej sprawie, zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I, Dz.U.U.E.L.2008.177.6), skoro strony nie dokonały w umowie wyboru prawa, podróżny miał miejsce zwykłego pobytu w Polsce i również w Polsce było miejsce wylotu, prawem właściwym jest prawo polskie, które zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt d rozporządzenia nr 593/2008 ma zastosowanie również do przedawnienia roszczeń wynikających z umowy. Podkreślił, że zagadnienie prawne, jakie pojawiło się w niniejszej sprawie, zostało już wcześniej przedstawione do rozstrzygnięcia Sądowi Najwyższemu, który postanowieniem z dnia 21 sierpnia 2014 r., III CZP 44/14 (nie publ.) odmówił podjęcia uchwały z uwagi na wadliwe sformułowanie zagadnienia. Zdaniem Sądu Okręgowego, udzielenie przez Sąd Najwyższy odpowiedzi jest jednak niezbędne ze względu na poważne wątpliwości interpretacyjne, o czym świadczą cztery poglądy wypowiedziane w kwestii określenia terminu przedawnienia roszczeń o odszkodowanie uregulowane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Zakres przedmiotowy rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje obowiązki przewoźnika lotniczego wobec pasażerów w wypadku odmowy przyjęcia na pokład (art. 4), odwołania lotu (art. 5), opóźnienia lotu (art. 6) i umieszczenia pasażera w innej klasie niż ta, na którą został wykupiony bilet (art. 10). W szczególności w wypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli (art. 4 ust. 3) oraz odwołania lotu (art. 5 ust. 1 lit. c) przewoźnik lotniczy ma obowiązek wypłacenia pasażerowi odszkodowania zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Obowiązek ten, według orzecznictwa TSUE, obejmuje również opóźnienie lotu. Zgodnie z wyrokami z dnia 19 listopada 2009 r. w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07 *Sturgeon i in.* (ECLI:EU:C:2009:716) i z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C-581/10 i C-629/10 *Nelson i in.* (ECLI:EU:C:2012:657), pasażerowie opóźnionych lotów powinni być traktowani jak pasażerowie lotów, które zostały odwołane, jeżeli przybycie do miejsca docelowego lotu nastąpiło co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

W art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 uregulowano wysokość odszkodowania, która została określona w sposób ryczałtowy (250, 400 albo 600 EUR), uzależniony przede wszystkim od kryterium długości lotu. Odpowiedzialność przewoźnika nie zależy od wykazania przez pasażera poniesienia szkody ani od winy lub bezprawności przewoźnika. Obowiązek wypłacenia odszkodowania nie występuje, jeżeli przewoźnik z wyprzedzeniem poinformuje pasażera o odwołaniu lotu, a gdy taka informacja została przekazana po przekroczeniu określonego terminu, w celu zwolnienia się z odpowiedzialności przewoźnik powinien ponadto zaoferować pasażerowi określoną zmianę planu podróży (art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 261/2004). Przesłanką zwalniającą z obowiązku wypłaty odszkodowania w wypadku odwołania lotu jest również okoliczność, że było to następstwem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3). W związku z orzecznictwem TSUE, druga z tych okoliczności znajduje zastosowanie również w wypadku opóźnienia lotu. Ciężar udowodnienia przesłanki zwalniającej z odpowiedzialności spoczywa na przewoźniku lotniczym (art. 5 ust. 3 i 4).

Możliwość żądania odszkodowania przez pasażera nie jest uzależniona od zawarcia przez niego umowy z przewoźnikiem lotniczym. Zgodnie z art. 3 ust. 5, rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, który świadczy usługi transportowe na rzecz pasażerów spełniających wymagania przewidziane w rozporządzeniu. Według tego przepisu, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy, nie będąc związany umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z rozporządzenia, uważa się, że robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem. „Obsługującym przewoźnikiem” jest, zgodnie z art. 2 lit. b rozporządzenia nr 261/2004, przewoźnik lotniczy wykonujący lub zamierzający wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działający w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, związanej umową z pasażerem.

W motywach rozporządzenia nr 261/2004 wskazano, że działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu m.in. zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów (pkt 1), a odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują dla pasażerów poważne problemy i niedogodności (pkt 2). Podkreślono, że w związku z tym istnieje konieczność podniesienia standardów ochrony przez wzmocnienie praw pasażerów (pkt 4).

Odpowiedzialność odszkodowawcza przewoźnika lotniczego została uregulowana również w wiążącej Polskę konwencji montrealskiej. Zgodnie z art. 1 konwencji ma ona zastosowanie do każdego przewozu międzynarodowego osób, bagażu lub towarów wykonywanego statkiem powietrznym za wynagrodzeniem, a także do przewozu bezpłatnego, wykonywanego statkiem powietrznym przez przedsiębiorstwo transportu lotniczego. Pojęcie przewozu międzynarodowego zostało zdefiniowane w art. 1 ust. 2 konwencji. Według art. 35 ust. 1 konwencji montrealskiej, prawo dochodzenia odszkodowania wygasa, jeżeli powództwo nie zostało wniesione w okresie dwóch lat, licząc od dnia przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, albo od dnia, w którym przewóz został zatrzymany. Stosownie do art. 35 ust. 2 konwencji montrealskiej, sposób liczenia tego okresu określa się zgodnie z prawem sądu, do którego wniesiono sprawę. Na podstawie konwencji montrealskiej przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci albo

uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera (art. 17 ust. 1), szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia bagażu zarejestrowanego (art. 17 ust. 2), szkodę wynikłą w razie zniszczenia, zaginięcia lub uszkodzenia towaru (art. 18 ust. 1) oraz szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie pasażerów, bagażu lub towarów (art. 19).

W związku z ostatnią z wymienionych kategorii szkód, należy rozważyć relację zakresu przedmiotowego zastosowania konwencji montrealskiej i rozporządzenia nr 261/2004. W razie przyjęcia, że odpowiedzialność odszkodowawcza przewoźnika lotniczego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 jest zbieżna z zakresem zastosowania art. 19 konwencji montrealskiej, byłoby zasadne przyjęcie dla roszczeń przewidzianych w rozporządzeniu nr 261/2004 dwuletniego terminu wygaśnięcia roszczeń określonego w art. 35 konwencji montrealskiej. Za takim rozwiązaniem może przemawiać art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, w którym przesądzono o możliwości żądania dalszego odszkodowania, poza zakresem regulacji rozporządzenia, oraz przyjęto, że kwoty określone w art. 7 mogą być potrącone z dalszego odszkodowania. W polskiej doktrynie jest wypowiediany pogląd, że rozporządzenie stanowi wobec konwencji montrealskiej regulację szczególną, w której na przewoźnika lotniczego nałożono dalej idące obowiązki niż wynikające z tej konwencji. Oznaczałoby to, że zakres przedmiotowy rozporządzenia nr 261/2004 mieści się w zakresie przedmiotowym konwencji montrealskiej.

W orzecznictwie TSUE przyjęto jednak przeciwne stanowisko. W wyroku z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 International Air Transport Association i in. (ECLI:EU:C:2006:10), dotyczącym zgodności rozporządzenia nr 261/2004 z konwencją montrealską, TSUE wyróżnił dwa rodzaje szkód: szkody niemal identyczne dla wszystkich pasażerów i przez to mogące być naprawione przez zapewnienie ujednoliconej i natychmiastowej pomocy lub opieki oraz szkody związane z powodem odbywanej podróży, których naprawienie wymaga zindywidualizowanej oceny i może stanowić wyłącznie przedmiot zindywidualizowanego świadczenia odszkodowawczego *a posteriori*. Przyjął też, że art. 19 konwencji montrealskiej dotyczy wyłącznie naprawienia szkód indywidualnych, co doprowadziło go do wniosku o rozłączności

zakresu przedmiotowego regulacji konwencji i rozporządzenia. W późniejszym orzecznictwie TSUE pogląd o odmiennym zakresie przedmiotowym obu rozważanych aktów prawnych rozszerzono również na odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika. W wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann (ECLI:EU:C:2008:771) TSUE, rozważając kwestię odszkodowania za opóźniony lot, stwierdził, że w art. 5 rozporządzenia nr 261/2004 przewidziano ujednoczone i natychmiastowe środki służące naprawieniu szkody, które są niezależne od środków określonych w konwencji montrealskiej i uzupełniają jej uregulowania. Pogląd, że prawo do zryczałtowanego i ujednoczonego odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 jest niezależne od naprawienia szkody na podstawie konwencji montrealskiej, został konsekwentnie przyjęty w dalszym orzecznictwie TSUE (wyrok z dnia 9 lipca 2009 r. w sprawie C-204/08 Rehder, ECLI:EU:C:2009:439; wyrok z dnia 13 października 2011 r. w sprawie C-83/10 Sousa Rodríguez i in., ECLI:EU:C:2011:652; wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r. w sprawie C-12/11 McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43; wyrok z dnia 10 marca 2016 r. w sprawie C-94/14 Flight Refund, ECLI:EU:C:2016:148). W wyroku z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C-581/10 i C-629 Nelson i in. TSUE stwierdził, że wypłacenie przewidzianego w rozporządzeniu odszkodowania ma zadośćuczynić stracie czasu, co należy odróżnić od spowodowanej opóźnieniem szkody (art. 19 konwencji montrealskiej), która jest zindywidualizowana w zależności od różnego uszczerbku doznanego przez poszczególnych pasażerów. Tym samym obowiązek wypłacenia odszkodowania na podstawie rozporządzenia nie wchodzi w zakres zastosowania konwencji montrealskiej i ma wobec niej charakter uzupełniający.

Ze względu na jednoznaczne stanowisko TSUE, należy podzielić pogląd o odmiennym zakresie przedmiotowym roszczeń odszkodowawczych, uregulowanych w konwencji montrealskiej i w rozporządzeniu nr 261/2004. Zgodnie z wyrokiem TSUE z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11 Moré, termin do wytoczenia powództwa o odszkodowanie, o którym mowa w art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004, powinien być ustalany według przepisów każdego państwa członkowskiego regulujących przedawnienie roszczeń. Kwestia przedawnienia została zaliczona przez TSUE do zasad proceduralnych,

dotyczących wytaczania powództw przed sądami, których regulacja pozostaje w kompetencji państw członkowskich, z zastrzeżeniem obowiązku przestrzegania zasad równoważności i skuteczności.

Określony w art. 35 konwencji montrealskiej termin wygaśnięcia prawa dochodzenia odszkodowania nie znajduje zatem zastosowania do roszczeń przewidzianych w rozporządzeniu nr 261/2004. Należy natomiast rozważyć, czy obowiązek stosowania tego terminu nie wynika z odesłania do konwencji montrealskiej, przewidzianego w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (jedn. tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 605 ze zm.; dalej: „Pr.lotn.”).

Zgodnie z art. 208 ust. 1 Pr.lotn., przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych, ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania. Z kolei na podstawie art. 208 ust. 2 Pr. lotn. postanowienia umów, o których mowa w ust. 1, stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym. W wypadku przyjęcia przez Rzeczpospolitą Polską różnych umów międzynarodowych oraz zmian i uzupełnień do nich w przewozie tym stosuje się jedynie postanowienia umowy ostatnio ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską. Polski ustawodawca rozszerzył zatem zakres zastosowania konwencji międzynarodowych, w tym przepisów konwencji montrealskiej, regulujących termin wygaśnięcia roszczeń o odszkodowanie. Termin ten powinien być stosowany w razie uznania, że roszczenia odszkodowawcze, przewidziane w rozporządzeniu nr 261/2004, mieszczą się w zakresie zamieszczonego w art. 208 ust. 2 Pr.lotn. sformułowania „odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za szkody”.

Z drugiej strony należy wskazać, że celem art. 208 ust. 2 Pr.lotn. nie było rozszerzenie przedmiotowego zakresu zastosowania umów międzynarodowych. Na podstawie tego przepisu konwencja montrealaska jest stosowana również do przewozów lotniczych, które nie są przewozami międzynarodowymi w rozumieniu

jej art. 1, ale wyłącznie w zakresie odpowiedzialności za wymienione w konwencji szkody. Przyjęcie poglądu przeciwnego mogłoby prowadzić do objęcia regulacją konwencyjną również odpowiedzialności, która nie została w niej unormowana. Stanowisko o braku rozszerzenia zakresu przedmiotowego zastosowania konwencji montrealskiej na podstawie art. 208 ust. 2 Pr.lotn., w związku z przedstawionym orzecznictwem TSUE, prowadzi do wniosku, że odpowiedzialność odszkodowawcza, przewidziana w rozporządzeniu nr 261/2004, nie podlega normom konwencyjnym, zarówno stosowanym bezpośrednio, jak i na podstawie odesłania przewidzianego w Prawie lotniczym.

W rozporządzeniu nr 261/2004 nie rozstrzygnięto charakteru prawnego odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, w szczególności nie wskazano, czy wynika ona z umowy, czy z zobowiązania pozaumownego. Zagadnienie to było natomiast rozważane w orzecznictwie Sądu Najwyższego. W uchwale z dnia 7 lutego 2014 r., III CZP 113/13 (OSNC 2014, nr 11, poz. 114) wskazano, że nie budzi wątpliwości, iż odszkodowanie przysługujące na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi cywilnoprawną kompensację szkód materialnych i niematerialnych, związanych z nienależytym wykonaniem przez przewoźnika zobowiązania wynikającego z zawartej umowy przewozu. Natomiast w postanowieniu z dnia 21 sierpnia 2014 r., III CZP 44/14, Sąd Najwyższy zwrócił uwagę na regulacje rozporządzenia, według których prawo do odszkodowania nie zależy od zawarcia przez pasażera umowy z danym przewoźnikiem lotniczym i związku z tym stwierdził, że przyjęty reżim odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego wychodzi zatem poza ramy odpowiedzialności kontraktowej, w szczególności poza ramy umowy przewozu.

Umowny charakter odpowiedzialności przewoźnika na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 został wyraźnie przyjęty w orzecznictwie TSUE. W wyroku z dnia 9 lipca 2009 r. w sprawie C-204/08 *Rehder*, TSUE jako podstawę jurysdykcji krajowej w sprawach o odszkodowanie na podstawie rozporządzenia 261/2004 przyjął art. 5 pkt 1 lit. b tiret drugie rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych dotyczący postępowań, których przedmiotem jest umowa lub roszczenia wynikające z umowy

(obecnie nieobowiązującego). Z kolei w wyroku z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C-581/10 i C-629 Nelson i in. wspomniano o zasądzeniu od przewoźnika lotniczego odszkodowania z tytułu szkody poniesionej przez pasażerów w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego.

Podzielając pogląd o umownym charakterze roszczeń uregulowanych w rozporządzeniu nr 261/2004, należy w konsekwencji zdecydowanie wykluczyć tezę o ich ewentualnym przedawnieniu na podstawie art. 442¹ k.c.

W tej sytuacji wymaga rozważenia, czy roszczenie o odszkodowanie przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przedawnia się w terminie dziesięcioletnim zgodnie z art. 118 k.c., czy też w terminie rocznym na podstawie art. 778 k.c.

W art. 118 k.c. zostały określone ogólne terminy przedawnienia roszczeń. Przed wszystkim jest to termin dziesięcioletni, a dla roszczeń o świadczenia okresowe oraz roszczeń związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej – termin trzyletni. Mają one zastosowanie, jeżeli przepis szczególny nie stanowi inaczej.

Wymaga w związku z tym rozstrzygnięcia, czy takim przepisem szczególnym jest art. 778 k.c., zgodnie z którym roszczenia z umowy przewozu osób przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu, a gdy przewóz nie został wykonany - od dnia kiedy miał być wykonany. Przyjęcie tego terminu przedawnienia będzie zasadne w razie uznania, że do odpowiedzialności przewidzianej w rozporządzeniu nr 261/2004 stosuje się przepisy tytułu XXV k.c., w których uregulowano umowę przewozu. Według art. 775 k.c., znajdują one zastosowanie do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Wykładnia językowa nie pozwala na jednoznaczne rozstrzygnięcie, czy zastosowanie regulacji zamieszczonych w tytule XXV k.c. następuje wyłącznie w wypadku, gdy dany rodzaj transportu nie został uregulowany odrębnym aktem prawnym, czy również wtedy, gdy został uregulowany odrębnie, ale ta regulacja jest niepełna, gdyż np. nie zawiera unormowań dotyczących terminu przedawnienia roszczeń.

Pogląd o stosowaniu przepisów tytułu XXV k.c. tylko wtedy, gdy brak jest odrębnego aktu prawnego regulującego dany rodzaj przewozu, był wypowiedzany w orzecznictwie sądów powszechnych (zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 29 maja 2003 r., I ACa 1427/02, Orzecznictwo Sądu Apelacyjnego w Katowicach 2003, nr 3, poz. 11) i został podzielony przez część doktryny. Przemawiają za nim argumenty odwołujące się do konieczności zapewnienia spójności regulacji umowy przewozu w ramach danej dziedziny transportu. Można mianowicie twierdzić, że całościowe unormowanie przewozu określonego rodzaju w danym akcie prawnym ma z założenia stanowić regulację spójną i wyczerpującą. Dopuszczalność jej uzupełniania poszczególnymi przepisami tytułu XXV k.c. może zaś prowadzić do powstania wątpliwości, czy pominięcie danego zagadnienia jest zamierzone przez ustawodawcę, czy też istnieje luka, którą należy uzupełnić przepisami kodeksu cywilnego.

Przyjęcie przedstawionego poglądu mogłoby jednak prowadzić do pozbawienia przepisów tytułu XXV k.c. jakiegokolwiek znaczenia w sytuacji całkowitego unormowania umów przewozu w odrębnych aktach prawnych, z wyjątkiem przewozu konnego, do którego stosuje się art. 774-793 k.c. wobec braku odrębnej regulacji. Niektóre spośród przepisów tytułu XXV k.c. powinny jednak mieć zastosowanie w wypadku innych rodzajów transportu. Konsekwentnie należy zatem uznać, że art. 778 k.c. znajduje zastosowanie w wypadku, gdy odrębne przepisy nie zawierają regulacji dotyczącej przedawnienia roszczeń z umowy przewozu osób, a więc m.in. roszczeń przewidzianych w rozporządzeniu nr 261/2004. Pogląd dopuszczający stosowanie przepisów tytułu XXV k.c. również wtedy, gdy dany rodzaj transportu został uregulowany odrębnym aktem prawnym, ale regulacja ta nie obejmuje kwestii unormowanej w kodeksie cywilnym, został wypowiedziany w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 grudnia 1985 r., II CR 426/85 (OSNCP 1986, nr 11, poz. 182) i podzielony przez część doktryny.

W art. 778 k.c. został przyjęty krótki, roczny termin. Takie terminy przedawnienia roszczeń są charakterystyczne dla prawa przewozowego. Powstaje jednak pytanie, czy taki termin jest odpowiedni w odniesieniu do odpowiedzialności przewidzianej w rozporządzeniu nr 261/2004. Wspomniana odpowiedzialność istotnie różni się od odpowiedzialności odszkodowawczej, uregulowanej w kodeksie

cywilnym. Po pierwsze, przesłanką takiej odpowiedzialności nie jest szkoda. Po drugie, wysokość odszkodowania została ściśle określona, w zależności od długości lotu. Pasażer został zatem zwolniony od obowiązku dowodzenia zarówno przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, jak i wysokości odszkodowania. Z natury rzeczy powinien więc dochodzić roszczenia o wypłatę odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004 niezwłocznie po zakończeniu opóźnionego lotu. W tej sytuacji roczny termin przedawnienia roszczenia przewidziany w art. 778 k.c. należy uznać za wystarczający.

Z przedstawionych powodów Sąd Najwyższy rozstrzygnął zagadnienie prawne, jak w uchwale.

kc

jw