

POSTANOWIENIE

Dnia 1 grudnia 2016 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący: **SSO Robert Zegadło**

Protokolant: **sekr. sądowy Grażyna Dwórznik**

po rozpoznaniu w dniu 1 grudnia 2016 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) **Sp. z o.o. z siedzibą w W.**

przeciwko (...) **S.A. z siedzibą w W.**

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanej

od wyroku Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie z dnia 17 lutego 2016.r. w sprawie o sygn. II C 3591/15

postanawia:

na podstawie art. 390 § 1 zd. 1 w związku z art. 397 § 2 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tj. Dz. U. z 2014 r. poz. 101 ze zm.), przedstawić Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia następujące zagadnienie prawne:

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 295/9 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.?

SSO Robert Zegadło

Sygn. akt XXVII Ca 3352/16

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 2 października 2015 r. (...) sp. z o. o. wniosła o zasądzenie od (...) S.A. 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 (...) 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 W. do P., dokąd pasażer dotarł z ponad 4 godzinnym opóźnieniem w stosunku do zaplanowanego czasu przylotu. W związku z tym powódka domaga 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. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, s. 10), dalej jako „rozporządzenie nr 261/2004”.

Nakazem zapłaty z dnia 22 października 2015 r. wydanym w postępowaniu upominawczym referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy w Warszawie orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwana podniosła zarzut przedawnienia roszczenia dochodzonego przez powoda, opierając się na wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11 (Moré), który uznał, że termin na wytoczenie powództwa o odszkodowanie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 jest ustalany na podstawie przepisów każdego państwa członkowskiego w dziedzinie przedawnienia roszczeń, w związku z czym znajduje zastosowanie art. 778 k.c., który dla roszczeń z umowy przewozu przewiduje jednoroczny termin przedawnienia.

W odpowiedzi na sprzeciw od nakazu zapłaty, powódka podtrzymała powództwo w całości wywodząc, że termin przedawnienia dla wniesienia powództwa o odszkodowanie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 wynosi dziesięć lat na podstawie art. 118 k.c.

Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie wyrokiem z dnia 17 lutego 2016 r. uwzględnił powództwo w całości (sygn. II C 3591/15). Uzasadniając swoje rozstrzygnięcie Sąd Rejonowy ocenił, że zastosowanie znajduje dziesięcioletni termin przedawnienia na podstawie art. 118 k.c., co spowodowało nieuwzględnienie zarzutu przedawnienia. Opierając się na art. 775 k.c. oraz fakcie istnienia odrębnych regulacji z zakresu przewozu lotniczego, wskazał, że nie ma w tej sprawie zastosowania art. 778 k.c. Na podstawie wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11, Moré uznał, że nie stosuje się też dwuletni termin z art. 35 Konwencji o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235), dalej jako: „konwencja montrealaska”.

Powyższy wyrok zaskarżyła apelacją pozwana podnosząc naruszenie przepisów prawa materialnego poprzez zastosowanie art. 118 k.c. i uznanie, że roszczenie o odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przedawnia się z upływem lat 10 oraz poprzez niezastosowanie art. 778 k.c. w związku z art. 775 k.c. i nieuwzględnienie zarzutu przedawnienia roszczenia zgłoszonego przez pozwaną. Pozwana wniosła ponadto o

przedstawienie niniejszego zagadnienia prawnego Sądowi Najwyższemu. W odpowiedzi na apelację powódka również wniosła o przedstawienie tego zagadnienia Sądowi Najwyższemu.

Sąd Rejonowy uznał za udowodniony fakt zawarcia umowy przewozu pomiędzy pasażerem a pozwaną (uzasadnienie wyroku z dnia 17 lutego 2016 r. – k. 51). Zdaniem Sądu Okręgowego, w sprawie niniejszej należy jeszcze ustalić jakie prawo jest właściwe dla roszczeń wynikających z owej umowy, w tym dla ich przedawnienia, z uwagi na fakt, że lot odbywał się na trasie W.-P., tak więc stosunek prawny związany jest z więcej niż jednym państwem. Zgodnie z art. 4 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I), Dz. Urz. UE L 177 z 4.7.2008, s. 6, dalej „rozporządzenie nr 593/2008”, „[w] zakresie, w jakim strony nie dokonały wyboru prawa właściwego dla umowy przewozu osób zgodnie z akapitem drugim, umowa przewozu osób podlega prawu państwa, w którym podróżny ma miejsce zwykłego pobytu, pod warunkiem że w tym samym państwie znajduje się miejsce wyjazdu lub miejsce przeznaczenia. Jeżeli warunki te nie są spełnione, stosuje się prawo państwa, w którym znajduje się miejsce zwykłego pobytu przewoźnika”. Strony nie dokonały w umowie wyboru prawa, podróżny miał miejsce zwykłego pobytu w Polsce i również w Polsce było miejsce wylotu. Zatem prawem właściwym dla przedmiotowej umowy przewozu 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.

Zagadnienie prawne, jakie pojawiło się w sprawie niniejszej oraz wielu innych sprawach, rozpoznawanych przed tutejszym sądem, w sądach rejonowych w okręgu (...) i innych sądach na terenie całego kraju, zostało już w przeszłości przedstawione Sądowi Najwyższemu do rozstrzygnięcia. Jednakże z uwagi na wadliwe sformułowanie pytania przez sąd kierujący Sąd Najwyższy odmówił podjęcia uchwały postanowieniem z dnia 21 sierpnia 2014 r. (sygn. akt III CZP 44/14). Udzielenie przez Sąd Najwyższy odpowiedzi jest jednak niezbędne z uwagi na poważne wątpliwości interpretacyjne dotyczące art. 778 k.c. w zw. z art. 775 k.c. oraz art. 35 konwencji montrealskiej jak i art. 442¹ § 1 k.c. w sytuacji, gdy wymienione przepisy mają służyć wykonaniu prawa unijnego. Także w doktrynie podkreśla się zawily charakter zagadnienia i ocenia, że bez ingerencji Sądu Najwyższego kwestia pozostanie nierozwiązana (tak A. Konert, Art. 205b [w:] Prawo lotnicze. Komentarz, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, s. 835–836). Wątpliwości te powodują, że w kwestii podstawy prawnej terminu przedawnienia roszczeń o zryczałtowane odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 prezentowane są w praktyce cztery poglądy.

Pierwszy pogląd, na który powołuje się w apelacji pozwana, zakłada, że roszczenie pasażera wynikające z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przedawnia się w okresie jednego roku od dnia wykonania przewozu lub dnia, w którym miał być wykonany zgodnie z art. 778 w zw. z art. 775 k.c. Pogląd ten został przyjęty np. w orzeczeniu Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w sprawie sygn. akt II C 2955/14. Ponadto apelujący wskazał w tym zakresie rozstrzygnięcia Sądu Rejonowego Szczecin – Centrum III Wydział Cywilny w sprawie sygn. akt III C 365/13; Sądu Rejonowego dla Warszawy Śródmieścia w sprawie, sygn. akt I C 1082/14; Sądu Rejonowego dla Warszawy Mokotowa w sprawie sygn. akt II C 2955/14, Sądu Rejonowego dla Krakowa Śródmieścia w sprawie sygn. I C 2173/14/S, Sądu Rejonowego dla Krakowa - Krowodrzy w sprawie sygn. akt I C 2711/15/K. Pogląd ten bazuje na założeniu, że art. 775 k.c., który stanowi, że przepisy tytułu XXV księgi trzeciej kodeksu cywilnego o umowie przewozu (dalej powoływane jako „tytuł XXV”) „stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami”, oznacza, iż przepisy tytułu XXV kodeksu cywilnego o umowie przewozu, w tym art. 778 k.c. przewidujący jednoroczny termin przedawnienia dla roszczeń z umowy przewozu osób, stosuje się wtedy, gdy dany rodzaj przewozu jest co prawda uregulowany w innych przepisach, ale przepisy te nie obejmują konkretnej kwestii, np. przedawnienia roszczeń.

Według **drugiego poglądu**, roszczenie pasażera wynikające z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 wygasa w okresie dwóch lat 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 montrealskiej. Pogląd ten został przedstawiony Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-139/11, Moré. W sprawie tej sąd hiszpański zadał następujące pytanie prejudycjalne: „Czy [rozporządzenie nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że w odniesieniu do przedawnienia roszczeń ma zastosowanie art. 35 konwencji montrealskiej, który

ustanawia termin dwóch lat, czy też należy przyjąć, iż ma zastosowanie inne uregulowanie [Unii] lub prawo krajowe?”. Wyrokiem z dnia 22 listopada 2012 r. Trybunał Sprawiedliwości odpowiedział, że termin na wytoczenie powództwa o odszkodowanie, o którym mowa w art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004, jest ustalany zgodnie z przepisami każdego państwa członkowskiego w dziedzinie przedawnienia roszczeń, o ile te zasady proceduralne są zgodne z zasadami równowagi i skuteczności. Praktyka orzecznicza pokazuje jednak, że niektóre sądy powszechne nadal stosują dwuletni termin przedawnienia wynikający z konwencji montrealskiej (zob. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy sygn. akt II C 1298/15; Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy sygn. akt II C1293/15; Sąd Okręgowy w Poznaniu, sygn. akt XV Ca 1490/13).

Zgodnie z **trzecim poglądem**, roszczenie pasażera wynikające z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przedawnia się w okresie trzech lat od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie i osobie obowiązanej do jej naprawienia, stosownie do art. 442¹ § 1 k.c. Pogląd ten opiera się na założeniu, że roszczenie to nie ma charakteru umownego, gdyż podstawą roszczenia jest zdarzenie inne niż umowa, a mianowicie uszczerbek w dobrach pasażera wynikający ze straty czasu na skutek odpowiednio dużego opóźnienia lotu. Choć umowa w sensie faktycznym zawsze poprzedza powstanie roszczenia, to nie stanowi podstawy dochodzenia odszkodowania. Ponadto, wierzycielem i dłużnikiem świadczenia określonego w art. 7 rozporządzenia może być podmiot inny niż strony umowy. Taki pogląd zaprezentował Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy II Wydział Cywilny, w sprawie sygn. akt II C 2716/15.

Wreszcie **czwarty pogląd**, za którym opowiedział się w zaskarżonym wyroku Sąd Rejonowy, mówi, że do roszczeń pasażera wynikających z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie stosuje się żadnego z powyższych szczególnych terminów przedawnienia, w związku z czym roszczenia te przedawniają się na zasadach ogólnych w terminie dziesięciu lat od dnia ich wymagalności zgodnie z art. 118 w zw. z art. 120 § 1 k.c. Na takim poglądzie swoje orzeczenie oparł np. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w sprawie sygn. akt II C 1785/15, Ponadto apelujący wskazał w tym zakresie rozstrzygnięcia Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w sprawie, sygn. akt II C 2435/15 i Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w sprawie sygn. akt 2715/15).

Udzielenie odpowiedzi na pytanie sformułowane w sentencji postanowienia jest nie tylko niezbędne dla rozstrzygnięcia rozpoznawanej sprawy, ale jest to zagadnienie prawne mające znaczenie dla rozwoju prawa, a wypowiedź Sądu Najwyższego może okazać się pomocna dla rozstrzygania tego typu spraw także przez inne organy. Opisanych kontrowersji nie rozstrzyga bowiem także praktyka orzecznicza Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i sądownictwa administracyjnego, zgodnie z którą, roszczenie o wypłatę odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie ulega w ogóle przedawnieniu, gdyż „[b]rak odesłania w ustawie – Prawo lotnicze do stosowania przepisów Kodeksu cywilnego przy wydawaniu decyzji na podstawie art. 205b ust. 1 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze oznacza brak podstaw do zastosowania w sprawie przepisów o przedawnieniu roszczeń znajdujących się w tym Kodeksie” (tak wyrok NSA z dnia 2 sierpnia 2016 r., sygn. akt I OSK 2714/15; por. też wyrok WSA w Warszawie z dnia 1 stycznia 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 2048/14; wyrok WSA w Warszawie z dnia 20 maja 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1967/14; wyrok WSA w Warszawie z dnia 22 maja 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 2412/13). Mając na uwadze, że w sprawie, w której pasażer domaga się odszkodowania z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 zachodzi przemienność drogi postępowania przed sądami powszechnymi lub przed Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego (tak uchwała Sądu Najwyższego z dnia 7 lutego 2014 r., sygn. akt III CZP 113/13), to samo roszczenie może być uznane za podlegające lub niepodlegające przedawnieniu, w zależności od trybu dochodzenia roszczeń (wyboru drogi sądowej albo administracyjnej).

W świetle powyższego, zadaniem Sądu Okręgowego, dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy wymaga wyjaśnienia przez Sąd Najwyższy, który z przedstawionych powyżej czterech poglądów jest prawidłowy.

Zwolennicy **pierwszego poglądu** odwołują się do wykładni językowej art. 775 k.c. Ze sformułowania „tylko o tyle, o ile” użytego w art. 775 k.c. wywodzą, że przepisy rozdziału XXV kodeksu cywilnego dotyczące umowy przewozu mają zastosowanie do umowy przewozu uregulowanej innymi przepisami tylko w zakresie nieuregulowanym w tych odrębnych przepisach. Przyjęcie wykładni przeciwnej (to znaczy, że przepisy tytułu XXV kodeksu cywilnego nie mają zastosowania do umowy przewozu lotniczego w żadnym zakresie) mogłoby być uzasadnione w sytuacji w której

ustawodawca posłużyłby się stwierdzeniem, że przepisy rozdziału XXV kodeksu stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu, chyba że został uregulowane odrębnymi przepisami.

W ocenie Sądu Okręgowego ta argumentacja nie jest przekonująca, gdyż przypisuje decydujące znaczenie tylko jednemu elementowi przepisu, nie uwzględniając brzmienia całości art. 775 k.c. Nawet gdyby uznać, że wyrażenie „tylko o tyle, o ile” sugeruje w języku polskim pewną gradację, podczas gdy wyrażenie „chyba, że” wyraża jednoznaczne rozstrzygnięcie całości, dla prawidłowej wykładni językowej przepisu należy uwzględnić fragment następujący po tym wyrażeniu. Wydaje się, że sformułowaniu art. 775 k.c. „tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami” nie należy przypisywać innego znaczenia niż potencjalnemu sformułowaniu „chyba, że przewóz ten jest uregulowany odrębnymi przepisami”. Znaczące natomiast jest, że w art. 775 k.c. występuje sformułowanie „jest uregulowany odrębnymi przepisami”. Przepisy kodeksu cywilnego wyrażające relację *lex generalis/lex specialis* posługują się co do zasady innym sformulowaniem, a mianowicie „chyba że przepis szczególny stanowi inaczej” (tak art. 1091 § 2, art. 155 § 1, art. 2451, art. 510 § 1, art. 600 § 1) bądź „jeżeli przepis szczególny nie stanowi inaczej” (tak art. 118). W kodeksie cywilnym można wprawdzie znaleźć też sformułowanie „odrębnymi przepisami” dla wyrażenia relacji *lex generalis/lex specialis* w art. 284 k.c., ale wtedy jest ono poprzedzone słowami „inaczej uregulowane”, co nie pozostawia wątpliwości co do intencji ustawodawcy. W brzmieniu art. 755 k.c. nie ma natomiast słowa „inaczej”. Stąd w ocenie Sądu Okręgowego wykładnia językowa art. 775 k.c. przemawia raczej za takim rozumieniem tego przepisu, zgodnie z którym przepisy tytułu XXV kodeksu cywilnego o umowie przewozu stosuje się tylko wtedy, gdy przewóz w ogóle nie jest regulowany odrębnymi przepisami.

Jak się wydaje, taką ocenę podzielił Sąd Najwyższy w swoim postanowieniu z dnia 21 sierpnia 2014.r. (sygn. akt III CZP 44), w którym stwierdził, że „[w]ykładnia 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”.

Uwzględnienie kontekstu systemowego i funkcjonalnego art. 775 k.c., co zaleca Sąd Najwyższy w dalszym toku swojego wyводу, wymaga rozważenia, czy intencją racjonalnego ustawodawcy mogło być całościowe wyłączenie stosowania kodeksowych przepisów o umowie przewozu do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu.

Interpretacja art. 775 k.c. prowadząca do całościowego wyłączenia przepisów tytułu XXV kodeksu cywilnego w połączeniu z istnieniem regulacji odrębnych we wszystkich rodzajach nowoczesnego transportu prowadzi do sytuacji, w której trudno zidentyfikować rodzaj transportu, w którym przepisy tytułu XXV kodeksu cywilnego miałyby jeszcze zastosowanie. Jak podnosi pozwana w apelacji, nie można zakładać, aby racjonalny ustawodawca utrzymywał przepisy, które nie miałyby praktycznego zastosowania, ponieważ nie istnieją w obrocie stosunki prawne, do których można by stosować te normy prawne. Zdaniem pozwanej wykładnia funkcjonalna przemawia przeciwko takiej interpretacji art. 775 k.c., która prowadziłaby do tego, że przepisy tytułu XXV kodeksu cywilnego są *de facto* martwe.

Argumentem dla takiego stanowiska mógłby być także wyrażony w doktrynie pogląd, że „niektóre z przepisów kodeksowych mają zastosowanie do wszystkich gałęzi transportu, nawet do tych, które mają odrębne uregulowanie. Jako przykład można tu podać postanowienie art. 781 § 2 k.c., który stanowi: „Jeżeli przewoźnik przyjmie przesyłkę bez zastrzeżeń domniemywa się, że znajdowała się w należyтым stanie”. Postanowienie to ma duże znaczenie praktyczne. Przewoźnik, przyjmując do przewozu przesyłkę, przyjmuje ją tym samym pod swoją pieczę i musi się z niej wywiązać wobec osoby uprawnionej, w szczególności wobec odbiorcy. Ponosi bowiem odpowiedzialność za pogorszenie stanu przesyłki w toku procesu transportowego. Żaden z aktów normatywnych odrębnych takiego domniemania nie przewiduje. Postanowienie art. 781 § 2 ma zatem znaczenie dyscyplinujące. Skłania ono przewoźnika do dokładnego sprawdzania przyjmowanych do przewozu przesyłek, ich stanu, opakowania, sposobu załadowania itd. W razie stwierdzenia w tym względzie nieprawidłowości, które mogłyby narazić przesyłkę na uszkodzenie, powinien wpisać odpowiednie zastrzeżenie w liście przewozowym względnie w innym dokumencie, zabezpieczając się tym samym od odpowiedzialności za szkody stąd wynikłe. Tym samym zmusza wysyłającego do dołożenia należytej staranności przy

przygotowaniu przesyłki do przewozu” (tak W. Górski, K. Wesołowski, Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR, Gdańsk 2006, s. 18). Podobnie odnośnie do umowy przewozu lotniczego twierdzi się, że „[z]godnie z Kodeksem cywilnym, mającym zastosowanie w zakresie nieuregulowanym szczególnymi przepisami, przewoźnik zobowiązany jest wykonać umówiony przewóz z zapewnieniem podróży warunków bezpieczeństwa i higieny oraz takich wygód, jakie w tym rodzaju transportu uważa się za niezbędne” (tak M. Żylicz, Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe, wyd. 2, Warszawa 2011, s. 391).

Z drugiej strony można twierdzić, że całościowe wyłączenie stosowania kodeksowych przepisów o umowie przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu jest z tego względu funkcjonalnie uzasadnione, że służy pewności prawa, gdyż w obliczu dużej różnorodności i specyfiki technicznej wykonywania nowoczesnej działalności transportowej, uzasadnione mogą być odrębne i szczegółowe rozwiązania prawne w zakresie poszczególnych rodzajów transportu. Przy takim założeniu spójność regulacji wewnątrz danej gałęzi transportu (np. przewozu kolejowego, morskiego bądź lotniczego) wydaje się być ważniejsza niż spójność regulacji „umowy przewozu” w ogólnym znaczeniu.

W tym kontekście należy zauważyć, że ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 915), dalej jako „pr. przew.,” którą stosuje się do wszystkich rodzajów przewozu z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego (art. 1 ust. 1 pr. przew.), przewiduje jednoroczny termin przedawnienia (art. 77 pr. przew.). Natomiast termin dla dochodzenia wynikających z umowy przewozu roszczeń wyłączonych spod zastosowania tej ustawy, czyli w transporcie morskim oraz lotniczym, wynosi dwa lata (por. art. 108 § 1 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 66, dalej jako „k.m.” oraz art. 35 ust. 1 konwencji montrealskiej).

Warto zauważyć, że kodeks morski wprowadza także zasadniczo odmienne regulacje niż kodeks cywilny w postaci art. 8 § 1 k.m., który pozwala na umowne przedłużanie terminów przedawnienia, podczas gdy przepisy o przedawnieniu kodeksu cywilnego mają bezwzględnie obowiązujący charakter. Przemawia to raczej za tym, że przepisy odrębne regulujące daną gałąź transportu w zakresie przedawnienia czynią to w sposób autonomiczny i wyczerpujący. Wprawdzie brak jest samodzielnego uregulowania przedawnienia w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 605 ze zm.), dalej jako „pr. lot.,” jednak na mocy odesłania znajdującego się w tej ustawie roszczenia odszkodowawcze wobec przewoźnika lotniczego poddane jurysdykcji polskiej podlegają dwuletniemu terminowi wygaśnięcia roszczeń z konwencji montrealskiej, nawet poza zakresem obowiązywania tej konwencji.

Taki wniosek wynika z art. 208 § 2 pr. lot., który stanowi, że „[p]ostanowienia 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 przypadku 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”. Oznacza to, że w takim przypadku zastosowanie znajdują przepisy konwencji montrealskiej jako ostatnio ratyfikowanej w tym przedmiocie przez Polskę (tak A. Kunert-Diallo, Kolizje praw w międzynarodowym transporcie lotniczym, Warszawa 2011, s. 67). Dopiero w pozostałym zakresie, nieuregulowanym umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego (art. 205 § 1 pr. lot.). Z ustawy Prawo lotnicze wynika więc, że roszczenia z umowy przewozu lotniczego w zakresie odpowiedzialności przewoźnika podlegają dwuletniemu terminowi zawitemu na podstawie art. 35 ust. 1 konwencji montrealskiej także w sytuacji, jeśli dotyczą one sytuacji faktycznej wykraczającej poza zakres przestrzenny tej konwencji, np. przy lotach krajowych. Jak podkreśla się w doktrynie, przepisy konwencyjne stosuje się wtedy jako prawo polskie (tak A. Kunert-Diallo, op. cit., s. 66; M. Żylicz, op. cit., s. 368). „Dzięki takiemu rozwiązaniu nastąpiło całkowite ujednoczenie reżimu odpowiedzialności przewoźnika przyjętego w prawie polskim z reżimem ustanowionym przez konwencję montrealską z 1999 r.” (tak A. Konert, Art. 208 [w:] Prawo lotnicze. Komentarz, red. M. Żylicz, Warszawa 2016, s. 867).

Wychodząc więc z założenia, że istotnym względem systemowym jest spójność regulacji dotyczącej danej gałęzi transportu, należałoby uznać, iż termin na dochodzenie roszczeń powstałych w związku z transportem lotniczym ze względu na jego specyfikę powinien być dwuletni.

Przyjęcie tezy, iż przepisy tytułu XXV kodeksu cywilnego stosuje się tylko wtedy, gdy dana gałąź transportu w ogóle nie jest regulowana odrębnymi przepisami nie musi oznaczać, że przy takiej interpretacji przepisy tytułu XXV kodeksu cywilnego są pozbawione znaczenia. Jak wskazuje się w doktrynie, regulacja zawarta w tytule XXV kodeksu cywilnego ma istotny walor wzorca, z którego polski ustawodawca korzysta przy tworzeniu prawa w poszczególnych gałęziach transportu (tak M. Stec, Rozdział XIV. Umowa przewozu [w:] System Prawa Prywatnego. Tom 7. Prawo zobowiązań – część szczegółowa, red. J. Rajski, Warszawa 2001, s. 524, nb. 9). Ponadto, „w niektórych rodzajach transportu, nieposiadających właściwie żadnej regulacji prawnej (przede wszystkim w transporcie konnym), będzie się korzystało w dalszym ciągu w sposób bezpośredni z norm kodeksowych” (tamże, nb. 10). Nawet jeśli transport konny „schodzi już ze sceny historycznej” (W. Górski, K. Wesołowski, Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR, Gdańsk 2006, s. 51), nie zmienia to faktu, że zastosowanie mają do niego przepisy tytułu XXV kodeksu cywilnego, jeśli usługi są świadczone w ramach przedsiębiorstwa przewoźnika, np. w formie przejazdów dorożkami (A. Jaworski, Prawo przewozowe, Warszawa 2012, s. 12).

Podsumowując powyższe rozważania można mieć wątpliwości, czy podniesione dotychczas argumenty systemowe są wystarczające dla rozstrzygnięcia rozważanej kwestii, tym bardziej, że wagi tych argumentów w zakresie przedawnienia nie należy przeceniać. Jak ocenia się w doktrynie, „w ustawach szczególnych ustawodawca nie reguluje w sposób symetryczny, dotyczących przedawnienia, zagadnień o zbliżonym czy nawet identycznym merytorycznie charakterze” (B. Kordasiewicz, Rozdział XI. Problematyka dawności [w:] System Prawa Prywatnego. Tom 2. Prawo cywilne – część ogólna, red. Z. Radwański, Warszawa 2002, s. 556, nb. 58), a różnorodność szczególnych terminów przedawnienia powoduje, że „z trudem poddają się one jakimkolwiek uwagom o charakterze uogólniającym” (ibidem, s. 559, nb. 62).

Ponieważ jednak omawiane zagadnienie ma ścisły związek z prawem europejskim uzasadnione jest aby przy wykładni systemowej uwzględnić także obowiązek wykładni prawa krajowego zgodnie z prawem unijnym. Jeśli uwzględni się, że przepisy kodeksu cywilnego, w tym art. 775 k.c., są nie tylko częścią polskiego systemu prawnego, ale – w tym konkretnym przypadku – służą dochodzeniu przez pasażerów odszkodowania wynikającego z rozporządzenia nr 261/2004, czyli z prawa Unii Europejskiej, „sądy krajowe powinny uczynić wszystko, co leży w zakresie ich kompetencji, stosując uznane w porządku krajowym metody wykładni, aby zapewnić pełną skuteczność normy unijnej i dokonać rozstrzygnięcia zgodnego z realizowanymi przez nią celami” (A. Sołtys, Obowiązek wykładni prawa krajowego zgodnie z prawem unijnym jako instrument zapewniania efektywności prawa Unii Europejskiej, Warszawa 2015, s. 79).

Przyjęcie takiej wykładni art. 775 k.c., w efekcie której roszczenie odszkodowawcze z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przedawniałoby się w okresie jednego roku, zdaniem Sądu Okręgowego, budzi wątpliwości co do zgodności z zasadami równoważności i skuteczności, których zachowania wymaga Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11 (Moré). Wprawdzie Sąd Najwyższy w swoim postanowieniu z dnia 21 sierpnia 2014 r. wyraził pogląd, że „[e]wentualne 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”. Wydaje się jednak, że ocena równoważności powinna przede wszystkim uwzględnić art. 208 § 2 pr. lot., którym ustawodawca polski rozciągnął zastosowanie przepisów konwencji montrealaskiej na loty „niekonwencyjne”, czyli uznał je w tym zakresie za prawo polskie. Wynika to stąd, że „postanowienia zawarte w konwencji w takim zakresie, w jakim obowiązują poza zakresem jej zastosowania, stają się normami prawa krajowego. Odesłanie rozszerzające jest w istocie szczególną techniką redagowania przepisów krajowych. Normy ustanowione w ten sposób mają taką moc obowiązującą, jaka wynika z aktu prawa krajowego, w którym zawarto odesłanie” (M. Czepelak, Umowa międzynarodowa jako źródło prawa prywatnego międzynarodowego, Warszawa 2008, s. 152, nb 118).

Gdyby zatem uznać, że miarodajne przy badaniu zgodności jednorocznego terminu przedawnienia z art. 778 k.c. z zasadą równoważności są roszczenia za opóźnienie lotu na podstawie art. 19 konwencji montrealaskiej, które na

podstawie art. 208 § 2 pr. lot. są prawem krajowym, to w konsekwencji trzeba stwierdzić, że zgodnie z prawem polskim roszczenia za szkody spowodowane opóźnieniem przewozu pasażerów lotniczych wygasają w terminie dwóch lat (art. 35 konwencji montrealskiej w zw. z art. 208 § 2 pr. lot.). Przy przyjęciu rocznego terminu przedawnienia roszczeń z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 warunki proceduralne ich dochodzenia byłyby wtedy w Polsce mniej korzystne, niż te, które dotyczą innych roszczeń za opóźnienie. Zasada równoważności byłaby zatem naruszona taką wykładnią.

Można też twierdzić, że taka wykładnia naruszałaby też zasadę skuteczności. Przyjęcie takiej wykładni art. 775 k.c., w efekcie której roszczenie pasażera z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przedawniałyby się w okresie jednego roku, mogłoby bowiem prowadzić do uniemożliwienia lub nadmiernego utrudnienia wykonywania w praktyce praw uzyskanych na mocy prawa unijnego. Biorąc pod uwagę, że przy przedawnieniu z art. 778 k.c. brak jest regulacji podobnej do art. 77 ust. 4 pr. przew., zgodnie z którą bieg przedawnienia zawiesza się na okres od dnia wniesienia reklamacji do przewoźnika, a także brak jest ustawowo określonego terminu w jakim przewoźnicy lotniczy mają obowiązek rozpatrzyć reklamację pasażerów (choć wytyczne interpretacyjne Komisji Europejskiej zalecają przyjęcie terminu dwumiesięcznego na udzielenie odpowiedzi przez przewoźnika, por. zawiadomienie Komisji, Dz. Urz. UE C 214 z 15.6.2016 r., s. 5, pkt. 7.1), przyjęcie jednorocznego terminu przedawnienia mogłoby stanowić bodziec do wydłużania procesu rozpatrywania reklamacji przez przewoźników w celu intencjonalnego przedawniania tych roszczeń. Zastosowanie art. 778 k.c. mogłoby zatem naruszać zasadę, że spośród kilku możliwości wykładni prawa krajowego pierwszeństwo należy dać wykładni zapewniającej skuteczność prawa unijnego. W kontekście celu rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest wzmocnienie ochrony wszystkich pasażerów lotniczych (motyw 4 preambuły), trudno uznać, że wykładnia art. 775 k.c. prowadząca w efekcie do skrócenia o połowę długości terminu przedawnienia w porównaniu z terminem przedawnienia podobnych roszczeń z konwencji montrealskiej służy realizacji tego celu.

Z tych wszystkich powodów Sąd Okręgowy skłania się do odrzucenia pierwszego poglądu, zgodnie z którym art. 778 k.c. stosuje się do roszczeń wynikających z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.

W związku z tym trzeba kolejno rozważyć **drugi pogląd**, który stanowi, że roszczenie to wygasa w okresie dwóch lat zgodnie z art. 35 konwencji montrealskiej.

Przeciwko zastosowaniu dwuletniego terminu zawitego z konwencji montrealskiej przemawia wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-139/11, Moré. W sprawie tej Trybunał odrzucił możliwość zastosowania art. 35 konwencji montrealskiej do roszczeń wynikających z rozporządzenia nr 261/2004 i nakazał ustalać termin na wytoczenie powództwa zgodnie z prawem krajowym. Również Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 21 sierpnia 2014 r. odmawiającego podjęcia uchwały (sygn. akt III CZP 44/14) z aprobatą odniósł się do poglądu sądu kierującego, który przywołał powołany wyrok Trybunału i wyraził zastrzeżenia odnośnie do możliwości zastosowania dwuletniego terminu zawitego przewidzianego w art. 35 konwencji montrealskiej.

Wobec faktu, że inaczej niż w sprawie C-139/11, Moré, regulacje konwencji montrealskiej mają w Polsce z wyżej wskazanych względów, także charakter prawa krajowego, można argumentować, że zastosowanie art. 35 konwencji montrealskiej do roszczeń z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie stoi w Polsce w sprzeczności z owym wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości.

Taka wykładnia nie byłaby odosobniona na tle innych państw członkowskich Unii Europejskiej. W prawie włoskim obowiązuje przepis odsyłający, zgodnie z którym roszczenia z umowy przewozu osób i bagażu podlegają terminom zawitym wynikającym z umów międzynarodowych, a nie krajowym przepisom o przedawnieniu roszczeń (art. 949-ter włoskiego kodeksu nawigacji [Codice della navigazione]). Przepis ten jest odczytywany jako nakaz stosowania terminu zawitego z konwencji montrealskiej również do roszczeń wynikających z rozporządzenia 261/2004 (tak L. Pierallini, *The Italian Experience and Trend [w:] Air Passenger Rights: Ten Years On*, red. M. Bobek, J. Prassi, Oxford 2016, s. 181). Powstaje zatem pytanie, czy w taki sam sposób nie należy też odczytywać art. 208 § 2 pr. lot.

Przeciwko takiej wykładni przemawia jednak orzecznictwo Trybunału podkreślające, że roszczenie na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 ma odmienny charakter niż dotyczące nawet tego samego zdarzenia roszczenie odszkodowawcze na podstawie art. 19 konwencji montrealskiej. Podczas gdy zryczałtowane odszkodowanie z art.

7 rozporządzenia nr 261/2004 służy naprawieniu „niedogodności” wynikających z opóźnienia lotu i, jak ocenił Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 21 sierpnia 2014 r., przybiera postać kary ustawowej, art. 19 konwencji montrealskiej służy naprawieniu indywidualnej szkody (por. wyrok z dnia 23 października 2012 r. w sprawach C-581/10 i C-629/10, Nelson, pkt 50 i n.). Zgodnie ze stanowiskiem Trybunału, środki przewidziane w rozporządzeniu 261/2004 uzupełniają uregulowanie konwencji montrealskiej (tak wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04, IATA i ELFAA, pkt 46; wyrok z dnia 23 października 2012 r. w sprawach C-581/10 i C-629/10, Nelson, pkt 57), a prawa pasażera na gruncie rozporządzenia 261/2004 i konwencji montrealskiej są od siebie niezależne, „należą zatem do zakresu odrębnych regulacji prawnych” (tak wyrok z dnia 9 lipca 2009 r. w sprawie C-204/08, Rehder, pkt 27).

Warto odnotować, że ta linia orzecznicza spotkała się z poważną krytyką, która zarzuca Trybunałowi, że interpretacja odróżniająca „niedogodności” od „szkody” jest sztuczna i ignoruje fakt, iż istnieją przepisy rozporządzenia (np. art. 8 ust. 1 lit. a), które wyraźnie przesadzają o tym, że w razie uchybienia przez przewoźnika obowiązkom wynikającym z rozporządzenia nr 261/2004 pasażer ma prawo do odszkodowania, które w żadnym razie nie jest zryczałtowanym odszkodowaniem, ale podlega ocenie zindywidualizowanej (tak J. Balfour, *Luxembourg v Montreal: Time for The Hague to Intervene* [w:] *Air Passenger Rights: Ten Years On*, red. M. Bobek, J. Prassi, Oxford 2016, s. 67). Por. też krytykę u A. Konert, *Prawotwórcza moc Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej – clara non sunt interpretanda?* [w:] *Internacjonalizacja i europeizacja prawa lotniczego*. Księga pamiątkowa ku czci Profesora Marka Żylicza, Warszawa 2015, s. 71–78). Ponadto sam art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 pozwala nie tylko dochodzić dalszego odszkodowania na zasadach wynikających z konwencji montrealskiej i prawa krajowego, ale też potrącić zryczałtowane odszkodowanie uzyskane na podstawie art. 7 ze zindywidualizowanego odszkodowania.

Sąd Okręgowy zakłada jednak, że orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości mają dla sądów krajowych, zarówno tych orzekających w sprawie, w związku z rozpoznawaniem której pytanie prejudycjalne zostało zadane, jak i w sprawach rozpoznawanych przez inne sądy, moc wiążącą. Z orzecznictwa Trybunału natomiast wyraźnie wynika, że rozporządzenie nr 261/2004 i konwencja montrealaska mają odmienne zakresy przedmiotowe.

Tymczasem art. 208 § 2 pr. lot. rozszerza jedynie zakres sytuacyjny konwencji montrealskiej, a nie – odmiennie niż włoski przepis odsyłający – jej zakres przedmiotowy. Innymi słowy, nawet jeśli w określonych sytuacjach, np. przy lotach krajowych, konwencja montrealaska na podstawie art. 208 § 2 zd. 1 pr. lot. stosowana jest jako prawo polskie, to wówczas również nie obejmuje roszczeń innych niż te, które są w niej uregulowane. Nie ma w prawie polskim przepisu, który rozszerzałby zastosowanie art. 35 konwencji montrealskiej na pozakonwencyjne roszczenia wynikające z nienależytego wykonania umowy przewozu lotniczego. Z tego powodu Sąd Okręgowy skłania się do odrzucenia drugiego poglądu.

W konsekwencji trzeba zająć się **trzecim poglądem**, zgodnie z którym roszczenie na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 wygasa w okresie trzech lat od dnia wymagalności roszczenia zgodnie z art. 442¹ § 1 k.c.

W celu uzasadnienia tego poglądu warto przytoczyć wywód Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy II Wydział Cywilny, sygn. II C 2716/15: „Podstawą żądania w przedmiotowych sprawach jest Rozporządzenie nr 261/2004 [...]. Z rzeczonych źródeł prawa wspólnotowego – a nie z czynności prawnej – powód wywodzi swoje roszczenia, które należy zaliczyć do roszczeń o charakterze deliktowym. Konsekwencją tych regulacji jest ponoszenie przez pozwanego jako przewoźnika lotniczego odpowiedzialności na zasadzie ryzyka wobec każdego z pasażerów za znaczne opóźnienie w realizacji lotów pasażerskich. Wysokość odszkodowania za opóźnienie realizacji lotów została ukształtowana ryczałtowo (niezależnie od ceny biletów za przelot, jakości samolotów czy też dokonywanego przelotu), jedynym kryterium wpływającym na wysokość ryczałtu jest długość lotu mierzona po ortodromie, która zależy od tego jakiego lotu powód jest pasażerem, a nie od umowy. Przeciwno umownemu charakterowi roszczeń z rozporządzenia 261/2004 przemawia przede wszystkim oderwanie legitymacji procesowej powoda od faktu bycia stroną umowy. Nie jest istotne kto zawierał umowę z przewoźnikiem, czy zawarto ją bezpośrednio z przewoźnikiem, czy dokonało to na jego rzecz biuro turystyczne, bez wpływu jest również to, czy pasażer jest osobą małoletnią lub ubezwłasnowolnioną (które jak wiadomo nie mają zdolności do czynności prawnych). Wyłącznie legitymowanym czynnie do dochodzenia roszczenia

jest pasażer, niezależnie od tego, kto jest stroną umowy przewozu. Legitymowanym biernie jest natomiast przewoźnik obsługujący (art. 2 lit. b Rozporządzenia 261/2004), który również często nie jest stroną umowy z pasażerem, przewożąc go na podstawie umowy z innym przewoźnikiem (codeshare). Podstawą roszczenia jest więc zdarzenie inne niż umowa, tj. poniesienie przez pasażera straty czasu na skutek odpowiednio dużego opóźnienia lotu, a nie zawarta umowa, która choć w sensie faktycznym zawsze poprzedza powstanie roszczenia, to - po pierwsze - nie stanowi podstawy dochodzenia odszkodowania, a - po drugie - wierzycielem i dłużnikiem świadczenia określonego w rozporządzeniu może być podmiot inny niż strony umowy”.

Warto wskazać, że w podobny sposób roszczenie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2014 kwalifikuje orzecznictwo angielskie (por. wyrok Court of Appeal z 19.6.2014 r. w sprawie Dawson v Thomson Airways, <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2014/845.html>, gdzie sąd przyjął sześciolatek przedawnienia roszczeń wynikających z naruszenia obowiązku ustawowego [breach of statutory duty] na podstawie art. 9 ustawy o przedawnieniu [Limitation Act 1980]).

Przeciwko takiemu rozwiązaniu przemawia wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 9 lipca 2009 r. w sprawie C-204/08, Rehder, gdzie roszczenie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 zostało zakwalifikowane jako „roszczenie wynikające z umowy” w myśl 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. Także Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 7 lutego 2014 r., sygn. akt III CP 113/13, stwierdził, że „[j]akkolwiek określone w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 odszkodowanie ma charakter ryczałtowy, to jednak nie może budzić wątpliwości, że jest to cywilnoprawna kompensacja zarówno szkód materialnych jak i niematerialnych związanych z nienależytym wykonaniem zobowiązania przez przewoźnika wynikającego z zawartej umowy przewozu”.

Zdaniem Sądu Okręgowego, mimo że oceniane roszczenie wynika z reżimu ustanowionego przez rozporządzenie nr 261/2004, to nie zmienia to faktu, że ma ono swoją przyczynę w umowie. Gdyby nie doszło do zawarcia umowy przewozu, roszczenie z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 nie przysługiwałoby. Nie jest niczym nadzwyczajnym, że prawa i obowiązki stron umowy regulowane są nie tylko jej treścią, ale także poprzez przepisy ustawowe. Jak ocenia doktryna (M. Stec, O niektórych postaciach niewykonania lub nienależytego wykonania pasażerskiej umowy przewozu lotniczego (na kanwie rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej z 2004 r.) [w:] W kierunku europeizacji prawa prywatnego. Księga pamiątkowa dedykowana profesorowi Jerzemu Rajskiemu, red. A. Brzozowski, W. Kocot, K. Michałowska, Warszawa 2007, s. 255) owe pieniężne świadczenie odszkodowawcze o charakterze zryczałtowanym pełni funkcję kary ustawowej znanej również kodeksowi cywilnemu (art. 485). Przybiera ona postać kary zaliczalnej, bowiem rozporządzenie nr 261/2004 nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania na zasadach wynikających z konwencji montrealskiej i prawa krajowego, a odszkodowanie uzyskane na podstawie art. 7 może zostać potrącone z odszkodowania pełnego (art. 12).

W związku z tym Sąd Okręgowy skłania się do odrzucenia trzeciego poglądu, zgodnie z którym art. 442¹ § 1 k.c. stosuje się do roszczeń wynikających z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Konsekwencją niezastosowania żadnego ze szczególnych terminów przedawnienia byłoby zatem przyjęcie **czwartego poglądu**, stanowiącego że roszczenia te przedawniają się na zasadach ogólnych w okresie dziesięciu lat od dnia ich wymagalności zgodnie z art. 118 w zw. z art. 120 § 1 k.c.

Warto wskazać, że takie rozwiązanie przyjmowane jest też przez orzecznictwo niemieckie (trzyletni ogólny termin przedawnienia na podstawie § 195 niemieckiego kodeksu cywilnego przyjął Federalny Sąd Najwyższy w wyroku z 10.12.2009 r. w sprawie Xa ZR 61/09 oraz hiszpańskie (dziesięcioletni ogólny termin przedawnienia na podstawie art. 121.20 ustawy nr 29/2002 [kataloński kodeks cywilny] przyjął sąd odwoławczy w Barcelonie w wyroku z 26.2.2013 r., sygn. JUR 2013/108993 oraz w wyroku z 6.5.2013 r., sygn. JUR 2013/338930; natomiast piętnastoletni ogólny termin przedawnienia na podstawie art. 1964 dekretu królewskiego z 24.7.1889 r. [hiszpański kodeks cywilny] przyjął sąd pierwszej instancji w Bilbao w wyroku z 17.12.2012 r., sygn. AC 2013/165 – za M. Artigot i Golobardes, Spain:

defeating air passengers rights through procedural rules [w:] *Air Passenger Rights: Ten Years On*, red. M. Bobek, J. Prassi, Oxford 2016, s. 211–212).

Reasumując, przedstawiona argumentacja wskazuje na występowanie poważnych rozbieżności w praktyce sądów co przemawia za skorzystaniem z instytucji pytania prawnego skierowanego do Sądu Najwyższego, którego stanowisko jest niezbędne dla rozstrzygnięcia sprawy zawisłej przed Sądem Okręgowym w Warszawie i będzie miało doniosłe znaczenie dla praktyki sądowej i rozwoju prawa. Wyjaśnienie wskazanego w pytaniu zagadnienia przyczyni się nie tylko do rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy, ale także innych podobnych spraw.

Wobec powyższego Sąd Okręgowy na podstawie art. 390 § 1 k.p.c. orzekł jak w sentencji postanowienia.