

GŁOSA DO UCHWAŁY SĄDU NAJWYŻSZEGO Z 17.03.2017, III CZP 111/16

DATA PRZESŁANIA: 15.11.2017, DATA AKCEPTACJI: 03.04.2018, KOD JEL: K12

Dorota Ambrożuk

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin
e-mail: dorota.ambrozuk@wzieu.pl

STRESZCZENIE

Autorka omawia uchwałę SN z 17 marca 2017 roku, III CZP 111/16, w której SN opowiedział się za stosowaniem rocznego terminu przedawnienia roszczeń, wynikającego z art. 778 k.c., do roszczeń z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 o zryczałtowane odszkodowanie za odwołanie lotu, odmowę przyjęcia na pokład, opóźnienie w przewozie. Glosatorka aprobuje tezę uchwały SN, wskazując jednocześnie na niedostatki jej argumentacji. W szczególności jako właściwe należy jej zdaniem uznać stanowisko SN co do kontraktowego charakteru odpowiedzialności przewoźnika z omawianego tytułu nawet w sytuacji, gdy pasażera nie wiąże z przewoźnikiem bezpośredni stosunek prawny. Glosatorka odwołuje się tu do konstrukcji umowy na rzecz osoby trzeciej. Wskazuje także na obowiązującą w prawie lotniczym zasadę bezpośredniej odpowiedzialności przewoźnika faktycznego. Aprobuje wybór art. 778 k.c. pomimo istnienia „odrębnych przepisów” w zakresie umowy przewozu lotniczego, o których mowa w art. 775 k.c. Jednocześnie wskazuje na niemożliwość stosowania do roszczeń, o których mowa, art. 77 ustawy – Prawo przewozowe.

SŁOWA KLUCZOWE

przewóz osób, zryczałtowane odszkodowanie, termin przedawnienia

Teza uchwały SN z 17 marca 2017 roku, III CZP 111/16¹

Roszczenie o odszkodowanie przewidziane w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 roku 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.

¹ [http://www.sn.pl/orzecnictwo/SitePages/Baza_orzeczen.aspx?Sygnatura=III CZP 111/16 \(1.07.2017\)](http://www.sn.pl/orzecnictwo/SitePages/Baza_orzeczen.aspx?Sygnatura=III CZP 111/16 (1.07.2017)).

GLOSA

Głosowaną uchwałą SN rozstrzygnął istotny i powodujący rozbieżności w orzecznictwie, jak i doktrynie² problem ustalenia terminu przedawnienia roszczeń wynikających z rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 roku, ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91³, na mocy którego przyznano pasażerom linii lotniczych możliwość dochodzenia od przewoźników lotniczych zryczałtowanych odszkodowań (art. 7)⁴.

O złożoności tego problemu świadczą zadane przez Sąd Okręgowy w W. cztery ułożone kaskadowo pytania prejudycjalne, odzwierciedlające rozbieżności w orzecznictwie sądów cywilnych, które do ww. roszczeń stosowały: roczny termin przedawnienia wynikający z art. 778 k.c.⁵, termin dwuletni przewidziany art. 35 ust. 1 konwencji montrealskiej⁶, trzyletni termin przedawnienia zgodnie z art. 442(1) § 1 k.c. oraz dziesięcioletni termin przedawnienia na podstawie art. 118 w zw. z art. 120 § 1 k.c.⁷

Na marginesie wskazać należy, że WSA w Warszawie uznał nawet, że roszczenie o wypłatę odszkodowania z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 w ogóle nie ulega przedawnieniu⁸, a NSA stanowisko takie zaakceptował, stwierdzając, że brak odesłania w ustawie – Prawo lotnicze⁹ do przepisów k.c. przy wydawaniu decyzji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, na podstawie art. 205b ust. 1 pkt 2 pr. lot., oznacza brak podstaw do stosowania przepisów o przedawnieniu roszczeń znajdujących się w tym kodeksie¹⁰. NSA wskazał, że choć przedmiotem rozstrzygnięcia administracyjnego jest należność pieniężna pomiędzy przewoźnikiem lotniczym a pasażerami, to ustawowe określenie drogi administracyjnej do jej ustalenia powoduje, że ustalenie to następuje w ramach stosunku administracyjnoprawnego, w którym organ władczo orzeka o wynikających

² Zob. (Kunert-Diallo, 2014, s. 60–61), której zdaniem najlepszym rozwiązaniem byłby dwuletni termin przedawnienia. Za rocznym terminem przedawnienia z art. 778 k.c. wypowiedzieli się natomiast (Kasprzyk, Konert, 2017, s. 66), a także (Ambrożuk, Wesołowski, w druku).

³ Dz.Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1.

⁴ Na mocy art. 4 ust. 3 oraz art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 261/2004 prawo do zryczałtowanego odszkodowania pasażerom linii lotniczych przyznano w sytuacji: 1) odmowy przyjęcia na pokład i 2) odwołania lotu. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyrokiem z 19.11.2009 w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07 Sturgeon i inni (ECLI:EU:C:2009:716) oraz wyrokiem z 23.10.2012 w połączonych sprawach C-581/10 i C-629/10 Nelson i inni (ECLI:EU:C:2012:657) przyznał także prawo do zryczałtowanego odszkodowania w przypadku opóźnienia lotów, gdy opóźnienie wynosi ponad 3 godziny. Zryczałtowane odszkodowania wynoszą 250, 400 lub 600 euro, w zależności od długości i charakteru lotu (wewnątrzwspólnotowy czy inny).

⁵ Tak np. SO w Szczecinie w wyroku z 25.03.2014 w sprawie II Ca 1299/13, utrzymującym wyrok SR Szczecin-Centrum w Szczecinie z 30.07.2013 w sprawie III C 365/13.

⁶ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu 28.05.1999 (Dz.U. 2007, nr 37, poz. 235). Dwuletni termin przedawnienia przewidziany ww. konwencją zastosował do roszczenia o zryczałtowane odszkodowanie wynikające z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 m.in. SR dla m.st. Warszawy w wyroku z 31.07.2015 w sprawie II C 2491/13.

⁷ Tak np. SR dla m.st. Warszawy w wyroku z 26.02.2016 w sprawie II C 1136/15 czy w wyroku z 14.03.2016 w sprawie II C 2709/15.

⁸ Tak WSA w Warszawie w wyroku z 22.05.2014 w sprawie VII SA/Wa 2412/13, LEX nr 1564821, a także w wyroku z 1.06.2015 w sprawie VII SA/Wa 2048/14, www.orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/76EC216658 (11.09.2017).

⁹ Ustawa z 3.07.2002, t.j.: Dz.U. 2017, poz. 959, z późn. zm., dalej pr. lot.

¹⁰ Wyrok NSA z 2.08.2016 w sprawie I OSK 2714/15, oddalający skargę kasacyjną od ww. wyroku WSA w Warszawie z 1.06.2015, wymienionym w przypisie nr 8, www.orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/D72171B78E (11.09.2017).

z ustawy obowiązkach przewoźnika lotniczego, będącego jedną ze stron tego stosunku prawnego. Wydając to orzeczenie, NSA zignorował okoliczność, że roszczenie o zryczałtowane odszkodowanie ma charakter cywilnoprawny oraz że dochodzenie tego roszczenia jest możliwe także przed sądem cywilnym, gdyż zgodnie z uchwałą SN z 7.02.2014, III CZP 113/13¹¹, w sprawie, w której pasażer domaga się od przewoźnika lotniczego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, zachodzi przemienność drogi postępowania przed sądami powszechnymi lub przed Prezesem ULC¹².

Przyczyny wskazanych wyżej rozbieżności co do terminu przedawnienia roszczenia o zryczałtowane odszkodowanie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy upatrywać przede wszystkim w tym, że rozporządzenie to, stanowiące jedyną podstawę przyznania odszkodowania, nie reguluje zagadnienia w sposób wyczerpujący. Nie określa między innymi terminu przedawnienia roszczeń z tego tytułu. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej kwestię tę zalicza do zasad proceduralnych, dotyczących wytaczania powództw przed sądami, których regulacja pozostaje w kompetencji państw członkowskich, z zastrzeżeniem obowiązku przestrzegania zasad równowagi i skuteczności¹³.

W prawie polskim ustalenie terminów przedawnienia jest jednak o tyle trudne, że nie zawiera ich również pr. lot., a odesłania do przepisów prawa cywilnego (art. 205 ust. 1 pr. lot.) lub umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę (art. 208 ust. 2 pr. lot.) nie są klarowne (zob. Garnowski, 2017, s. 8–18). Ponadto niektóre sądy błędnie interpretują zawarte w art. 775 k.c. odesłanie do stosowania przepisów kodeksowych o umowie przewozu, uznając, że należy je stosować wyłącznie do tych rodzajów transportu, które w ogóle nie zostały uregulowane przepisami odrębnymi (polskimi, unijnymi czy międzynarodowymi), odmawiając tym samym stosowania przepisów Kodeksu cywilnego o umowie przewozu w przypadku, gdy dany przewóz jest unormowany przepisami pozakodeksowymi, ale regulacja ta nie jest kompleksowa¹⁴.

Na wstępie zaznaczam, że zgadzam się z tezą przyjętej przez SN uchwały. Sąd dość zwięźle uzasadnił przy tym swoje stanowisko, czemu, jak się wydaje, sprzyjało odejście od udzielania odpowiedzi na postawione pytania według kolejności ich zadawania. Z drugiej jednak strony uzasadnienie budzi pewien niedosyt. Ustosunkowując się do niektórych kwestii istotnych dla ostatecznego rozstrzygnięcia, SN nie pokusił się bowiem o przeprowadzenie samodzielnych rozważań, poprzestając na przytoczeniu szeregu orzeczeń TSUE i przyjęciu – jak to określił – „jednoznacznego” stanowiska, jakie TSUE w tych orzeczeniach zajął. Taką praktykę uznać należy

¹¹ Uchwała wraz z uzasadnieniem na stronie internetowej www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia2/iii%20113-13.pdf (31.03.2017). W uchwale tej SN potwierdził także cywilnoprawny charakter roszczenia o zryczałtowane odszkodowanie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

¹² Na temat przemienności drogi dochodzenia roszczeń i skutków z tym związanych zob. (Ambrożuk, 2017, s. 48–60).

¹³ Tak np. TSUE w orzeczeniu z 22.11.2012, wydanym w sprawie C-139/11 *Moré* (ECLI:EU:C2012:741), w którym odpowiadając na pytanie zadane przez Audiencia Provincial de Barcelona, czy rozporządzenie nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w odniesieniu do przedawnienia roszczeń ma zastosowanie art. 35 konwencji montrealskiej, przewidującej dwuletni termin przedawnienia, czy też inna regulacja przewidziana prawem unijnego bądź prawo krajowe, wskazał, że rozporządzenie nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że termin na wytoczenie powództwa o odszkodowanie, o którym mowa w art. 5 i 7 tego rozporządzenia, jest ustalany zgodnie z przepisami każdego państwa członkowskiego w dziedzinie przedawnienia roszczeń.

¹⁴ Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z 29.05.2003. I ACa 1427/02, *Orzecznictwo Sądu Apelacyjnego w Katowicach*, 2003, nr 3, poz. 11.

za niepokojącą. Nawet wówczas, gdy SN podziela w całości stanowisko TSUE, pożądane byłoby, aby przedstawił tok wyводу i związaną z nim argumentację, zwłaszcza że wyroki TSUE z natury swojej nie dotyczą bezpośrednio prawa polskiego.

W pierwszej kolejności na rozstrzygnięciach TSUE SN oparł konstatację, że zakres przedmiotowy roszczeń odszkodowawczych w rozporządzeniu nr 261/2004 i w konwencji montrealskiej jest odmienny. Należy ją uznać za prawidłową. Roszczeń, o których mowa w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, nie przewiduje bowiem ani konwencja montrealaska, ani też konwencja warszawska¹⁵ (do której SN się nie odnosił). Wprawdzie, jak zauważył SN, art. 19 konwencji montrealskiej przewiduje odszkodowanie za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie pasażerów, ale odszkodowanie to ma indywidualny charakter i zależy od wykazania przez pasażera przesłanek odszkodowawczych. Tymczasem przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 prawo do zryczałtowanych odszkodowań takiego zindywidualizowanego charakteru nie ma. Przysługuje ono bowiem wszystkim pasażerom opóźnionego lotu w takim samym zakresie, niezależnie od ich jednostkowej sytuacji, stanowiąc zarówno wynagrodzenie szkody o charakterze majątkowym (o ile taka wystąpiła), jak i zadośćuczynienie za niedogodności i utratę czasu. Jedyną przesłanką, którą winien wykazać pasażer domagający się zapłaty zryczałtowanego odszkodowania, jest wystąpienie opóźnienia lotu, a w procesie sąd orzekający w ogóle nie bada ani faktu poniesienia szkody, ani jej charakteru (majątkowa lub niemajątkowa), ani też jej wysokości. Ponadto odszkodowanie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przysługuje także pasażerom lotów odwołanych oraz pasażerom, którzy nie zostali wpuszczeni na pokład, których to tytułów konwencje w ogóle nie regulują.

Powyższe okoliczności przemawiają za uznaniem, że chodzi tu o odmienny rodzaj odszkodowania, niż przewiduje art. 19 konwencji montrealskiej, niemieszczący się w zakresie regulacji zawartej w tej konwencji (i analogicznie – konwencji warszawskiej), co z kolei wyklucza możliwość stosowania do roszczeń z omawianego tytułu, przewidzianego w tych konwencjach, dwuletniego terminu dochodzenia roszczeń¹⁶. Odmiennność zakresów roszczeń odszkodowawczych z rozporządzenia nr 261/2004 i konwencji montrealskiej nie pozwala, zdaniem SN, na zastosowanie postanowień tej konwencji w zakresie terminów dochodzenia roszczeń na mocy odesłania zawartego w przepisie art. 208 ust. 1 pr. lot., zgodnie z którym 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.

¹⁵ Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie 12.10.1929 (Dz.U. 1933, nr 8, poz. 49), znowelizowanej tzw. protokołem haskim, sporządzonym w Hadze 28.09.1955 (Dz.U. 1963, nr 33, poz. 189), uzupełnionej Konwencją o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowny sporządzoną w Guadalajarze 18.09.1961 (Dz.U. 1965, nr 25, poz. 167).

¹⁶ Wskazanemu uznaniu nie przeczy stanowisko TS UE zawarte w wyroku z 22.10.2009 w sprawie C-301/08 Bogiatzi (ECLI:EU:C:2009:649), w którym orzekł, że rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z 9.10.1997 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków (Dz.Urz. UE L 285 z 17.10.1997, s. 1), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13.05.2002 (Dz.Urz. UE L 140 z 30.05.2002, s. 2), należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwia się ono stosowaniu dwuletniego terminu przedawnienia z art. 29 konwencji warszawskiej, w przypadku gdy pasażer wnosi o ustalenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu szkody poniesionej przez niego w trakcie lotu pomiędzy państwami członkowskimi Unii. Należy bowiem zauważyć, że rozporządzenie nr 2027/97 dotyczy materii, która jest także przedmiotem regulacji zawartej w konwencji warszawskiej i montrealskiej, a odszkodowanie przyznawane pasażerom na podstawie tego rozporządzenia ma indywidualny charakter, gdyż zależy od sytuacji danego pasażera.

Słusznie również SN przyjął, że zastosowanie terminu dwuletniego, wskazanego w art. 35 konwencji montrealskiej, do roszczeń z rozporządzenia nr 261/2004 nie wynika z przepisu art. 208 ust. 2 pr. lot. zawierającego nakaz stosowania umów międzynarodowych wskazanych w ust. 1 tegoż artykułu, także do odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przewozie międzynarodowym, niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium RP lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym.

Uzasadnienie tego poglądu jest jednak nieco lakoniczne. SN wskazał bowiem jedynie, że celem art. 208 ust. 2 pr. lot. nie było rozszerzenie przedmiotowego zakresu zastosowania umów międzynarodowych. Stąd też przyjął, że stosowanie przepisów konwencji montrealskiej na podstawie odesłania z art. 208 ust. 1 pr. lot. do przewozów lotniczych, które nie są przewozami międzynarodowymi w rozumieniu tej konwencji, odnosi się wyłącznie do zakresu odpowiedzialności za wymienione w tej konwencji szkody. Przyjęcie poglądu przeciwnego prowadziłoby zaś do objęcia regulacją konwencyjną również odpowiedzialności, która nie została w niej unormowana.

Takie ujęcie zagadnienia pozwoliło Sądowi na pominięcie analizy zakresu samego odesłania, o którym mowa. Użyty w art. 208 ust. 2 pr. lot. zwrot „odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za szkody” może być bowiem (co najmniej) trojako interpretowany: *sensu stricto*, jako dotyczący wyłącznie kwestii granic odpowiedzialności, szerzej, to znaczy jako obejmujący także przepisy ustalające wysokość odszkodowania, oraz *sensu largo*, jako obejmujący również postanowienia o dochodzeniu roszczeń, w tym o terminach ich przedawnienia. Konwencja montrealaska w rozdziale III zatytułowanym *Odpowiedzialność przewoźnika i zakres wyrównania szkód* (art. 17–36) zawiera przepisy dotyczące wszystkich wymienionych kwestii, w tym przepis art. 35 określający termin przedawnienia. Konwencja ujmuje zatem kwestię odpowiedzialności przewoźnika lotniczego szeroko, co przemawiałoby za równie szerokim rozumieniem sformułowania użytego w art. 208 ust. 2 pr. lot. Jednakże samo odesłanie do konwencji międzynarodowej, zawierającej także przepis o terminie dochodzenia roszczeń, nie przesądza o tym, że owe terminy winny mieć zastosowanie również do roszczeń z rozporządzenia nr 261/2004. Kwestia ta w omawianym przypadku nie ma znaczenia w sytuacji rozłączności roszczeń objętych konwencją montrealską i wymienionym rozporządzeniem. Jednocześnie brak jest racjonalnych argumentów przemawiających za tym, aby przepis art. 35 konwencji montrealskiej dotyczący terminu na dochodzenie roszczeń zawartych w konwencji montrealskiej stosować także do roszczeń konwencją tą nieobjętych tylko dlatego, że przepisy prawa wewnętrznego zawierają odesłanie do tej konwencji. Potwierdza to zatem trafność przyjętego przez SN rozstrzygnięcia przedmiotowej kwestii.

Wyeliminowawszy możliwość stosowania do zryczałtowanych odszkodowań z rozporządzenia nr 261/2004 dwuletniego terminu z art. 35 konwencji montrealskiej, SN przeszedł do zagadnienia charakteru prawnego odpowiedzialności przewoźnika lotniczego przyjętego w rozporządzeniu. Podzielił tu wypowiedzany w orzecznictwie TSUE pogląd o umownym charakterze tej odpowiedzialności¹⁷, co pozwoliło mu wykluczyć zastosowanie do odszkodowań z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 trzyletniego terminu przedawnienia, przewidzianego w art. 442(1) § 1 k.c., a dotyczącego roszczeń z czynów niedozwolonych. SN nie poczynił w tym zakresie

¹⁷ Por. wyrok z 9.07.2009 w sprawie C-204/08 *Rehder* (ECLI:EU:C:2009:439), a także wyrok z 23.10.2012 w połączonych sprawach C-581/10 i C-629/10 *Nelson i in.* (ECLI:EU:C:2012:657).

jednak żadnych własnych rozważań, które byłyby tym bardziej wskazane, że odszedł od poglądu wyrażonego w postanowieniu z 21.08.2014 w sprawie III CZP 44/14¹⁸, a mianowicie, że przyjęty w rozporządzeniu 261/2004 reżim odpowiedzialności cywilnej przewoźnika lotniczego wykracza poza ramy odpowiedzialności kontraktowej, w szczególności poza ramy umowy przewozu.

Przyjęcie przez SN w głosowanej uchwale umownego charakteru odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, wynikającej z rozporządzenia nr 261/2004, jest słuszne. Nie zmienia tego fakt, że umowa przewozu nie musi wiązać bezpośrednio pasażera i przewoźnika wykonującego przewóz. Przewoźnik może się bowiem przy wykonywaniu przewozu posługiwać podwykonawcami. W międzynarodowym prawie lotniczym używa się w związku z tym określeń przewoźnik umowny i przewoźnik faktyczny, a pasażer może dochodzić swoich roszczeń zarówno wobec jednego, jak i drugiego. Obaj, opierając się na postanowieniach art. 39, 40 i 45 konwencji montrealskiej, ponoszą solidarną odpowiedzialność za szkody spowodowane przez przewoźnika faktycznego¹⁹. Podobne rozwiązanie przyjęto także w rozporządzeniu nr 261/2004. Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia rozporządzenie ma zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego świadczącego usługi transportowe na rzecz pasażerów, przy czym obsługującego przewoźnika lotniczego, który nie jest związany umową z pasażerem, a który wykonuje zobowiązania wynikające z rozporządzenia, uważa się za działającego w imieniu osoby związanej umową z pasażerem. Sytuacja prawna przewoźnika obsługującego pasażera, który nie jest związany umową z pasażerem, jest zatem analogiczna jak przewoźnika faktycznego, o którym mowa w konwencji montrealskiej. Podstawą odpowiedzialności przewoźnika obsługującego jest więc niewykonanie lub nienależyte wykonanie zawartej przez niego umowy o przewóz, a roszczenie pasażera o zryczałtowane odszkodowanie z art. 7 rozporządzenia kierowane do takiego przewoźnika obsługującego ma umowny charakter. Kontraktowy charakter roszczenia pasażera jest także zachowany w sytuacji, gdy umowę na jego rzecz z przewoźnikiem lotniczym zawarł inny podmiot, na przykład organizator turystyki. Umowa taka ma wówczas konstrukcję umowy na rzecz osoby trzeciej (w prawie polskim art. 393 k.c.). Stąd też odpowiedzialność przewoźnika lotniczego unormowana rozporządzeniem nr 261/2004 jest odpowiedzialnością kontraktową, wynikającą z zawartej przez niego umowy przewozu, na podstawie której uprawnionym do skorzystania z takiego przewozu jest pasażer, który nie zawsze jest stroną tej umowy.

Uznanie kontraktowego charakteru roszczenia o zryczałtowane odszkodowanie, wynikające z rozporządzenia nr 261/2004, nie przesądza jeszcze kwestii właściwego terminu przedawnienia. Pojawia się tu bowiem kilka kwestii. Pierwsza, którą SN się w ogóle nie zajął, to sposób rozumienia odesłania zawartego w art. 205 ust. 1 pr. lot. W myśl tego przepisu do umowy przewozu lotniczego stosuje się przepisy prawa cywilnego (nie tylko Kodeksu cywilnego). Wyjątek stanowi jedynie odpowiedzialność przewoźnika, którą – jak już wyżej wspomniano – na mocy odesłania

¹⁸ Postanowieniem tym SN odmówił podjęcia uchwały i udzielenia odpowiedzi na pytanie, w jakim terminie ulega przedawnieniu roszczenie pasażera domagającego się od przewoźnika lotniczego zryczałtowanego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, uzasadniając odmowę niewłaściwym sformułowaniem zagadnienia prawnego. Postanowienie wraz z uzasadnieniem: Internetowa Baza Orzeczeń SN, <http://www.sn.pl/sites/orzecznictwo/orzeczenia3/iii%20czp%2044-14.pdf> (1.07.2017).

¹⁹ Rozwiązanie przyjęte w konwencji montrealskiej wcześniej zostało wprowadzone do konwencji warszawskiej, tj. konwencją uzupełniającą konwencję warszawską o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, sporządzoną w Guadalajarze 18.09.1961, przywołanej powyżej.

zawartego w art. 208 ust. 2 pr. lot. oceniać należy na bazie przepisów konwencji montrealskiej. W literaturze przedmiotu na gruncie postanowienia art. 205 ust. 1 pr. lot. wyrażono dwa poglądy. Pierwszy, że odesłanie zawarte w tym przepisie obejmuje także ustawę z 15 listopada 1984 roku – Prawo przewozowe (t.j. Dz.U. 2017, poz. 1983, dalej pr. przew.), gdyż również ta ustawa zawiera regulację należącą do prawa cywilnego (Stec, 2005, s. 37–38). Przyjmując ten pogląd, należałoby rozważyć zastosowanie do omawianej kwestii postanowienia art. 77 ustawy pr. przew. Także ono przewiduje roczny termin przedawnienia, ale liczony od dnia wymagalności roszczenia (art. 77 ust. 3 pkt 6 pr. przew.). Drugi pogląd głosi, że ustawa ta nie ma zastosowania z uwagi na zawarte w niej (art. 1 ust. 1) wyraźne wyłączenie spod jej regulacji przewozów lotniczych (Szanciło, 2013, s. 28). Trudno dociec, czy pominięcie tej kwestii w rozważaniach SN spowodowane zostało niezauważeniem problemu (zwłaszcza wobec braku sformułowania takiej opcji w pytaniu prejudycjalnym), czy też zastosowaniem wnioskowania entymematycznego, w którym kwestia ta, jako oczywista w ocenie SN, nie wymagała rozważań. Dla porządku jednak warto zauważyć, że nawet przyjęcie pierwszego z poglądów (moim zdaniem nieuzasadnionego) przy dalszej analizie wykluczałoby zastosowanie przepisu art. 77 pr. przew. z tego powodu, że przepis ten odnosi się do roszczeń „dochodzonych na podstawie ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu”. Choć ustawodawca nie wskazał tego wprost, to jednak sposób sformułowania nie może budzić wątpliwości, że chodzi tu wyłącznie o przepisy ustawy – pr. przew.

Przyjęcie umownego charakteru roszczeń o zryczałtowane odszkodowanie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 oraz wykluczenie zastosowania postanowienia art. 77 pr. przew. do tych roszczeń, a tym samym – skierowanie uwagi na postanowienia Kodeksu cywilnego, nie przesądza jeszcze kwestii właściwego terminu przedawnienia tych roszczeń. Ostatnim problemem wymagającym rozstrzygnięcia przez SN było to, czy roszczenie o odszkodowanie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przedawnia się na zasadach ogólnych, zgodnie z art. 118 k.c., w terminie dziesięcioletnim, czy też na podstawie przepisu art. 778 k.c., przewidującego roczny termin przedawnienia roszczeń z tytułu umowy przewozu osób, biegnący od dnia wykonania umowy, a gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, kiedy miał być wykonany.

Opowiadając się za stosowaniem rocznego terminu przedawnienia wynikającego z art. 778 k.c., SN uznał, że postanowienie art. 775 k.c., stanowiące, iż przepisy tytułu XXV k.c. o umowie przewozu (art. 774–793) stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami, należy rozumieć w ten sposób, że przepisy tytułu XXV k.c. stosuje się także do tych gałęzi transportu, które są uregulowane przepisami odrębnymi, ale ta regulacja jest niepełna. Stanowisko takie jest zgodne z wcześniejszym orzecznictwem SN²⁰, jak i poglądami doktryny (por. Górski, 2009, s. 22; Ogiegło, 2009, s. 660; Jezioro, 2008, s. 126; Szanciło, 2008, s. 35–36). Przyjęcie odmiennego poglądu – jak słusznie wskazał SN – prowadziłoby do ograniczenia stosowania kodeksowych przepisów o umowie przewozu do transportu konnego, a więc ich całkowitego zmarginalizowania, gdyż w zasadzie wszystkie inne gałęzie transportu posiadają odrębne (pozakodeksowe) regulacje prawne.

Stanowisko SN wynikające z głosowanej uchwały jest zatem całkowicie uzasadnione w świetle przyjętych zasad wykładni. Na zakończenie warto jednak zadać sobie pytanie, czy wynikający z przepisu art. 778 k.c. roczny termin przedawnienia jest adekwatny do roszczeń o zryczałtowane

²⁰ Wyrok SN z 10.12.1985. II CR 426/85. OSNCP 1986, nr 11, poz. 182.

odszkodowanie, wynikających z rozporządzenia nr 261/2004, zwłaszcza wobec postawienia przez TSUE wymogu zgodności z zasadami równości i skuteczności. Odpowiedź na powyższe zagadnienie jest twierdząca. Wprawdzie termin, o którym mowa, jest krótki, niemniej jednak jest on typowy dla roszczeń wynikających z umowy przewozu. Większość aktów prawnych regulujących tę umowę, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, jako zasadę przyjmuje taki właśnie termin. Ponadto jest terminem zupełnie wystarczającym. Chodzi bowiem o roszczenia, co do których nie ma potrzeby udowadniania poniesionej szkody, a co za tym idzie – oczekiwania na pełny obraz skutków danego zdarzenia, gromadzenia dowodów, dokonywania skomplikowanych niekiedy wyliczeń itd. Zakres roszczenia jest znany od samego początku, wynika bowiem wprost z przepisów wymienionego rozporządzenia. Pasażerowie mają także do wyboru alternatywne drogi dochodzenia roszczeń, to jest sądową lub administracyjną, co z założenia powinno ułatwiać ten proces²¹.

Przyjęcie terminów dłuższych, wynikających z art. 118 k.c. (10-letniego czy też 3-letniego w odniesieniu do osób, które zawarły umowę przewozu związaną z ich działalnością gospodarczą), prowadziłyby natomiast do rozwiązań trudnych do zaakceptowania z aksjologicznego punktu widzenia. Prawo w dużo wyższym stopniu chroniłoby pasażerów dochodzących bagatelnych kwot z tytułu zryczałtowanych odszkodowań niż osoby ciężko poszkodowane w wypadkach lotniczych. W tym ostatnim przypadku zastosowanie ma bowiem dwuletni termin na dochodzenie roszczeń, liczony od daty przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, lub od chwili zatrzymania przewozu (art. 29 konwencji warszawskiej, art. 35 konwencji montrealskiej). Co więcej, rygorem niezachowania tego terminu jest wygaśnięcie roszczenia, co w przypadku art. 778 k.c. nie ma oczywiście miejsca.

LITERATURA

- Ambrożuk, D. (2017). O „przemienności drogi dochodzenia roszczeń” przysługujących podróżnym na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 3, 48–60.
- Ambrożuk, D., Wesołowski, K. (w druku). Terminy na dochodzenie zryczałtowanych odszkodowań należnych pasażerom na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004. W: P. Cybula (red.), *Prawne aspekty podróży i turystyki – Historia i współczesność. Prace poświęcone pamięci Profesora Janusza Sondla*, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Garnowski, K. (2017). Wątpliwości dotyczące stanu prawnego w odniesieniu do umowy krajowego lotniczego przewozu osób. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 2, 8–18.
- Górski, W. (2009). W: W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*. Gdańsk: ODDK.
- Jezioro, J. (2008). W: E. Gniewek (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.
- Kasprzyk, P., Konert, A. (2017). Przedawnienie roszczeń odszkodowawczych za overbooking. *Państwo i Prawo*, 6, 55–72.
- Kunert-Diallo, A. (2014). Kolidzje praw i jurysdykcji rozstrzygane na korzyść konsumentów usług przewozu lotniczego na przykładzie wybranych orzeczeń. *Palestra*, 11–12, 55–62.
- Ogiegło, L. (2009). W: K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. T. 2: Komentarz do artykułów 450–1088*. Warszawa: C.H. Beck.

²¹ Zob. uchwała SN z 7.02.2014. III CZP 113/13 (Internetowa Baza Orzeczeń SN).

Stec, M. (2005). *Umowa przewozu w transporcie towarowym*. Kraków: Zakamycze.

Szanciło, T. (2008). *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck.

Szanciło, T. (2013). *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*. Warszawa: C.H. Beck.

COMMENTARY ON THE POLISH SUPREME COURT JUDGMENT DATED ON 17 MARCH 2017, III CZP 111/16

ABSTRACT

The author discusses the judgement of the Polish Supreme Court of 17th March 2017 (III CZP 111/16), in which the Supreme Court advocated the application of 1-year limitation period from art. 778 of Polish Civil Code for the claims arising from art. 7 of Regulation (EC) No 261/2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights. The author approves the view of the Supreme Court, but she also points out the shortcomings of the argumentation. In particular, the author agrees with the Supreme Court's opinion regarding the contractual nature of the carrier's liability, even if the passenger is not bound by any direct legal relationship with the carrier. The glossarist refers to the structure of the third-party beneficiary contract. She also invokes the principle of direct liability of the performing carrier existing in aviation law. She approves the choice of the art. 778 of Polish Civil Code, despite the existence of "separate regulations", to which the art. 774 of Polish Civil Code refers to. At the same time she points out that it is impossible to apply the regulations of art. 77 Polish Transport Law Act.

KEYWORDS

passenger carriage, lump-sum compensation, limitation period

Translated by Konrad Garnowski