

POSTANOWIENIE

Dnia 21 sierpnia 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Mirosława Wysocka (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Antoni Górski

SSN Bogumiła Ustjanicz

Protokolant Bogumiła Gruszka

w sprawie z powództwa M. B., L. K., małoletniej A. L. reprezentowanej przez przedstawiciela ustawowego W. L., i innych przeciwko E. A. Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

o zapłatę,
na posiedzeniu jawnym w Izbie Cywilnej
w dniu 21 sierpnia 2014 r.,
na skutek zagadnienia prawnego przedstawionego przez Sąd Okręgowy w P.
postanowieniem z dnia 18 marca 2014 r.,

"W jakim terminie ulega przedawnieniu roszczenie pasażera domagającego się od przewoźnika lotniczego zryczałtowanego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 261/2004 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?"

odmawia podjęcia uchwały.

UZASADNIENIE

Przedstawione przez Sąd Okręgowy zagadnienie prawne wyłoniło się przy rozpoznawaniu apelacji pozwanego E. A. Sp. z o.o. w P. od wyroku Sądu Rejonowego w P., zasądzającego na rzecz powodów kwoty po 400 EUR z odsetkami 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. L 46/1). O tym, że pasażerowie opóźnionych lotów mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w tym przepisie, przy spełnieniu określonych w nim warunków (w tym przekroczenia opóźnienia o 3 godziny), orzekł Trybunał Sprawiedliwości m.in. w wyrokach z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 *Sturgeon i in.* oraz z dnia 23 października 2012 r. w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10 *Nelson i in.* Podstawę faktyczną żądania powodów stanowiło opóźnienie realizowanego przez pozwaną w dniu 26 lutego 2011 r. lotu pasażerskiego na trasie z F. do P., w wyniku którego samolot dotarł do miejsca przeznaczenia spóźniony o 4 godziny i 40 minut. Powództwa zostały wniesione w dniu 5 lutego 2013 r., a zatem po upływie roku, i jednocześnie przed upływem dwóch lat, od zdarzenia.

Apelacja pozwanego została oparta m.in. na zarzucie wadliwego niezastosowania art. 778 k.c. przewidującego roczny termin przedawnienia roszczeń z umowy przewozu osób i błędnego przyjęcia przez Sąd pierwszej instancji, że do roszczeń powodów ma zastosowanie dwuletni termin przedawnienia, przy uwzględnieniu art. 205 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (jedn. tekst: Dz. U. 2013, poz. 1393) oraz na podstawie Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w dniu 12 października 1929 r. („konwencja warszawska”, Dz. U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49) i Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. („konwencja montrealaska”, Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235).

Sąd Okręgowy stwierdził, że rozstrzygnięcie sporu wymaga udzielenia odpowiedzi na pytanie, w jakim terminie przedawnia się roszczenie oparte na art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Powołał się na wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11, *More KLM*, w którym Trybunał stwierdził, że przewidziany w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 środek w postaci odszkodowania znajduje się poza zakresem stosowania konwencji warszawskiej i montrealaskiej, i co za tym idzie - do powództw

wytoczonych na podstawie tego przepisu nie ma zastosowania dwuletni okres przedawnienia przewidziany w konwencji warszawskiej (art. 29) i w konwencji montrealskiej (art. 35). Trybunał wskazał też, że wobec tego, iż rozporządzenie nie zawiera żadnego przepisu dotyczącego terminu przedawnienia roszczeń dochodzonych przed sądami krajowymi, termin do wytoczenia powództwa o odszkodowanie na podstawie art. 7 rozporządzenia jest określany przez prawo krajowe każdego państwa członkowskiego, o ile jego zasady proceduralne są zgodne z zasadami równoważności i skuteczności.

Zastosowanie przepisów prawa krajowego wymaga uwzględnienia, że chociaż stosownie do art. 778 k.c. roszczenia z tytułu umowy przewozu osób przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu lub dnia, w którym miał być wykonany, to jednocześnie z art. 775 k.c. wynika, że przepisy kodeksu dotyczące umowy przewozu stosuje się tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Odrębne przepisy w zakresie transportu lotniczego są zawarte w ustawie Prawo lotnicze, która nie reguluje kwestii przedawnienia roszczeń wynikających z korzystania z tego transportu przez osoby fizyczne. Stosownie do art. 205 Prawa lotniczego, do umowy przewozu, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami tej ustawy i umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego. Jednocześnie w art. 208 stanowi się, że przewoźnik lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów, bagażu i towarów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych, stosownie do zakresu ich stosowania oraz że postanowienia tych umów stosuje się do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W tym kontekście normatywnym, w ocenie Sądu Okręgowego, można rozważyć ocenę przedawnienia roszczeń powodów, wynikających z umowy przewozu lotniczego, zarówno na podstawie art. 778 k.c. – wobec braku regulacji w którymkolwiek z przepisów szczególnych, jak i na podstawie art. 118 k.c. - jeżeli przyjmie się, że wynikające z art. 775 k.c. wyłączenie przepisów kodeksu cywilnego dotyczących umowy przewozu ma charakter „nieodwracalny” z powodu uregulowania kwestii

przedawnienia roszczeń z tytułu przewozu lotniczego w Prawie lotniczym oraz w konwencjach warszawskiej i montrealskiej. Sąd Okręgowy nie wykluczył, lecz ze względu na autonomiczny charakter rozważanego roszczenia za najmniej uzasadnione uznał zastosowanie - jak uczynił w sprawie Sąd pierwszej instancji – dwuletniego terminu przedawnienia przewidzianego w konwencji montrealskiej. Podkreślił, że w każdym wypadku należy mieć na względzie, by przyjęte rozwiązanie pozostawało w zgodzie z zasadą równoważności i skuteczności prawa unijnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

W orzecznictwie Sądu Najwyższego wszechstronnie wyjaśniono, w jaki sposób powinny być Sądowi Najwyższemu przedstawiane zagadnienia prawne na podstawie art. 390 § 1 k.p.c. Zgodnie z jednolitym i utrwalonym stanowiskiem, dopuszczalne jest tylko przedstawianie pytań „do rozstrzygnięcia”, formułujących, do wyboru adresata, dwie możliwe alternatywne odpowiedzi, nie jest natomiast dopuszczalne wystąpienie z pytaniem otwartym („do uzupełnienia”), o nieokreślonych możliwościach odpowiedzi; za tym stanowiskiem przemawia zarówno treść normatywna art. 390 § 1 k.p.c., jak i postulat ścisłej wykładni tego wyjątkowego przepisu (por. m.in. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 30 marca 1999 r., III CZP 62/98, OSNC 1999, nr 10, poz. 166 oraz postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 13 kwietnia 2000 r., III CZP 2/00, OSNC 2000, nr 11, poz. 200, z dnia 19 września 2000 r., III CZP 28/00, niepubl., z dnia 22 października 2002 r., III CZP 64/02, niepubl., z dnia 25 października 2006 r., III CZP 73/06, Biul. SN 2007, nr 1, s. 18, z dnia 19 stycznia 2007 r., III CZP 135/06, niepubl. i z dnia 30 marca 2011 r., III CZP 6/11, niepubl.). Jeżeli zagadnienie prawne przedstawione przez sąd ma postać pytania otwartego (do uzupełnienia) - a z takim wystąpił Sąd Okręgowy w P. - uzasadniona jest odmowa podjęcia uchwały.

Należy też zwrócić uwagę, że jedynym przepisem wymienionym w pytaniu jest przepis prawa unijnego (art. 7 rozporządzenia 261/2004). Wykładnia prawa unijnego jest zastrzeżona do właściwości Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (por. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 kwietnia 2010 r., III CZP

3/10, OSNC 2010, nr 11, poz. 155). Sformułowanie sentencji zagadnienia prawnego może budzić wątpliwość co do przedmiotu wykładni, i w konsekwencji – kompetencji do jej podejmowania, chociaż jednocześnie z uzasadnienia postanowienia wynika, że Sąd przyjął jako miarodajną wykładnię dokonaną w powołanych orzeczeniach TSUE.

Podjęcie uchwały rozstrzygającej zagadnienie prawne przedstawione na podstawie art. 390 § 1 k.p.c. może nastąpić tylko wtedy, gdy stan faktyczny sprawy został, w zakresie objętym tym zagadnieniem i dla jego wyjaśnienia istotnym, w sposób pełny ustalony (por. postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 14 października 2002 r., III CZP 62/02, OSNC 2004, nr 1, poz. 7, z dnia 14 września 2006 r., III CZP 26/12, niepubl., z dnia 12 marca 2010 r., III CZP 7/10, niepubl. i z dnia 6 czerwca 2012 r., III CZP 26/12, niepubl.). Wypowiedź w kwestii przedawnienia danego roszczenia może nastąpić jedynie na kanwie jednoznacznie ustalonego stosunku zobowiązaniowego, z którego roszczenie to wynika. Sąd Okręgowy operuje w swych rozważaniach pojęciem umowy przewozu, nie poczynił jednak żadnych konkretnych ustaleń dotyczących umowy łączącej strony, stwierdzając jedynie, że pozwany „realizował spóźniony lot”.

Stosownie do art. 2 pkt b rozporządzenia (WE) nr 261/2004, w jego rozumieniu „obsługujący przewoźnik” oznacza zarówno przewoźnika wykonującego umowę zawartą z pasażerem, jak i przewoźnika, który nie pozostaje z pasażerem w bezpośrednim stosunku umownym, lecz na podstawie upoważnienia udzielonego przez podmiot mający umowę z pasażerem, przewóz faktycznie wykonuje; pierwszy z nich nazywany jest „przewoźnikiem umownym”, drugi - „przewoźnikiem faktycznym” (por. także art. 3 ust. 5 rozporządzenia). Przyjęty reżim odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego wychodzi zatem poza ramy odpowiedzialności kontraktowej, w szczególności poza ramy umowy przewozu. Ponadto, podróż lotnicza może odbywać się na podstawie samodzielnej umowy o przewóz zawartej pomiędzy pasażerem i przewoźnikiem, może też być realizowana na podstawie mieszanej umowy o usługę turystyczną. Wymienione czynniki nie mają wprawdzie wpływu na zastosowanie przepisów rozporządzenia, ale nie pozostają obojętne dla ustalenia rodzaju stosunku zobowiązaniowego łączącego strony, a w konsekwencji, dla właściwego wyboru przepisu

określającego przedawnienie roszczenia wynikającego z tego stosunku. Ma to także wpływ na ocenę, czy przedstawione zagadnienie prawne ma rzeczywiste znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy.

Z omówionych względów Sąd Najwyższy odmówił podjęcia uchwały, na podstawie art. 61 § 1 ustawy z dnia 23 listopada 2002 r. o Sądzie Najwyższym (Dz. U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.).

Sąd Okręgowy w przedstawionym zagadnieniu prawnym nie powołał przepisów o przedawnieniu, których alternatywne zastosowanie należałoby rozważyć.

W uzasadnieniu postanowienia Sąd odniósł się powściągliwie do możliwości zastosowania dwuletniego terminu przedawnienia przewidzianego w art. 35 konwencji montrealskiej, ze względu na to, że - pomimo iż konwencja stanowi część krajowego porządku prawnego - terminy przedawnienia w niej określone nie stosują się do roszczeń uregulowanych autonomicznie w rozporządzeniu nr 261/2004. Zastrzeżenia Sądu Okręgowego są uzasadnione.

Bezpośrednie stosowanie konwencji, stanowiącej część krajowego porządku prawnego, dotyczy tych stosunków, które są objęte jej regulacją. Jak wskazano, w wyroku z dnia 22 listopada 2012 r., C-139/11 TSUE wyraźnie stwierdził, że przewidziany w art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 środek w postaci odszkodowania pozostaje poza regulacją konwencji warszawskiej i montrealskiej. Stwierdzenie to pozostaje w zgodzie z zasadniczą różnicą pomiędzy odszkodowaniami uregulowanymi w konwencjach i odszkodowaniem uregulowanym w rozporządzeniu, którą wyeksponował Trybunał Sprawiedliwości w wyroku (pkt 43) z dnia 10 stycznia 2006 r., C- 344/04, *IATA v. Department for Transport*. Trybunał wskazał, że opóźnienia w transporcie lotniczym mogą powodować powstanie dwóch rodzajów szkód: z jednej strony, szkody niemal identyczne dla wszystkich pasażerów, których naprawienie może nastąpić w formie ujednoliconego dla wszystkich poszkodowanych środka, przybierającego postać zryczałtowanego odszkodowania, z drugiej strony - szkody indywidualne, których naprawienie wymaga skonkretyzowanej oceny *a casu ad casum* rozmiaru spowodowanych szkód i może stanowić wyłącznie przedmiot świadczenia

zindywidualizowanego. Według Trybunału, konwencja montrealaska reguluje warunki przyznawania odszkodowań tylko w odniesieniu do szkód drugiego rodzaju.

Podejmując rozważania w kwestii przedawnienia na gruncie prawa krajowego, Sąd Okręgowy trafnie zauważył, że stosowanie przepisów tego prawa wymaga, by przewidziane nim zasady proceduralne były zgodne z zasadami równoważności i skuteczności.

Najogólniej, zasada równoważności (niedyskryminacji) wymaga, by warunki proceduralne dochodzenia roszczeń unijnych nie były mniej korzystne, niż te, które dotyczą podobnych roszczeń prawa krajowego, a zasada skuteczności oznacza, że norma proceduralna nie może prowadzić do uniemożliwienia lub nadmiernego utrudniania wykonywania w praktyce praw uzyskanych na mocy prawa Unii. Ewentualne przyjęcie na podstawie prawa krajowego terminu krótszego, niż przewiduje konwencja montrealaska nie wskazywałoby samo przez się na naruszenie tych zasad, przy uwzględnieniu przyjętego wcześniej założenia, że konwencja montrealaska i przepisy rozporządzenia nr 261/2004 nie regulują takich samych lub podobnych roszczeń, ani wzajemnie się nie zastępują i nie uzupełniają. Warto też zauważyć, że w orzecznictwie TSUE w kwestii terminów dochodzenia roszczeń w świetle tych zasad pozostawia się stosunkowo dużą swobodę państwom członkowskim, poddając te terminy ocenie w szczególności pod kątem tego, czy są one „rozsądne”; w interesie pewności prawa jest wprowadzenie rozsądnych terminów dochodzenia roszczeń, co do których nie można twierdzić, by powodowały, że uzyskanie zaspokojenia roszczenia jest niemożliwe lub nadmiernie utrudnione (por. wyroki TS z dnia 17 listopada 1998 r., C-228/96, *Aprile Srl* i z dnia 17 czerwca 2004 r., C-30/02, *Recheio Cash & Carry S.A.*). Porównywanie okresu przedawnienia danego roszczenia z okresami przedawnienia w innych porządkach krajowych jest zawodne, ponieważ przepisy takie nie są „prawem unijnym”, może być natomiast przydatne przy ocenie dokonywanej pod kątem wskazanego kryterium „rozsądnego” ograniczenia. Nie bez znaczenia dla wyniku tej oceny jest też charakter roszczenia, w rozważanym wypadku mającego postać swoistej kary ustawowej, przysługującej w ściśle określonej kwocie i nieobciążającej uprawnionego poważnymi

obowiązkami dowodowymi; jak wskazano, roszczenie to różni się w sposób istotny od roszczeń dochodzonych na podstawie konwencji montrealskiej.

Z art. 775 k.c. oraz art. 205 i 208 Prawa lotniczego wynika ciąg odesłań, najpierw do przepisów regulujących transport lotniczy, następnie z powodu braku unormowania kwestii przedawnienia w tych przepisach - do umów międzynarodowych, stosownie do zakresu ich zastosowania, a w wypadku nieuregulowania w nich danej kwestii - powrót do przepisów prawa cywilnego. Na końcu tego łańcucha pojawia się pytanie o to, które konkretnie przepisy prawa cywilnego (kodeksu cywilnego) należy zastosować.

Wykładnia art. 775 k.c. pod kątem zakresu wynikającego z niego odesłania wymaga w pierwszej kolejności uwzględnienia jego brzmienia, z którego wynika, że przepisy tytułu XXV „Umowa przewozu” stosuje się tylko o tyle, o ile dany przewóz nie jest uregulowany odrębnymi przepisami, co przemawiałoby za tezą o definitywnym wyłączeniu stosowania kodeksowych przepisów o umowie przewozu do przewozu lotniczego, niewątpliwie regulowanego odrębnymi przepisami. Jak jednak wiadomo, sens przepisów prawnych może zależeć zarówno od kontekstu językowego, jak również od kontekstów systemowego i funkcjonalnego. Odesłanie do stosowania innych przepisów nie ma w kodeksie formy jednorodnej i zakres odesłania (wyłączenia) może być różny w zależności od sformułowania przepisu i kontekstu normatywnego; w szczególności zabieg taki może polegać na tym, że określone przepisy w ogóle stosuje się tylko wtedy, gdy danych stosunków nie reguluje inny akt normatywny (przepis) albo na tym, że stosuje się je wtedy, gdy stosunki te są co prawda uregulowane w innych przepisach, ale nie obejmują one konkretnej kwestii. W kodeksie cywilnym wyłączenie stosowania przepisów przybiera różne postaci, m.in.: wyłączenia większej grupy przepisów w relacji do całej instytucji, wyłączenia stosowania konkretnego przepisu, wyłączenia nie wskazujące, jakich przepisów nie stosuje się, ale zawierające ogólne odesłanie do „odrębnych przepisów”, wyłączenia, z których wynika warunkowe stosowanie przepisów dotyczących danej instytucji uzależnione od uprzedniego wykluczenia obowiązywania innych uregulowań. Spojrzenie na przepis w kontekście innych regulacji odsyłających (wyłączających), i ich wykładni, może ułatwić odtworzenie jego właściwego znaczenia. Innym aspektem

zagadnienia jest to, czy rozważanie relacji *lex generalis/lex specialis* dotyczy relacji ustaw jako całości, czy relacji pomiędzy poszczególnymi przepisami ustaw. Wreszcie, bywa przydatne zbadanie sposobu uregulowania zbliżonych stosunków prawnych.

Wymienione czynniki mogą wpływać na przyjęcie i przedstawienie argumentów przesądzających o ukształtowaniu się ostatecznego rezultatu poszukiwania właściwego znaczenia normy prawnej.