



Sygn. akt III CSK 14/09

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 września 2009 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

SSN Jacek Gudowski (przewodniczący)
SSN Krzysztof Strzelczyk (sprawozdawca)
SSN Dariusz Zawistowski

Protokolant Bożena Nowicka

w sprawie z powództwa G.K.
przeciwko J.C., Stowarzyszeniu A. i Stowarzyszeniu P.
o zapłatę,
po rozpoznaniu w Izbie Cywilnej w dniu 4 września 2009 r.,
na rozprawie
skargi kasacyjnej strony pozwanej Stowarzyszenia A.
od wyroku Sądu Apelacyjnego
z dnia 8 lutego 2008 r., sygn. akt [...],

**uchyla zaskarżony wyrok w części oddalającej apelację
pozwanego Stowarzyszenia A. oraz rozstrzygającej o kosztach
postępowania apelacyjnego między tym pozwanym a powódką i
w tym zakresie przekazuje sprawę Sądowi Apelacyjnemu do
ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach
postępowania kasacyjnego.**

Uzasadnienie

Sąd Apelacyjny wyrokiem z dnia 8 lutego 2008 r. oddalił wszystkie apelacje jakie wniosły strony od wyroku Sądu Okręgowego w K. uwzględniającego częściowo powództwo G.K., którym została zasądzona solidarnie od pozwanych J.C. i Stowarzyszenia A., z powołaniem art. 448 k.c. - kwota 120.000 złotych tytułem zadośćuczynienia pieniężnego za naruszenie dóbr wywołane śmiercią jej syna oraz na podstawie art. 446 § 2 k.c. renta w wysokości po 200 złotych miesięcznie.

Według ustaleń Sądu Okręgowego, dnia 10 czerwca 2001r. na tymczasowym lotnisku w R. doszło do wypadku lotniczego samolotu PZL – 104 „Wilga 35” pilotowanego przez pozwanego J.C. W wyniku wypadku D.K. – syn powódki – będący pasażerem samolotu, doznał obrażeń ciała, które spowodowały jego zgon. Samolot eksploatował A., który decydował w sprawach wykonywania lotów. Przyczyną wypadku było nie przestrzeganie zasad bezpieczeństwa w ruchu powietrznym przez pozwanego J.C. - pilota samolotu, który był jednocześnie dyrektorem i pracownikiem A. Pas startowy, wytyczony dla potrzeb startu samolotu, nie spełniał wymagań przewidzianych dla lotniska tymczasowego. Pilot rozpoczął start bez wychylenia klap na 21 stopni w warunkach nie wystarczającej długości pasa startowego, a następnie nie przerwał startu po minięciu chorągiewki ograniczającej rozbieg. Skutkiem tym zaniedbań samolot podczas wznoszenia uderzył kołem w bramę metalowego ogrodzenia. Po śmierci syna nastąpiło znaczne pogorszenie sytuacji życiowej powódki szczegółowo opisane w uzasadnieniu wyroku.

W tym stanie faktycznym Sąd Okręgowy uznał za usprawiedliwione i znajdujące oparcie w treści art. 446 § 2 i 3 oraz art. 448 k.c. roszczenia zgłoszone wobec pozwanego J.C. oraz A. W ocenie Sądu Okręgowego pozwany J.C. odpowiada za bezprawne i zawinione zachowania na podstawie art. 415 k.c. natomiast, pozwany A., jako osoba eksploatująca statek powietrzny, odpowiada zgodnie z art. 73 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153 ze zm. - określanej dalej jako prawo lotnicze) za szkody spowodowane ruchem statków

powietrznych. Jednocześnie wobec tego, że J.C. był także dyrektorem pozwanego Stowarzyszenia sąd uznał, że ta osoba prawna odpowiada na podstawie art. 416 k.c. za szkody wyrządzone z winy jej organu. Według sądu, współpозwane Stowarzyszenie P. będące właścicielem samolotu nie ponosi żadnej odpowiedzialności za skutki wypadku lotniczego, albowiem faktycznie eksploatującym ten samolot był A. Oceniając podnoszony już w pierwszej instancji zarzut przedawnienia roszczenia Sąd Okręgowy wskazał, że 10 letni termin przedawnienia z art. 442 § 2 k.c. ma zastosowanie zarówno do roszczenia odszkodowawczego przeciwko J.C. jak i przeciwko A., który jest zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej przez osobę trzecią.

Apelację od tego wyroku złożyła powódka oraz pozwani J.C. i A.

Sąd Apelacyjny podzielił dotychczasową opinię o odpowiedzialności pozwanego J.C. na podstawie art. 415 k.c. Jako trafną ocenił wykładnię przepisów art. 72 i 73 prawa lotniczego i przyjęcie na ich podstawie odpowiedzialności pozwanego A., jako podmiotu eksploatującego statek powietrzny. Nie uznał jednak za właściwe zastosowanie art. 416 k.c. z tego względu, że J.C. - jako dyrektor A. - nie wchodził w skład zarządu stowarzyszenia, tj. organu uprawnionego do jego reprezentowania. Okoliczności faktyczne sprawy wyczerpywały natomiast w ocenie Sądu Apelacyjnego przesłanki odpowiedzialności A. na podstawie art. 430 k.c. Pomiędzy pozwanym Stowarzyszeniem a jego pracownikiem J.C. zachodziły relacje zwierzchnictwa i podporządkowania. Zarząd Stowarzyszenia określał zakres obowiązków dyrektora a ten podlegał kierownictwu zarządu. Organizatorem lotów widokowych w R. był A. J.C. wykonywał zatem czynności powierzone mu przez zwierzchnika na „własny rachunek” tego ostatniego. Podporządkowanie, o którym mowa w art. 430 k.c. obejmuje także działania zatrudnionych przez osobę prawną fachowców, którym przysługuje stosunkowo szeroki zakres samodzielności w podejmowaniu decyzji. Do zastosowania art. 430 k.c. nie jest wymagana podległość wskazówkom przełożonego wydawanym przy wykonywaniu konkretnej czynności.

Sąd Apelacyjny nie uwzględnił podniesionych w apelacji pozwanych zarzutów naruszenia art. 442 k.c. Skazanie pozwanego J.C. wyrokiem karnym, który uprawomocnił się w toku postępowania apelacyjnego powoduje, że w sprawie ma

zastosowanie art. 442 § 2 k.c. przewidujący 10 letni termin przedawnienia liczony od dnia popełnienia przestępstwa. Ten sam termin znajduje zastosowanie w stosunku do pozwanego Stowarzyszenia A. ponoszącego na podstawie art. 430 k.c. odpowiedzialność za cudzy czyn.

Sąd Apelacyjny nie podzielił poglądu Sądu Okręgowego, co do zastosowania art. 448 k.c. i zasądzenia zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych powódki. Uznał jednak, że zasądzona dotychczas kwota 120.000 złotych stanowi odpowiednie odszkodowanie należne na podstawie art. 446 k.c.

Skarga kasacyjna, jaką wniosło pozwane Stowarzyszenie A. od wyroku Sądu Apelacyjnego, została oparta na naruszeniu przepisów postępowania oraz przepisów prawa materialnego. W ramach drugiej podstawy (art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c.) zarzucono naruszenie art. 378 § 1 k.p.c. przez zaniechanie wyboru jednej ze zbiegających się w sprawie podstaw prawnych odpowiedzialności deliktowej pozwanego A., co skutkowało naruszeniem art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. przez brak wskazania podstawy prawnej odpowiedzialności tego pozwanego, co jednocześnie uniemożliwia ustalenie dlaczego Sąd Apelacyjny przyjął 10 letni termin przedawnienia. Naruszenie prawa materialnego miało polegać na błędnym zastosowaniu art. 430 k.c. wyłączonym przez przepisy art. 72 i 73 prawa lotniczego w związku z art. 436 § 1 k.c. a także na błędnej wykładni i zastosowaniu art. 442 § 2 k.c.

Powołując się na te podstawy, pozwane Stowarzyszenie domagało się uchylenia zaskarżonego orzeczenia w części oddalającej jego apelację i orzeczenia co do istoty sprawy przez zmianę orzeczenia sądu pierwszej instancji i oddalenie powództwa.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Jak trafnie przyjmuje się w judykaturze Sądu Najwyższego, zarzut naruszenia art. 328 § 2 k.p.c. w związku z art. 391 § 1 k.p.c. może stanowić usprawiedliwioną podstawę skargi kasacyjnej tylko wtedy, gdy uzasadnienie zaskarżonego wyroku nie posiada wszystkich koniecznych elementów bądź zawiera tak oczywiste braki, że uniemożliwiają kontrolę kasacyjną (por. m.in. wyroki z dnia 9 lipca 2008 r. I PK 2/08, nie publ.; z dnia 27 marca 2008 r., II CSK 315/07,

nie publ.; z dnia 21 lutego 2008 r., III CSK 449/07, nie publ.; z dnia 29 listopada 2007 r. V CSK 288/07 nie publ.). Analiza uzasadnienia zaskarżonego orzeczenia uprawnia stwierdzenie, że zostały spełnione wymagania stawiane w art. 328 § 2 k.p.c. Nie ma racji skarżące Stowarzyszenie podnosząc zaniechanie wyboru i wskazania podstawy prawnej jego odpowiedzialności deliktowej. Sąd drugiej instancji wyraźnie podał w pisemnych motywach, że tę podstawę stanowi art. 430 k.c. a dalszą konsekwencją jego zastosowania jest przyjęcie 10 letniego przedawnienia na podstawie obowiązującego wówczas art. 442 § 2 k.c. Inną natomiast rzeczą jest, czy przyjęta podstawa prawna odpowiedzialności A. jest właściwa. Są to jednak kwestie, które podlegają rozważeniu w ramach pierwszej podstawy zaskarżenia (art. 398³ § 1 pkt 1 k.p.c.).

Przy braku podstaw do uwzględnienia zarzutów naruszenia przepisów postępowania Sąd Najwyższy w postępowaniu kasacyjnym jest związany dotychczasowymi ustaleniami faktycznymi stanowiącymi podstawę zaskarżonego orzeczenia (art. 398¹³ § 2 k.p.c.).

Na ich tle, słusznie zarzuca się w skardze kasacyjnej niewłaściwe zastosowanie art. 430 k.c., jako jednej z zbiegających się norm właściwych dla ustalonego stanu faktycznego sprawy. Naruszenie w ten sposób prawa materialnego wpływa bezpośrednio na kwestionowany w skardze kasacyjnej wybór właściwej normy określającej termin przedawnienia roszczenia wobec pozwanego A.

Najogólniej rzecz ujmując zbieg norm zachodzi wtedy, gdy dany stan faktyczny podpada pod hipotezy więcej niż jednej normy prawnej. Poza najczęściej występującym w praktyce przypadkiem zbiegu odpowiedzialności *ex delicto* i *ex contractu*, którego skutki zostały uregulowane w art. 443 k.c., do zbiegu norm może dojść także w ramach tego samego rodzaju odpowiedzialności *ex delicto*. W piśmiennictwie wyodrębnia się zbieg norm rzeczywisty, określany też, jako realny oraz zbieg pozorny. Rzeczywisty zbieg zachodzi, gdy pokrywają się hipotezy zawarte w różnych normach prawnych a różne są ich dyspozycje.

Od realnego zbiegu norm, które zdarza się niezmiernie rzadko i do jego usunięcia niezbędna jest interwencja ustawodawcy, odróżnić należy zbieg rzekomy, kiedy

pomimo tej samej hipotezy stanowiącej element dwóch lub więcej norm prawnych, w rezultacie prawidłowo przeprowadzonego poszukiwania jednostkowej normy, zastosowanie znajdzie tylko jedna z będących w zbiegu norm. Jednym ze sposobów usunięcia zbiegu norm, poza wyraźnymi rozstrzygnięciami ustawowymi (por. art. 414, 449¹⁰ k.c.) jest uwzględnienie w procesie stosowania prawa reguł odwołujących się do jego obowiązywania. Wybór i zastosowanie jednej ze zbiegających się norm wywołuje dalsze następstwa prawne jak, chociażby - uprzedzając dalsze rozważania – w zakresie przedawnienia roszczeń.

W rozpoznawanej sprawie zachodzi konieczność rozstrzygnięcia kolizji między normą zawartą w art. 72 i 73 prawa lotniczego w związku z art. 436 k.c. a normą zawartą w art. 430 k.c. Normy prawne dotyczące ruchu lotniczego, uwzględniające specyfikę tego rodzaju transportu, zostały zawarte w odrębnym akcie legislacyjnym i mają co do zasady autonomiczny i podrzędny charakter wobec innych ogólnych rozwiązań. Dotyczy to także uregulowanych w prawie lotniczym kwestii odpowiedzialności za szkody spowodowane ruchem statków powietrznych. Koncentrując się zatem na relacjach pomiędzy normą ogólną (*lex generalis*) a normą szczególną (*lex specialis*) należy odwołać się do fundamentalnej zasady *lex specialis derogat legi generali*, która przyznając prymat normie szczególnej wyklucza jednocześnie zastosowanie normy ogólnej. O tym, że takie są relacje pomiędzy art. 72 i 73 prawa lotniczego oraz art. 430 k.c. przekonuje przede wszystkim treść art. 73 ust. 4 prawa lotniczego, który uregulowaną w art. 72 ust. 1 prawa lotniczego odpowiedzialnością osób eksploatujących statki powietrzne za szkody spowodowane ich ruchem objął także szkody wyrządzone przez osoby działające za eksploatującego statek powietrzny. Jak trafnie wskazuje się w literaturze, będą to członkowie personelu lotniczego lub inne osoby wykonujące określone czynności przy organizacji i wykonywaniu lotu. Do tej grupy należy zaliczyć także osoby zatrudnione przez eksploatującego statek powietrzny na podstawie umowy o pracę. W ten sposób, regulacja art. 72 ust. 1 oraz art. 73 ust. 1 prawa lotniczego zawiera wszystkie elementy normy zawartej w art. 430 k.c. mającej ogólny charakter a ponadto, poza specyficznym źródłem szkody wynikającym z ruchu statku powietrznego, mieści w sobie dalszą, szczególną pod względem podmiotowym cechę w porównaniu do treści art. 430

k.c. albowiem obejmuje wyłącznie osoby eksploatujące statki powietrzne. Co istotne, ten sam art. 73 ust. 4 prawa lotniczego samodzielnie reguluje kwestię odpowiedzialności osoby używającej statek powietrzny przez osoby za nią działające w razie przekroczenia udzielonych im uprawnień.

Z tych względów należy uznać, że norma zawarta w art. 72 ust. 1 w związku z art. 73 ust. 1, 2 i 4 prawa lotniczego i art. 436 § 1 k.c., mająca szczególny charakter wobec postanowienia art. 430 k.c., samodzielnie reguluje kwestię odpowiedzialności osoby eksploatującej statek powietrzny za szkody spowodowane ruchem tych statków powstałe z winy działających za nie osób, w tym także osób, które przy wykonywaniu czynności związanych z użyciem statku powietrznego podlegają kierownictwu osoby eksploatującej statek powietrzny i mają obowiązek stosować się do jego wskazówek. Taka relacja zachodzi także pomiędzy osobą eksploatującą statek powietrzny a zatrudnionym przez nią na podstawie umowy o pracę dowódcą statku powietrznego. Nie wykluczają jej szczególne obowiązki oraz szeroka samodzielność dowódcy statku powietrznego, którego uprawnienia zostały określone w art. 59 i nast. prawa lotniczego (art. 115 i nast. ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze jedn. tekst Dz. U. z 2006 r., nr 100, poz. 969 ze zm. nazywanej dalej prawem lotniczym z 2002 r.). Nie jest to jednak niezależność bezwzględna. Dowódca pozostaje cały czas członkiem załogi i pracownikiem podmiotu eksploatującego statek powietrzny. Do przyjęcia stosunku podporządkowania, o którym mowa w art. 430 k.c. – jak trafnie przyjął Sąd Apelacyjny – nie jest wymagana podległość wskazówkom przełożonego wydawanym przy wykonywaniu konkretnej czynności, ale wystarczy ogólne podporządkowanie organizacyjne.

Zgodnie z treścią art. 72 ust. 1 prawa lotniczego obowiązującego w dacie przedmiotowego zdarzenia odpowiedzialność osób eksploatujących statki powietrzne za szkody spowodowane ruchem tych statków z wyjątkami, które nie mają znaczenia w sprawie, normują przepisy prawa cywilnego o odpowiedzialności za szkody wyrządzone przy posługiwaniu się mechanicznymi środkami komunikacji poruszającymi za pomocą sił przyrody. Zawarte w art. 72 ust. 1 odesłanie do kodeksu cywilnego rozstrzyga podstawę prawną odpowiedzialności pozwanego A. za szkody wyrządzone ruchem statku powietrznego pilotowanego przez osobę

zatrudnioną przez A., którą wypełnia art. 436 § 1 k.c. Pozwane Stowarzyszenie A., którego zasadniczym celem jest propagowanie i rozwijanie lotnictwa polskiego, a zwłaszcza szkolenia i sportów lotniczych, nie prowadzi w znaczeniu przedmiotowym przedsiębiorstwa ani zakładu w rozumieniu art. 435 § 1 k.c., które miałyby służyć realizacji określonych zadań gospodarczych. Ponadto wskazany cel stowarzyszenia jest realizowany w różny sposób a tylko jednym z nich jest używanie statków powietrznych, wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody. W orzecznictwie Sądu Najwyższego ukształtował się pogląd, że w art. 435 § 1 k.c. chodzi o przedsiębiorstwo lub zakład, które jako całość wprawiane są w ruch za pomocą sił przyrody. Bez użycia tych sił wymienione jednostki nie osiągnęłyby celu, dla którego zostały utworzone. Wobec tego, do zastosowania tej podstawy odpowiedzialności nie wystarczy wykorzystanie działania urządzeń wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody jedynie do realizacji części ich zadań (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 21 sierpnia 1987 r., sygn. akt II CR 222/87, OSNC 1989/1/17; z dnia 11 stycznia 1990 r., sygn. akt I CR 1377/89, OSNC 1991/2-3/32; z dnia 18 września 2002 r., sygn. akt III CKN 1334/00, nie publ.; z dnia 6 lutego 2004 r., sygn. akt II CK 397/02, nie publ.; z dnia 10 października 2008 r., sygn. akt II CSK 2008/08 nie publ. oraz). Dlatego, przez odesłanie z art. 72 ust. 1 prawa lotniczego, do odpowiedzialności pozwanego A. ma zastosowanie art. 436 § 1 k.c. Stosownie do jego brzmienia, osoba eksploatująca statek powietrzny odpowiada na zasadzie ryzyka za szkody na osobie lub w mieniu wyrządzone przez ruch tych statków o ile nie zajdą okoliczności wyłączające tę odpowiedzialność przewidziane w prawie lotniczym (art. 72 ust. 2) lub w art. 435 § 1 k.c., do którego nawiązuje art. 436 § 1 k.c. Dowódca statku powietrznego odpowiada za własny czyn zawiniony na podstawie art. 415 k.c. solidarnie – na podstawie art. 73 ust. 7 prawa lotniczego – z osobą eksploatującą statek powietrzny, która na podstawie art. 72 ust. 1 prawa lotniczego w związku z art. 436 § 1 k.c. odpowiada na zasadzie ryzyka, także za czyn własny. Różne kwalifikacje prawne podstaw odpowiedzialności sprawców szkody za ich własne niedozwolone zachowania mają bezpośrednie znaczenie dla określenia początku i terminów biegu przedawnienia roszczeń odszkodowawczych. Jeśli każdy ze sprawców szkody wyrządzonej czynami niedozwolonymi odpowiada za własny czyn i to na różnych podstawach prawnych, odpowiedzialność sprawcza

podlega ocenie we wszelkich aspektach według właściwej indywidualnej podstawy prawnej tej odpowiedzialności. Podobnie jak przyjął Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 11 lutego 2003 r. w odniesieniu do kierującego pojazdem mechanicznym odpowiadającego na podstawie art. 415 k.c. i jego posiadacza ponoszącego odpowiedzialność na podstawie art. 436 § 1 k.c. (sygn. akt V CKN 1664/00, OSNC 2004/5/75) także w ramach solidarnej odpowiedzialności osoby eksploatującej statek powietrzny oraz dowódcy statku powietrznego należy uznać, że jeżeli pilotujący statek powietrzny spowodował szkodę zawinionym zachowaniem kwalifikowanym jako przestępstwo w rozumieniu przepisów prawa karnego, to roszczenie przeciwko temu sprawcy o naprawienie szkody ulegało z mocy art. 442 § 2 k.c. przedawnieniu z upływem dziesięciu lat od dnia popełnienia przestępstwa. Wymieniony przepis regulujący przedawnienie nie dotyczy osoby eksploatującej statek powietrzny ponoszącej odpowiedzialność za własny czyn na zasadzie ryzyka na podstawie powołanych przepisów prawa lotniczego w związku z art. 436 § 1 k.c.

W podsumowaniu dotychczasowych rozważań uzasadnione jest przyjęcie, że pozwane Stowarzyszenie A. ponosi na podstawie art. 72 ust. 1 w związku z art. 436 § 1 k.c. odpowiedzialność odszkodowawczą z tytułu czynu niedozwolonego na zasadzie ryzyka za czyn własny a ponieważ wyłączone jest w tym zakresie stosowanie art. 430 k.c. do ustalenia początku biegu oraz terminu przedawnienia roszczenia przeciwko temu sprawcy nie uwzględnia się surowych konsekwencji uznania zachowania pilotującego statek powietrzny za zbrodnię lub występki.

Na podobnej zasadzie, wynikającej z relacji pomiędzy przepisem ogólnym i przepisem szczególnym, stosownie do treści obowiązującego w dacie wypadku lotniczego art. 90 ust. 1 prawa lotniczego, roszczenia z tytułu szkody, o której w art. 72 przedawniają się z upływem lat trzech od daty zdarzenia, które tę szkodę spowodowało. Jeśli zatem przyjąć, że pozwane Stowarzyszenie ponosi na zasadzie odesłania do art. 436 § 1 k.c. odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za szkodę, o której mowa w art. 72 ust. 1 prawa lotniczego spowodowaną ruchem statku powietrznego także wtedy, gdy szkoda powstała na skutek zawinionego zachowania członka załogi statku powietrznego zatrudnionego przez osobę eksploatującą ten statek, wówczas zgodnie z art. 90 ust. 1 prawa lotniczego bieg

przedawnienia roszczenia odszkodowawczego rozpoczął się od dnia wypadku t.j. od dnia 10 czerwca 2001 r. a przedawnienie nastąpiłoby z upływem trzech lat od tej daty, czyli z końcem dnia 10 czerwca 2004 r. Jednak przed upływem terminu przedawnienia z dniem 3 października 2002 r. utraciła moc ustawa z dnia 31 maja 1962 r. Prawo lotnicze a uchwalone w jej miejsce nowe prawo lotnicze z 2002 r. nie zawiera żadnych postanowień dotyczących terminu przedawnienia roszczeń z tytułu szkód spowodowanych ruchem statków powietrznych. Ta sama ustawa nie rozstrzyga także, jakie przepisy o przedawnieniu należy stosować do roszczeń powstałych przed wejściem jej w życie. Ponieważ rozpatrywane zagadnienia dotyczą cywilnoprawnych stosunków, właściwe jest poszukiwanie odpowiedniego rozwiązania w treści przepisów wprowadzających kodeks cywilny (por. też wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2007 r., sygn. akt I CSK 84/07, nie publ.). Na podstawie art. XXXV pkt 1 tej ustawy można przyjąć, że po wejściu w życie nowego prawa lotniczego z 2002 r. do nieprzedawnionych wówczas roszczeń odszkodowawczych powstałych na podstawie obowiązującego poprzednio prawa lotniczego stosuje się przepisy nowej ustawy dotyczące przedawnienia a wobec ich braku w nowym prawie lotniczym, aż do upływu terminu przedawnienia miał zastosowanie art. 422 § 1 k.c. z tym, że początek biegu przedawnienia podlegał ocenie według przepisów dotychczasowych, czyli według art. 90 ust. 1 prawa lotniczego. W konkluzji tych rozważań przyjąć należy, że do roszczeń powódki ma zastosowanie trzyletni termin przedawnienia roszczenia z art. 442 § 1 k.c., który rozpoczął bieg z dniem wypadku lotniczego a to pozwala uznać za usprawiedliwione zarzuty skargi kasacyjnej kwestionujące zastosowanie do roszczenia powódki 10 letniego terminu przedawnienia z art. 442 § 2 k.c.

W tym stanie rzeczy ujawniają się nowe, wymagające rozważenia okoliczności, a zwłaszcza, czy podniesiony przez pozwane Stowarzyszenie zarzut przedawnienia roszczenia jest skuteczny ze względu na charakter samego roszczenia, czas opóźnienia w jego dochodzeniu oraz podejmowane przez powódkę wcześniejsze działania zmierzające do uzyskania pomocy prawnej w celu dochodzenia roszczenia przed sądem. Tych okoliczności nie rozważał do tej pory sąd drugiej instancji, uznając, że nie doszło do przedawnienia roszczenia.

Dlatego nie może do nich odnieść się Sąd Najwyższy rozpatrujący skargę kasacyjną pozwanego Stowarzyszenia i to także pomimo podjęcia w skardze kasacyjnej próby oceny ewentualnego zarzutu nadużycia prawa podmiotowego

Z tych względów Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. uchylił wyrok Sądu Apelacyjnego w zaskarżonej części i przekazał sprawę temu sądowi w tym zakresie do ponownego rozpoznania.