

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 9 sierpnia 2017 r.

Pozwami połączonymi następnie do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. domagał się zasądzenia od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w K. w Republice Federalnej Niemiec następujących kwot:

- w sprawie prowadzonej pod sygnaturą I C 3113/16: kwoty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 czerwca 2016 r. do dnia zapłaty;

- w sprawie prowadzonej pod sygnaturą I C 3121/16: kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 30 czerwca 2016 r. do dnia zapłaty.

Powód wniósł także o zasądzenie na jego rzecz w każdej sprawie połączonej kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniach pozwów powód wskazał, że na podstawie umów cesji wierzytelności nabył od pasażerów wierzytelności z tytułu roszczenia o odszkodowanie za odwołanie lotu na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. Powód wskazał, że pasażerowie mieli zaplanowane loty na trasie z F. do M. oraz z F. do K. połączeniem realizowanym przez pozwanego. Loty te zostały jednak odwołane z powodu strajku. Pozwany pomimo wezwania do zapłaty nie zapłacił odszkodowań na rzecz powoda (pозew - k. 2-6 także w sprawie I C 3121/16 - k. 2-6).

W dniach 25 i 26 lipca 2016 r. Referendarz Sądowy w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie wydał nakazy zapłaty w postępowaniu upominawczym (nakaz zapłaty – k. 24 także w sprawie I C 3121/16 - k. 20).

W sprzeciwie od nakazu zapłaty wydanego w sprawie I C 3113/16, pozwany zaskarżył nakaz w całości i wniósł o oddalenie powództwa oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Pozwany podniósł, że odwołanie lotu spowodowane było strajkiem personelu zorganizowanym przez związek zawodowy (...), co wyłącza odpowiedzialność pozwanego na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. gdyż przyczyna ta mieści się w katalogu nadzwyczajnych okoliczności, których nie dało się uniknąć. Pozwany podnosił, że wobec braku możliwości zapewnienia pasażerowi satysfakcjonującego lotu alternatywnego dokonał zwrotu pełnej wysokości ceny biletu. Natomiast w sprawie o sygnaturze akt I C 3121/16, pozwany zaskarżył nakaz zapłaty w całości i wniósł o odrzucenie pozwu, a w razie nieuwzględnienia wniosku - o jego oddalenie oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych. Pozwany podniósł zarzut braku jurysdykcji krajowej sądów polskich, zarzut braku legitymacji powoda, zarzut przedawnienia roszczenia oraz wskazał, że odwołanie przedmiotowego lotu nastąpiło z powodu strajku zorganizowanego przez związek zawodowy (...), o stanowi nadzwyczajną okoliczność wyłączającą jego odpowiedzialność za odwołanie lotu (sprzeciw - k. 31- 37, także w sprawie I C 3121/16 - k. 27-35).

Postanowieniem z dnia 7 kwietnia 2017 r. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie odrzucił pozew w sprawie o sygnaturze I C 3121/16 wobec uwzględnienia zarzutu braku jurysdykcji krajowej (postanowienie – k. 163).

Sąd Rejonowy ustalił następujący stan faktyczny:

M. R. nabył bilet lotniczy w (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. w Republice Federalnej Niemiec na lot nr LH 246 z F. do M. w dniu 7 listopada 2015 r. Rejs pasażera M. R. z F. do M. został odwołany w dniu 7 listopada 2015 r. (okoliczność bezsporna, dowód: karta pokładowa - k. 12).

W okresie od 6 do 13 listopada 2015r. miał miejsce strajk personelu pokładowego zorganizowany przez związek zawodowy (...) zrzeszający personel pokładowy, tj. stewardów i stewardessy. Przedmiotowy strajk był najdłuższy w historii działalności D. L.. W konsekwencji strajku, przewoźnik zmuszony został odwołać w ciągu wskazanych 8 dni (...) loty, co stanowiło 44,4% wszystkich zaplanowanych w tym terminie lotów. Powyższe utrudnienia dotknęły łącznie (...) pasażerów, którzy stanowili 47,6% wszystkich pasażerów mających zaplanowane loty w rzeczonym okresie. D. L. podejmowała próby polubownego rozwiązania problemu, ostatecznie oferując protestującym akceptację wszystkich wysuwanych przez nich żądań. Niemniej jednak oferta została odrzucona a strajk był kontynuowany. Pozwany podjął szereg działań mających na celu ograniczenie skutków strajku i związanych z tym utrudnień dla pasażerów polegających na: wydłużeniu godzin pracy personelu obsługującego pasażerów, zapewnieniu pasażerom możliwości zmiany rezerwacji na loty alternatywne czy też możliwości uzyskania zwrotu kosztów biletów. (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w K. zawarła tzw. re-protection agreements z czterdziestoma liniami lotniczymi, dzięki którym możliwe było skierowanie pasażerów na loty alternatywne, obsługiwane przez inne linie lotnicze. Dodatkowo pozwany wydał pasażerom (...) kolejowe w ramach organizacji transportu alternatywnego oraz zapewnił zakwaterowanie w hotelach przez rezerwację (...) pokoi (okoliczności bezsporne niekwestionowane przez powoda, informacje L. w sprawie strajku - k. 98-104).

Powód w dniu 31 maja 2016 r. zawarł z M. R. umowę cesji wierzytelności nr (...), na mocy której powód nabył od pasażera wierzytelność z tytułu roszczenia o odszkodowanie za odwołanie lotu w dniu 7 listopada 2015 r. na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. (umowa cesji wierzytelności - k. 10-11).

W związku z odwołaniem lotu (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. pismem z dnia 31 maja 2016 r. wezwał przewoźnika (...) S.A. Oddział w Polsce do zapłaty kwoty 250 euro tytułem odszkodowania za odwołany lot w dniu 7 listopada 2015 r., w terminie 7 dni od otrzymania wezwania na wskazany rachunek bankowy (dowód: przedsądowe wezwanie do zapłaty - k. 8-8v).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów i ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności te jako przyznane Sąd na podstawie art. 229 i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, nadto znajdując potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach. Dokumenty te Sąd uznał za wiarygodne, gdyż składają się one na spójny obraz stanu faktycznego i nie pozostają ze sobą w sprzeczności.

Sąd Rejonowy zważył co następuje:

Powództwo nie zasługuje na uwzględnienie.

Powód opierał swoje roszczenie na regulacji zawartej w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym 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.U. UE L 2004/46/1). Ochrona na podstawie przepisów tego Rozporządzenia obejmuje nie tylko pasażerów lotów regularnych, ale również pasażerów lotów nieregularnych, w tym także loty stanowiące część zorganizowanych wycieczek (motyw piąty Rozporządzenia). W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy 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.

Stosownie do art. 7 ust. 1 rozporządzenia 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. Niemniej jednak takie odwołanie lotu lub opóźnienie wynoszące ponad 3 godziny 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 (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07 mających za przedmiot wnioski o wydanie na podstawie art. 234 WE orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone w postępowaniu C. S., G. S., A. S. p-ko (...) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA, (...) (...) - (...)).

Należy podkreślić, że celem Rozporządzenia, wynikającym zwłaszcza z motywu drugiego, jest podniesienie poziomu ochrony pasażerów lotniczych przez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego w przypadku „odmowy przyjęcia na pokład i odwołania lub dużego opóźnienia lotów”. Pasażerowie, których lot został odwołany i pasażerowie, których lot jest znacznie opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę polegającą na stracie czasu w stosunku do pierwotnego planu ich lotu, a co za tym idzie, znajdują się w porównywalnych sytuacjach.

Zgodnie z treścią art. 2g powołanego Rozporządzenia WE nr 261/2004, "rezerwacja" oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek.

Stosownie do art. 3 ust. 2 a) cytowanego Rozporządzenia, ust. 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawią się na odprawę pasażerów - zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie, w tym przez środki elektroniczne, przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży, lub jeżeli czas nie został określony # nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu. Pasażer powinien zatem wykazać, że posiada uprawnienie do wystąpienia z żądaniem odszkodowawczym, zgodnie z ogólnym ciężarem rozkładu dowodu z art. 6 k.c. Natomiast na przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar wykazania, że uprawnienia przysługujące pasażerowi nie zostały naruszone (art. 205b ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r.1393 j.t.)).

W toku postępowania pozwany nie kwestionował faktu posiadania przez M. R. rezerwacji na odwołany lot w dniu 7 listopada 2015 r. Pozwany podnosił, że odwołanie lotu nastąpiło z powodu strajku pracowników D. L., co stanowi nadzwyczajną okoliczność wyłączającą jego odpowiedzialność za odwołanie lotu. Odnosząc się do zarzutu pozwanego odnośnie wyłączenia odpowiedzialności, stwierdzić należy, że odwołanie lotu nie kreuje po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że zachodzą przesłanki określone w art. 5 ust. 3 rozporządzenia, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego. W motywie czternastym Rozporządzenia wskazano, że nadzwyczajne okoliczności mogą w szczególności zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia

bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

Na zaistnienie takich właśnie okoliczności powoływał się w niniejszej sprawie pozwany, wskazując, że przyczyną opóźnienia rejsu był strajk personelu tj. stewardess i stewardów. Przewidziana w motywie 14 preambuły rozporządzenia przesłanka wyłączająca odpowiedzialność przewoźnika lotniczego na podstawie powołanego rozporządzenia, nie może być, zdaniem Sądu, bezrefleksyjnie zredukowana do siły wyższej w tradycyjnym rozumieniu. Należy podkreślić, że ustawodawca europejski nie posłużył się ani wprost terminem siły wyższej, ani też nie odesłał do tego pojęcia w żaden sposób. Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków” *implicite* zakłada, że mogą być to okoliczności takiego rodzaju, że możliwe jest uniknięcie ich przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków. Zwolnienie się z odpowiedzialności na podstawie tak sformułowanej przesłanki egzoneracyjnej nie może ograniczać się do wykazania, że zaistniały elementy tradycyjnie rozumianej siły wyższej. Ustawodawca europejski stawia przewoźnikom lotniczym dalej idące wymagania, przede wszystkim dokonanie oceny, czy istnieje możliwość uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności i sięgnięcia po wszelkie racjonalne środki mogące temu służyć. Tym samym na przewoźniku lotniczym spoczywa też ciężar dowodu co do tego, że podjął wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności oraz że okazały się one nieskuteczne, bądź że w danych okolicznościach nie istniały takie środki. Zdaniem Sądu tak rozumiana przesłanka zwalniająca przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności na podstawie powołanego rozporządzenia zbliżona jest do konstrukcji znanej polskiemu prawu cywilnemu na gruncie odpowiedzialności kontraktowej, a ujętej w art. 471 k.c. *in fine*. W tak zarysowanym zakresie Sąd dokonał oceny materiału dowodowego zaoferowanego przez strony procesu.

Sąd podziela stanowisko pozwanego, co do zaistnienia w niniejszej sprawie okoliczności wyłączających jego odpowiedzialność za odwołanie lotu. Podkreślenia wymaga, że co do zasady nie budzi wątpliwości, że strajk może stanowić nadzwyczajną, niezależną od przewoźnika przyczynę, jeśli nie mógł go racjonalnie przewidzieć i uwzględnić w ramach normalnego wykonywania działalności w danym czasie. Jednakże samo wymienienie strajku jako nadzwyczajnej okoliczności uzasadniającej opóźnienie lotu nie w każdym wypadku przesądza o wyłączeniu wypłaty odszkodowania. Decydującą rolę powinny odgrywać okoliczności konkretnego przypadku. Należy ustalić, czy przewoźnik w obliczu grożącego strajku podjął wystarczające środki zaradcze, mające na celu najskuteczniejsze zniwelowanie jego skutków dla pasażerów. Przewoźnik obowiązany jest bowiem udowodnić wystąpienie dwóch przesłanek egzoneracyjnych: tj. wystąpienie okoliczności nadzwyczajnych oraz podjęcie wszelkich racjonalnych środków dla uniknięcia skutków tych nadzwyczajnych okoliczności. Należało zatem ustalić, czy przewoźnik w obliczu grożącego strajku podjął wystarczające środki, mające na celu najskuteczniejsze zniwelowanie jego skutków dla pasażerów.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy stwierdzić należy, że strajk pracowników linii lotniczych (...) S.A. niewątpliwie był okolicznością nadzwyczajną i stanowił w stosunku do tego przewoźnika lotniczego zdarzenie o charakterze nadzwyczajnym, na które nie miał wpływu i któremu nie mógł zapobiec. Podkreślenia wymaga, że przedmiotowy strajk pracowników L. trwał aż siedem dni ze skutkami dla działalności pozwanego wyżej opisanymi.

Nie sposób również uznać za zasadne twierdzeń strony powodowej, że strajk wpisuje się w normalną działalność przewoźnika, choćby z tej przyczyny, że ze swej istoty strajk polega na zorganizowanym, zbiorowym powstrzymaniu się od pracy przez pracowników, a w konsekwencji prowadzi do uniemożliwienia lub poważnego utrudnienia działalności przedsiębiorcy. Wbrew twierdzeniom strony powodowej, z samej tylko częstotliwości przeprowadzanych akcji protestacyjnych u pozwanego nie wynika, że wpisuje się ona w ramy prowadzonej przez niego działalności i przez to traci cechy okoliczności nadzwyczajnej w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia. W systemach prawnych współczesnych państw europejskich, w szczególności państw członkowskich Unii Europejskiej, prawa pracownicze uzyskały silną ochronę prawną. Dotyczy to również zbiorowych praw pracowniczych, w tym prawa koalicji i związanego z nim prawa do strajku. Z przedstawionych przez pozwanego przepisów niemieckiego prawa pracy wynika, że w Republice Federalnej Niemiec prawo pracowników do strajku stanowi prawo o charakterze konstytucyjnym, a jego realizacja w ramach sporu zbiorowego z pracodawcą jest uregulowana w sposób pozwalający organizacjom pracowników prowadzić akcję strajkową w sposób bardzo swobodny, wręcz niezależnie od stanu rokowań zbiorowych

z pracodawcą. W tej sytuacji należy sformułować ocenę, że strajk jest dla pozwanego zjawiskiem o tyle tylko wpisującym się w jego działalność, że stanowi legalną formę realizacji zbiorowych praw pracowniczych i z tego względu nie może być przez pozwanego w żaden sposób zwalczany czy uniemożliwiony środkami legalnymi. Pozwany był zmuszony zareagować na strajk pracowników personelu pokładowego, ale jedynie w sposób minimalizujący niekorzystne dla normalnego funkcjonowania przedsiębiorstwa pozwanego skutki strajku. Takie działania, jak wskazywał sam powód, pozwany podjął również w stosunku do zbywcy wierzytelności i z mocy art. 513 k.c. może powoływać się na to wobec nabywcy wierzytelności odszkodowawczej. Oceny tej nie zmienia okoliczność, że pozwany wiedział o strajkowych planach związku zawodowego (...) kilka dni przed jego rozpoczęciem. Zważywszy na rozmiar przedsiębiorstwa pozwanego nie można było oczekiwać, że w tak krótkim czasie pozwany zdoła zastąpić strajkujący personel pokładowy innymi pracownikami. Należy mieć na uwadze także fakt, że akcji strajkowej nie powstrzymało uwzględnienie żądań pracowników personelu pokładowego. Na gruncie niniejszej sprawy nie ulega wątpliwości, że pozwany przewoźnik nie miał realnej możliwości, aby zapobiec organizacji strajku, jaki miał miejsce w okresie od 6 do 13 listopada 2015 r., a także jego negatywnym skutkom w zakresie wykonania zawartych z pasażerami umów przewozu.

Z przedstawionego w toku niniejszego postępowania materiału dowodowego wynika, że przewoźnik dopiero pierwszego dnia strajku, tj. 6 listopada 2015 r. powziął wiedzę o szczegółach i rozmiarach zaplanowanej przez związku zawodowe pracowników akcji protestacyjnej. Wcześniej, chociaż związki zawodowe zapowiadały strajk, to kierownictwo pozwanego nie wiedziało, które konkretnie rejsy zostaną odwołane. Podkreślenia wymaga przy tym, że po uzyskaniu informacji o skali strajku, przedsiębiorca podejmował próby polubownego rozwiązania problemu ze strajkującymi i ostatecznie zaoferował akceptację wszystkich żądań. Mimo to protestujący odrzucili ofertę i kontynuowali strajk, który doprowadził do zakłócenia i znacznego ograniczenia działalności przewoźnika. Z powyższych względów nie sposób upatrywać w zaistniałej sytuacji złej woli pracodawcy, który nie przejawiałby woli podjęcia dialogu i prób polubownego rozwiązania sporu, a jedynie zmuszał swych pracowników do sięgania po najbardziej dotkliwe i brzemiennie w skutki formy nacisku.

Podkreślenia wymaga, że (...) S.A. również dysponowała ograniczonymi możliwościami faktycznymi i prawnymi, aby zastąpić wszystkich pracowników, którzy przystąpili do strajku, tak dużą liczbą wykwalifikowanych pracowników zastępczych. Pozwany słusznie podnosi, że charakter pracy personelu pokładowego nie pozwala na zastąpienie strajkujących pracowników innymi pracownikami. Jest to bowiem personel specjalnie wykwalifikowany do wykonywania swoich obowiązków, mający specjalne przeszkolenie do obsługi lotów na konkretny typ samolotu. Pracownicy personelu pokładowego muszą również cechować się bardzo dobrymi warunkami zdrowotnymi, aby móc pracować w warunkach, jakie panują w samolocie lecącym na wysokości kilku tysięcy metrów nad ziemią. W konsekwencji część lotów została odwołana. Niemniej jednak, w przekonaniu Sądu, (...) SA uczyniła wszystko co możliwe, by zapobiec negatywnym skutkom strajku.

Tym samym przewoźnik wywiązał się z nałożonych na niego obowiązków wynikających z art. 8 Rozporządzenia, który reguluje dodatkowe świadczenia, poza odszkodowaniem, przysługujące pasażerom w przypadku odwołania lotu, a do których należy m. in. zmiana planu podróży, czy też zwrot kosztów biletu.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, stwierdzić należało, że pozwany udowodnił wystąpienie po swojej stronie przesłanki egzoneracyjnej zwalniającej go od odpowiedzialności odszkodowawczej z tytułu odszkodowania wynikającego z art. 5 ust. 1 pkt c w wysokości wskazanej w art. 7 ust. 1 a rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Z tych wszystkich względów Sąd uznał, że powodowi nie należy się zryczałtowane odszkodowanie w wysokości 250 euro za odwołany lot.

Konsekwentnie niewykazanie roszczenia głównego powoduje, że także żądanie w zakresie odsetek za opóźnienie w jego spełnieniu nie zasługiwało na uwzględnienie, ponieważ bez należności głównej naliczenie odsetek jest niezasadne. Konieczność przyjęcia takiego stanowiska wynika z istoty oraz funkcji odsetek i znajduje potwierdzenie w przepisach art. 359 § 1 k.c., a zwłaszcza w art. 481 § 1 k.c. (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie I Aca 300/12, LEX nr 1238206).

Mając powyższe na względzie Sąd orzekł jak w punkcie I sentencji.

Orzekając o kosztach procesu, Sąd kierował się zasadą odpowiedzialności za jego wynik wyrażoną w art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Powód jest stroną przegrywającą sprawę, a zatem uzasadnione było ustalenie, że obciąża go obowiązek zwrotu na rzecz pozwanego całości poniesionych przez niego kosztów procesu w wysokości 377 zł, na którą składa się opłata skarbowa od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł i wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 360 zł, ustalone stosownie do § 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1800) w brzmieniu obowiązującym w dacie wytoczenia powództwa (punkt II wyroku).

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji wyroku.

SSR Paweł Szymański

ZARZĄDZENIE

Odpis wyroku wraz z uzasadnieniem proszę doręczyć pełnomocnikowi powoda.

29 sierpnia 2017 r.