

Sygn. akt III Ca 186/17

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 czerwca 2017 r.

Sąd Okręgowy w Gliwicach III Wydział Cywilny Odwoławczy w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SO Magdalena Balion - Hajduk

Protokolant Aleksandra Sado - Stach

po rozpoznaniu w dniu 14 czerwca 2017 r. w Gliwicach

na rozprawie

sprawy z powództwa J. K.

przeciwko (...) Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powódki

od wyroku Sądu Rejonowego w Tarnowskich Górach

z dnia 8 listopada 2016 r., sygn. akt I C 1275/16

**oddala apelację.**

--	--

SSO Magdalena Balion - Hajduk

Sygn. akt III Ca 186/17

## UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 8 listopada 2016 roku Sąd Rejonowy w Tarnowskich Górach oddalił powództwo J. K. o zasądzenie od pozwanej (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. kwoty 250 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie naliczanymi od dnia 3 września 2014 roku oraz kosztów procesu.

Sąd Rejonowy ustalił, że w dniu 2 września 2014 roku powódka odbyła lot samolotem pozwanej na trasie B. – K. (lot (...)(...)), opóźnienie przedmiotowego lotu wyniosło ponad siedem godzin.

Sąd wskazał, że zgodnie z treścią art. 7 ust. 1 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 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 (Dz.U. L 46, s. 1). „w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1.500 do 3.500 kilometrów;

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b)

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu”.

Zgodnie z treścią art. 5 (noszącego tytuł „Odwołanie”) ust. 1 powołanego Rozporządzenia „w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz

b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub

ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub

(...) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu”.

Zgodnie zaś z treścią art. 6 (noszącego tytuł „Opóźnienie”) ust. 1 powołanego Rozporządzenia „jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1.500 kilometrów; lub

b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1.500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1.500 a 3.500 kilometrów; lub

c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2; oraz

ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

(...) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a).”

Powołane Rozporządzenie nie przewiduje wprost prawa do odszkodowania dla pasażerów w przypadku opóźnienia lotu. Zgodnie jednak z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu z dnia 19 listopada 2009 roku wydanym w trybie pytania prejudycjalnego w sprawie o sygnaturze akt C-402/07, „artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do

odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego”. Trybunał wskazał nadto, iż „artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty „nadzwyczajnymi okolicznościami” w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które – ze względu na swój charakter lub źródło – nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli”. Stanowisko Trybunału wyrażone w wyroku z dnia 19 listopada 2009 roku zostało potwierdzone w wyroku z dnia 23 października 2012 roku wydanym w połączonych sprawach C-581/10 i C-629/10. Zgodnie ze stanowiskiem Trybunału wyrażonym w przedmiotowej sprawie, wykładni rozporządzenia nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, iż pasażerowie znacznie opóźnionych lotów mogą korzystać z odszkodowania takiego samego co pasażerowie lotów odwołanych, czyli z odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) pkt iii) tego rozporządzenia. Trybunał orzekł, iż pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania na mocy tego rozporządzenia w sytuacji, gdy z powodu tych lotów ponoszą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli gdy docierają na ich miejsce docelowe co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu; takie opóźnienie nie daje jednak pasażerom prawa do odszkodowania jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, iż duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

Wskazane orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości wydane zostały w trybie prejudycjalnym, zatem są wiążące nie tylko dla sądu krajowego, kierującego pytanie, ale dla wszystkich sądów krajowych państw członkowskich.

Sąd Rejonowy podniósł, że w toku procesu pozwana nie wykazała, aby opóźnienie lotu z dnia 2 września 2014 roku było konsekwencją nadzwyczajnych okoliczności za które nie ponosi odpowiedzialności, ale za uzasadniony uznał zgłoszony zarzut przedawnienia.

Powołane Rozporządzenie nie reguluje kwestii związanych z przedawnieniem roszczeń pasażerów w zakresie dochodzenia odszkodowań z tytułu overbookingu, odwołania lub opóźnienia lotu. Zgodnie zaś z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 listopada 2012 roku wydanym w sprawie C – 139/11, Rozporządzenie nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, 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. Z treści wydanego wyroku przy tym wynika jednoznacznie, iż kwestie przedawnienia nie mogą być rozstrzygane w oparciu o art. 29 Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w W. dnia 12 października 1929 roku i art. 35 sporządzonej w M. w dniu 28 maja 1999 roku Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, które ustanawiają dwuletni okres przedawnienia na wytoczenie powództwa o ustalenie odpowiedzialności z tytułu praw przyznanych na mocy tych konwencji, albowiem przewidziany w art. 5 i 7 powołanego Rozporządzenia środek w postaci odszkodowania znajduje się poza zakresem zastosowania tych konwencji. Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w M. w dniu 28 maja 1999 roku, została ratyfikowana przez prezydenta w dniu 6 października 2005 roku (opublikowana w Dz. U. z 2007 roku, Nr 37, poz. 235), przy czym zgoda na ratyfikację została wyrażona w ustawie z dnia 17 czerwca 2005 roku o ratyfikacji Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących

międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w M. dnia 28 maja 1999 roku (Dz. U z 2005 roku, Nr 150, poz. 1237), tak więc zgodnie z art. 87 i 91 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 roku (Dz.U. Nr 78, poz. 484) jest źródłem powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej i ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową. Zastosowanie terminu przedawnienia określonego w powołanej Konwencji, nawet jeżeli stanowi ona w istocie część krajowego porządku prawnego, wyłączył jednak sam Trybunał Sprawiedliwości wydając orzeczenie w sprawie C – 139/11.

Zgodnie z treścią art. 205 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (tj. Dz.U. z 2016 roku, poz. 605), do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami niniejszej ustawy i umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego. Powołana ustawa nie reguluje kwestii związanych z przedawnieniem roszczeń, zaś zgodnie z wyrokiem z dnia 22 listopada 2012 roku w sprawie nie można zastosować terminów przedawnienia określonych w powołanych konwencjach, tak więc w sprawie winny zostać zastosowane przepisy kodeksu cywilnego. Rozporządzenie nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów reguluje w istocie szczególne obowiązki przewoźnika lotniczego będące konsekwencją wcześniejszego zawarcia z tym przewoźnikiem umowy przewozu, przy czym do zawarcia takiej umowy przewozu dojdzie zarówno wtedy, gdy umowę zawiera z przewoźnikiem bezpośrednio pasażer, jak i wtedy gdy taka umowa przewozu jest elementem umowy o usługę turystyczną i jest zawierana w imieniu pasażera przez organizatora imprezy turystycznej.

Sąd Rejonowy uznał, że kwestie związane z umową przewozu regulują art. 774 i następne kodeksu cywilnego. Zgodnie z treścią art. 775 kc, przepisy tytułu niniejszego stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Zgodnie zaś z treścią art. 778 kc, roszczenia z umowy przewozu osób przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu, a gdy przewóz nie został wykonany - od dnia, kiedy miał być wykonany.

Przedawnienie roszczeń związanych z umową przewozu nie jest uregulowane w ustawie z dnia 3 lipca 2002 roku – Prawo lotnicze (tj. Dz.U. z 2016 roku, poz. 605), która w tym zakresie odwołuje się do terminu dwóch lat, określonych w Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w W. dnia 12 października 1929 roku i sporządzonej w M. w dniu 28 maja 1999 roku Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, przy czym jak już wskazano w niniejszej sprawie przepisy te nie znajdują zastosowania. Skoro zaś w ustawie – Prawo lotnicze brak jest przepisów dotyczących przedawnienia, zaś przepisy obu Konwencji nie mogą w sprawie znaleźć zastosowania, uznać należy, iż spełniona jest określona w art. 775 kc przesłanka braku „uregulowania odrębnymi przepisami”. Jakkolwiek bowiem „brak uregulowania” dotyczy nie całej umowy przewozu lotniczego, a jedynie konkretnej kwestii (w tej sytuacji przedawnienia), to uznać należy taką interpretację za w pełni uzasadnioną. W konsekwencji zaś przyjąć należy, iż w sprawie winien zostać zastosowany art. 778 kc.

Przewóz miał nastąpić w dniu 2 września 2014 roku, zaś powództwo zostało wniesione w dniu 13 kwietnia 2016 roku, tak więc w dniu wniesienia pozwu roszczenie powódki było przedawnione.

Powyższy wyrok zaskarżyła powódka, wnosząc o jego zmianę poprzez uwzględnienie powództwa i zasądzenie od pozwanego na swoją rzecz kosztów postępowania oraz kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych, za drugą instancję ewentualnie o uchylenie wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu do ponownego rozpoznania.

Jednocześnie, w związku z powstaniem licznych rozbieżności w orzecznictwie sądów co do podstawy prawnej terminu przedawnienia roszczenia o zryczałtowane odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia 261/2004 i stosowanie przez sądy czterech różnych terminów przedawnienia, tj.:

a) jednego roku od dnia wykonania przewozu lub dnia, w którym miał być wykonany, stosownie do art. 778 w zw. z art. 775 k.c.;

b) 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 o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w M. dnia 28 maja 1999r.;

c) trzech lat od dnia w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie i osobie obowiązanej do jej naprawienia, stosownie do art. 442<sup>1</sup> § 1 k.c.;

d) dziesięciu lat od dnia wymagalności roszczenia, stosownie do art. 118 w zw. z art. 120 § 1 k.c.;

wniósł o zastosowanie przez Sąd drugiej instancji art. 390 1 k.p.c. i przedstawienie Sądowi Najwyższemu zagadnienia prawnego budzącego poważne wątpliwości.

Nadto powódka w apelacji zarzuciła naruszenie przepisów prawa procesowego:

a) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez brak wszechstronnego rozważenia zebranego w sprawie materiału dowodowego i pominięcie dowodów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy takich jak okoliczności zawarcia umowy przez powoda na realizację przelotu i treści tejże umowy, podczas gdy ustalenie okoliczności nabycia biletu lotniczego przez powoda prowadziło by do wniosku, iż zawarta przez powoda umowa nie jest - wbrew założeniom Sądu I instancji - umową przewozu uregulowaną w art. 774 i następujących k.c., lecz umową o świadczenie usług - nienazwaną w myśl przepisów ustawy kodeks cywilny - zawartą przez powoda z organizatorem wycieczki będącego swoistym rodzajem pośrednika w organizowaniu opóźnionego lotu, a co za tym idzie umową dla której termin przedawnienia roszczeń winien wynosić dla powoda 3 lata;

b) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez nie uwzględnienie przy ocenie zebranego w sprawie materiału dowodowego, w tym szczególności umowy zawartej przez powoda, zasad logiki formalnej co doprowadziło do wyciągnięcia przez Sąd I instancji logicznie niepoprawnego i niezgodnego z doświadczeniem życiowym wniosku o zbliżonym do siebie wymiarze rocznego i dwuletniego terminu przedawnienia roszczeń, podczas gdy zastosowanie przyjętych metod wykładni oraz zasad logicznego rozumowania prowadził do uznania, iż terminy: roczne i dwuletnie przedawnienia roszczeń nie są do siebie zbliżone, a zastosowanie rocznego terminu przedawnienia roszczeń pozostaje w sprzeczności z przepisami prawa kształtującymi praw i obowiązku stron umowy zawartej przez powoda, na podstawie której powód korzystał z usług pozwanego;

c) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez pominięcia obowiązujących i utrwalonych zasad wykładni orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości stanowiących o konieczności wykładni tychże rozstrzygnięć przy zastosowaniu reguł celowościowo - funkcjonalnych oraz zasady efektywności prawa wspólnotowego, nakazującej dokonywanie wykładni orzeczeń ETS maksymalnie korzystnej z punktu widzenia wynikających z tego prawa praw jednostki; podczas gdy zastosowana przez Sąd I instancji metoda wykładni przy jednoczesnym pominięciu treści umowy zawartej przez powoda na korzystanie z usług pozwanego narusza powyższe zasady i prowadzi do przyjęcia błędnego wniosku, iż w niniejszej sprawie dla oceny podniesionego przez pozwanego zarzutu przedawnienia roszczenia istotne znaczenie ma uregulowanie art. 778 k.c., podczas gdy umowa ta nie jest umową przewozu lecz stanowi ona umowę nienazwaną, a stosowane dla oceny przedawnienia roszczeń powoda przepisy krajowe pozostające w zgodzie z zasadami równoważności i skuteczności z prawem unijnym nakazują stosowanie terminu nie krótszego niż okres dwuletni wynikający z Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w M. w dniu 28 maja 1999r.;

d) art. 328 par. 2 k.p.c. poprzez niewskazanie przyczyn i podstaw prawnych niezastosowania w niniejszej sprawie uregulowań Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w M. w dniu 28 maja 1999 roku, podczas gdy Konwencja ta jako umowa międzynarodowa ratyfikowana przez Rzeczpospolitą Polską stanowi źródło prawa powszechnie obowiązującego na terenie kraju, w przeciwieństwie

do orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, które to orzeczenia nie stanowią aktów normatywnych w myśl art. 87 par. Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz nie zostały w ogóle wymienione w art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu UE wśród aktów prawnych Unii; podczas gdy odniesienie się do wskazanej powyżej Konwencji jako źródła prawa powszechnie obowiązującego uzasadniałoby przyjęcie co najmniej 2 letniego terminu dla przedawnienia roszczeń powoda objętych pozwem o zapłatę należnego odszkodowania;

e) art. 328 § 2 k.p.c. poprzez nie odniesienie się przez Sąd I instancji w treści uzasadnienia do rodzaju umowy jaką powód zawarł nabywając bilet lotniczy na opóźniony lot realizowany przez pozwanego, co miało istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy, bowiem rodzaj umowy jaką zawarł powód determinuje prawa jak i obowiązki stron i nie wskazanie przez Sąd w treści uzasadnienia podstaw faktycznych rozstrzygnięcia oraz wyjaśnienia podstawy prawnej wyroku z przytoczeniem przepisów prawa, w zakresie, w jakim Sąd I instancji nie odniósł się merytorycznie do treści podnoszonych przez powoda zarzutów, wskazując na podstawę nie uwzględnienia zarzutu przedawnienia poprzez błędne przyjęcie rocznego okresu przedawnienia;

f) art. 98 k.p.c. oraz art. 102 k.p.c. poprzez obciążenie powoda kosztami procesu przyjmując zasad odpowiedzialności za wynik sprawy, podczas gdy powód w niniejszej sprawie ma status konsumenta, co bezpośrednio wynika z treści umowy zawartej przez powoda na podstawie której powód korzystał z usług świadczonych przez pozwanego, wobec czego powód nie powinien zostać obciążony kosztami procesu oraz obowiązkiem zwrotu kosztów postępowania na rzecz pozwanego.

Zarzuciła także naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.:

a) art. 774, art. 775, art. 776, art. 777 oraz art. 778 k.c. poprzez ich błędne zastosowanie w niniejszej sprawie pomimo braku podstaw do przyjęcia, iż powoda z pozwanym łączyła umowa przewozu, bowiem jak wynika z okoliczności zawarcia umowy, oznaczenia stron umowy oraz jej treści umowa zawarta przez powoda, na podstawie której korzystał z usług świadczonych przez pozwanego, była umową nienazwaną wedle przepisów kodeksu cywilnego, zawartą z organizatorem wycieczki będącym swoistym rodzajem pośrednika w zakupie biletu lotniczego na opóźniony lot;

b) art. 750 k.c. w związku z art. 118 k.c. oraz 442 ze zn. 1 par. 1 k.c. poprzez ich niezastosowanie w niniejszej sprawie pomimo, iż umowa na podstawie której powód korzystał z usług pozwanego miała charakter umowy nienazwanej, dla której odpowiednio zgodnie z regulacjami kodeksu cywilnego zastosowanie winny znaleźć przepisy regulujące umowę zlecenia, zaś w związku z zawarciem umowy przez powoda jako konsumenta z organizatorem wycieczki, będącego przedsiębiorcą, termin przedawnienia roszczenia wynosi trzy lata, co wynika zarówno z terminów ogólnych dla przedawnienia roszczeń jak i terminu przedawnienia roszczeń z tytułu wyrządzonej poszkodowanemu szkody;

c) art. 208 pkt. 1 i 2 ustawy Prawo lotnicze w zw. z art. 87 pkt 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej poprzez ich błędną wykładnię prowadzącą do wniosku, iż w niniejszej sprawie nie znajdują zastosowania postanowienia Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w M. w dniu 28 maja 1999r., lecz wiążącym dla sprawy są orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości podczas gdy obowiązek stosowania umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczypospolitą Polską do oceny zakresu odpowiedzialności pozwanego wynika bezpośrednio z literalnego brzmienia powołanych przepisów ustawy Prawa lotniczego, zaś sama w/w Konwencja stanowi źródło prawa powszechnie obowiązującego – w przeciwieństwie do orzeczeń Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, które nie stanowią aktów normatywnych tak w rozumieniu Konstytucji, jak i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i stanowią one jedynie wskazówkę interpretacyjną dla stosowania przepisów prawa unijnego i krajowego,

d) art. 2 pkt. b art. 3 ust. 5 oraz art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004r. 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), poprzez ich niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, iż nie stanowi on samodzielnej podstawy do dochodzenia roszczenia w związku z opóźnieniem lotu, a co za tym idzie przyjęcie, iż roszczenie powoda o odszkodowanie jest

związane z umową przewozu realizowaną na zlecenie osoby trzeciej - biura podróży - i jako takie podlega regulacji wynikającej z art. 774 i nast. k.c.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja nie zasługiwała na uwzględnienie.

W pierwszej kolejności Sąd odwoławczy wskazuje, że niniejsza sprawa jako wynikająca z umowy, była rozpoznawana w postępowaniu uproszczonym i w takim też postępowaniu rozpoznał ją Sąd odwoławczy. W konsekwencji Sąd Okręgowy zastosował regulację art. 505<sup>13</sup>§ 2 k.p.c. zgodnie z którą, jeżeli sąd drugiej instancji nie przeprowadził postępowania dowodowego, uzasadnienie wyroku powinno zawierać jedynie wyjaśnienie podstawy prawnej wyroku z przytoczeniem przepisów prawa.

Odnosząc się do wniosków apelacji, wskazać trzeba, iż w realiach niniejszej sprawy, wbrew wnioskowi strony powodowej, brak było podstaw do skierowania pytania prawnego do Sądu Najwyższego, a to z uwagi na fakt podjętej już w tej materii uchwały Sądu Najwyższego z dnia 17 marca 2017r. w sprawie o sygn. akt III CZP 111/16. Uchwała ta przesądza, iż roszczenie o odszkodowanie przewidziane w art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004r. 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.

Zważyć trzeba, iż powyższa teza uchwały Sądu Najwyższego w pełni pokrywa się z koncepcją przedawnienia, przyjętą przez Sąd pierwszej instancji.

Podkreślić zatem należy, co niezwykle szeroko przedstawił już Sąd meriti, iż Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004r. ustanawiające 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. UE. L 2004.46.1) nie reguluje kwestii związanych z przedawnieniem roszczeń pasażerów w zakresie dochodzenia odszkodowań z tytułu overbookingu, odwołania lub opóźnienia lotu. Zgodnie zaś z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 listopada 2012r. wydanym w sprawie C – 139/11, Rozporządzenie nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, 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.

Z treści wydanego wyroku przy tym wynika jednoznacznie, iż kwestie przedawnienia nie mogą być rozstrzygane w oparciu o art. 29 Konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w W. dnia 12 października 1929r. i art. 35 sporządzonej w M. w dniu 28 maja 1999r. Konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, które ustanawiają dwuletni okres przedawnienia na wytoczenie powództwa o ustalenie odpowiedzialności z tytułu praw przyznanych na mocy tych konwencji, albowiem przewidziany w art. 5 i 7 powołanego Rozporządzenia środek w postaci odszkodowania znajduje się poza zakresem zastosowania tych konwencji. Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzona w M. w dniu 28 maja 1999r., została ratyfikowana przez prezydenta w dniu 6 października 2005r. (opublikowana w Dz. U. z 2007r., nr 37, poz. 235), zaś zgoda na ratyfikację została wyrażona w ustawie z dnia 17 czerwca 2005r. o ratyfikacji Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w M. dnia 28 maja 1999r. (Dz. U z 2005r., nr 150, poz. 1237), i z mocy art. 87 i 91 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997r. (Dz.U. nr 78, poz. 484) jest źródłem powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej, mającym pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową. Zastosowanie terminu przedawnienia określonego w powołanej Konwencji wyłączył jednak sam Trybunał Sprawiedliwości, wydając orzeczenie w sprawie C – 139/11.

Zgodnie natomiast z art. 205 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2016 roku, poz. 605), do umowy przewozu lotniczego, w tym czarteru lotniczego oraz do innych stosunków cywilnoprawnych związanych z przewozem lotniczym, nieuregulowanych przepisami niniejszej ustawy i umowami międzynarodowymi, stosuje się przepisy prawa cywilnego. Prawo lotnicze nie reguluje kwestii związanych z przedawnieniem roszczeń, zaś zgodnie z wyrokiem z dnia 22 listopada 2012r. w sprawie nie można zastosować terminów przedawnienia określonych w powołanych konwencjach, a zatem w sprawie winny zostać zastosowane przepisy Kodeksu cywilnego.

Zgodnie z treścią art. 118 k.c., jeżeli przepis szczególny nie stanowi inaczej, termin przedawnienia wynosi lat dziesięć, a dla roszczeń o świadczenia okresowe oraz roszczeń związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej - trzy lata.

Jednak powołane Rozporządzenie nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów reguluje w istocie szczególne obowiązki przewoźnika lotniczego będące konsekwencją wcześniejszego zawarcia z tym przewoźnikiem umowy przewozu, przy czym do zawarcia takiej umowy przewozu dochodzi zarówno wtedy, gdy umowę zawiera z przewoźnikiem bezpośrednio pasażer, jak i wtedy gdy taka umowa przewozu jest elementem umowy o usługę turystyczną i jest zawierana w imieniu pasażera przez organizatora imprezy turystycznej. Umowa przewozu została uregulowana w art. 774 k.c. i nast. Zgodnie z treścią art. 775 k.c. przepisy tytułu niniejszego stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami.

Zgodnie zatem z art. 778 k.c., roszczenia z umowy przewozu osób przedawniają się z upływem roku od dnia wykonania przewozu, a gdy przewóz nie został wykonany - od dnia, kiedy miał być wykonany.

Wskazać trzeba także na ogólny przepis, art. 117 § 2 k.c., który stanowi iż po upływie terminu przedawnienia ten, przeciwko komu przysługuje roszczenie, może się uchylić od jego zaspokojenia, chyba że zrzeka się korzystania z zarzutu przedawnienia.

W niniejszej sprawie przewóz miał nastąpić 2 września 2014 roku, tak więc w dniu wniesienia pozwu roszczenie powódki było przedawnione, co wobec skutecznie zgłoszonego zarzutu przedawnienia w kontekście wyżej wskazanej uchwały Sadu Najwyższego z 17 marca 2017r. (sygn. III CZP 111/16), musiało skutkować oddaleniem powództwa.

***Z powyższych względów Sąd Okręgowy oddalił apelację na mocy art. 385 k.p.c. jako nieuzasadnioną.***

SSO Magdalena Balion – Hajduk