

## UZASADNIENIE

### **wyroku z dnia 25 wrze śnia 2023 r.**

Powód AirHelp Germany GmbH w B. domagał się zasądzenia od (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 29 stycznia 2023 roku do dnia zapłaty, jako zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie o ponad 3 godziny lotu z dnia 17 grudnia 2022 r.

W uzasadnieniu pozwu powód wskazał, że na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dochodzi od pozwanego zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie w podróży. Wyjaśnił że w dniu 17 grudnia 2022 r. jego poprzednik prawny miał zaplanowany lot na trasie K. - W., połączeniem realizowanym przez pozwanego. Lot uległ opóźnieniu w następstwie czego dotarł on do portu docelowego z ponad 3 godzinnym opóźnieniem (pozew k. 3-6)

Pozwany (...) S.A. z siedzibą w W. w sprzeciwie od nakazu zapłaty wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

W uzasadnieniu swojego stanowiska pozwany podniósł, że lot się opóźnił się z uwagi na opóźniony przylot rejsu bezpośrednio poprzedzającego rejs tj. LO 461, które to opóźnienie spowodowały z kolei złe warunki pogodowe utrudniające pracę obsługi, co skutkuje brakiem obowiązku wypłaty odszkodowania przez pozwanego. (sprzeciw od nakazu zapłaty k. 29-33).

Stan faktyczny:

S. L. miał zaplanowany na dzień 17 grudnia 2022 r. lot na trasie K.-W. nr LO 462 realizowany przez pozwanego przewoźnika (...) S.A. z siedzibą w W.. (okoliczności przyznane; dowód: rezerwacja – k. 14).

Lot miał być wykonywany przez samolot, który pracował w systemie rotacji. Samolot w pierwszej kolejności miał odbyć lot z W. do K. o numerze LO 461, a następnie lot z K. do W. nr LO 462. Rejs LO 461 miał wystartować z W. o godz. 16:25 (...) i wylądować w K. o 18:00 (...). W rzeczywistości wystartował o 16:50 (...) i lądował o 18:38 (...).

Rejs LO 462 miał startować z K. o godz. 18:50 (...) i lądować w W. o 20:15 (...), natomiast wystartował o godz. 22:00 (...) i lądował o godz. 23:28 (...). (niesporne)

Przyczyną opóźnienia rejsu LO 462 na trasie K.-W. było opóźnienie powstałe na poprzedniej rotacji LO 461. Lot ten doznał dalszego opóźnienia wynoszącego 2 godziny i 31 minut w wyniku usterki technicznej (niesporne)

Łączny czas opóźnienia dla rejsu nr LO 461 z W. do K. wyniósł 38 minut. Przyczyną opóźnienia były złe warunki pogodowe panujące na płycie lotniska w W.. W ich wyniku służby lotniskowe nie radziły sobie z zalegającym śniegiem. Płyty postojowe i stanowiska techniczne, nie były odśnieżone. Agent handlingowy miał problem z zabraniami sprzętu i przetransportowaniem go do samolotu, a także z otwieraniem zamrażniętych bagażników. (dowód: zeznania świadka S. Z. k. 80-81, flight info – k 36,).

W dniu 19 grudnia 2022 r. S. L. zawarł z AirHelp umowę cesji wierzytelności. Pismem z dnia 16 marca 2023 r. AirHelp zgłosiło do (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. reklamację wraz z wezwaniem do zapłaty w terminie 7 dni (dowód: dokumenty cesji - k. 13-14, wezwanie do zapłaty - k. 15-15v, doręczenie wezwania do zapłaty – k.16).

W odpowiedzi na reklamację (...) spółkę akcyjną w W., drogą mailową, wskazał, że lot LO 462 był opóźniony na skutek niekorzystnych warunków atmosferycznych, które uniemożliwiły terminowe przeprowadzenie operacji lotniczej. (dowód: wiadomość mail - k. 17)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wskazanych dokumentów oraz ich kserokopii złożonych do akt sprawy. Okoliczności stanu faktycznego jako przyznane przez stronę przeciwną, Sąd na podstawie art. 229 k.p.c. i 230 k.p.c. uznał za udowodnione, ponadto znajdują one potwierdzenie w złożonych do akt dokumentach, co do wiarygodności których Sąd nie miał wątpliwości. Również zeznania świadka stanowiły podstawę ustalenia stanu faktycznego, bowiem korelowały ze zgromadzonymi w aktach dowodami z dokumentów.

### **Podstawa prawna**

Powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Z okoliczności niniejszej sprawy wynika, że źródłem roszczeń powoda była umowa przelewu wierzytelności zawarta z S. L., będącym pasażerem opóźnionego lotu nr LO 462 realizowanego przez pozwanego przewoźnika w dniu 17 grudnia 2022r., na mocy której powód przejął prawa do wierzytelności z tytułu roszczeń pasażera o odszkodowanie z tytułu odwołania lotu.

Zgodnie z art. 509 § 1 k.c., wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. § 2 precyzuje, iż wraz z wierzytelnością przechodzą na nabywcę wszelkie związane z nią prawa, w szczególności roszczenie o zaległe odsetki.

Podstawę prawną dochodzonego przez powoda żądania stanowiły przepisy Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiające 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 z dnia 17 lutego 2004 r.).

Zgodnie z art. 5 ust. 1 powołanego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

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

Stosownie zaś do art. 7 ust. 1 rozporządzenia: „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. Przy określeniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

Uprawienie do żądania odszkodowania zostało rozciągnięte na pasażerów lotów opóźnionych, 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. Taką wykładnię przyjął Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 roku 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 Christopher S., G. S., A. S. p-ko (...) (C-402/07) oraz S. B., K. L. p-ko A. France SA (C-432-07).

W rozpoznawanej sprawie nie było kwestionowane, że S. L. posiadał potwierdzoną rezerwację na lot z K. do W.. Poza tym nie budziło również wątpliwości, że przedmiotowy lot miał charakter wspólnotowy, a odległość liczona metodą po ortodromie między portami lotniczymi wynosi około 700 kilometrów. Niekwestionowany pozostawał też fakt, że lot o nr LO 462 został opóźniony, a pasażer skutecznie przelał na powoda służącą mu wobec przewoźnika wierzytelność z tytułu odszkodowania za opóźniony lot.

Pozwany w niniejszej sprawie powoływał się na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności w postaci ograniczeń wywołanych złymi warunkami pogodowymi na lotnisku im. C. w W. podczas startu lotu poprzedzającego lot skarżony, które zdaniem przewoźnika wyłączają odpowiedzialność za powstałe opóźnienie.

Zgodnie z brzmieniem motywów 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 powołanego rozporządzenia, w drodze odstępstwa od przepisów art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny w chwili lądowania jest spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie, mogą zostać uznane za 'nadzwyczajne okoliczności' w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (wyrok z dnia 4 maja 2017 r., P. i P., C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).

Zaznaczyć wypada, że to przewoźnik musi wykazać, że nawet przy użyciu wszystkich dostępnych mu zasobów osobowych lub materialnych, a także zasobów finansowych, w sposób oczywisty nie mógł - bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym czasie - uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności doprowadziły do odwołania lotu lub do opóźnienia tego lotu wynoszącego trzy godziny po planowanym przylocie (zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 maja 2017 r., P. i P., C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 29).

Pozwany chcąc uniknąć odpowiedzialności za opóźnienie spornego lotu powołał się na wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności, które to opóźnienie spowodowały. Bezsprzeczne przy tym jest, że opóźnienie o 2 godziny 27 minut wynikało z okoliczności, które nie mają charakteru nadzwyczajnego. Równocześnie pozwana podnosiła, że dalsze 40 minut opóźnienia było spowodowane przez nadzwyczajne okoliczności w postaci niekorzystnych warunków pogodowych na płycie lotniska, które uniemożliwiły terminowe wykonanie operacji.

Pozwany powołał się przy tym na wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-315/15 zgodnie z którym artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w wypadku powstania opóźnienia lotu wynoszącego w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny, będącego następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności – której nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków i w odniesieniu do której przewoźnik lotniczy podjął wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw – ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, opóźnienie będące następstwem tej pierwszej okoliczności powinno zostać odliczone od całkowitego opóźnienia danego lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym w celu dokonania oceny, czy z tytułu opóźnienia tego lotu należy wypłacić odszkodowanie przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia 9 Wyrok TS z 4.05.2017 r., C-315/15, M. P. I J. V.. (...)S., (...) 2017, nr 5, poz. I-342.) Odnosząc się do wskazanego wyroku, wskazać należy, iż Trybunał przyjął w nim, że w sytuacji, w której opóźnienie wynoszące w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny

jest następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności, ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, zadaniem sądu krajowego jest ustalenie, czy w odniesieniu do części opóźnienia, co do której przewoźnik lotniczy twierdzi, że jest ona następstwem nadzwyczajnej okoliczności, przewoźnik ten udowodnił, że owa część opóźnienia jest następstwem nadzwyczajnej okoliczności, której nie można było uniknąć, mimo że podjęte zostały wszelkie racjonalne środki, i w odniesieniu do której podjął on wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw. Dopiero w wypadku udzielenia na powyższe pytanie odpowiedzi twierdzącej zadaniem tego sądu będzie odliczenie od łącznego czasu opóźnienia lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym opóźnienia będącego następstwem owej nadzwyczajnej okoliczności. Jeśli natomiast okaże się – w odniesieniu do tej części opóźnienia, co do której przewoźnik lotniczy twierdzi, że jest ona następstwem nadzwyczajnej okoliczności – że owa część opóźnienia jest następstwem nadzwyczajnej okoliczności, w obliczu której nie zostały podjęte środki zgodne z wymogami przypomnianymi w pkt 50 niniejszego wyroku, to przewoźnik lotniczy nie będzie mógł powołać się na taką okoliczność, a tym samym odliczyć od łącznego czasu opóźnienia danego lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym opóźnienia, które należy przypisać tej nadzwyczajnej okoliczności.

W przedmiotowej sprawie pozwany przyznał wprost, że opóźnienie realizacji lotu LO 462 wyniosło 3 godziny i 13 minut w przylocie do lotniska docelowego. Z informacji przedstawionych przez pozwanego wynika, że opóźnienie wymiarze 39 minut zostało spowodowane złymi warunkami atmosferycznymi na lotnisku w W. podczas lotu poprzedzającego, a pozostałe 2 godziny i 35 minut to czas opóźnienia, który powstał z powodu usterek technicznych, co do których pozwany nie uchylał się od odpowiedzialności za ich powstanie. Powołując się na przytoczony powyżej wyrok (...), pozwany domagał się „odliczenia” od pełnego czasu opóźnienia, czasu spowodowanego opóźnieniem z powodu złych warunków pogodowych. Powyższe stanowisko Sąd w pełni podziela i akceptuje.

Opóźnienie powstałe podczas lotu LO 461 w rzeczywistości wynikało nie tylko z wystąpienia opadów śniegu, na co wskazywały obie strony. Opady atmosferyczne w W. tego dnia zakończyły się około godziny 11:00 (...), a realizacja lotu który doznał opóźnienia z tego powodu miała miejsce dopiero o godzinie 16:50 (...). Mimo to, Sąd miał na uwadze, że opady śniegu powodują utrudnienia nie tylko w momencie ich wystąpienia, ale także przez czas potrzebny do ich usunięcia na bardzo dużej powierzchni jaką jest obszar lotniska. Jak wskazał świadek, w pierwszej kolejności odśnieżane są pasy startowe, a dopiero później miejsca postojowe maszyn i trasy dojazdowe. Świadek, interpretując dokumentację dotyczącą sprawy wskazał, że z powodu warunków atmosferycznych służby lotniskowe nie mogły poradzić sobie z oczyszczaniem dróg kołowania i stanowisk postojowych. Ten właśnie element świadczy najpełniej o skali i nadzwyczajności powstałego zjawiska. Same opady śniegu czy niskie temperatury występujące w klimacie środkowoeuropejskim umiarkowanym w grudniu nie są niczym wyjątkowym, co słusznie zauważył powód. Dlatego o specyfice przedmiotowego zjawiska świadczy nie samo wystąpienie wskazanych zjawisk atmosferycznych, ale ich wpływ na pracę lotniska. Zaśnieżenie miało także wpływ bezpośrednio na realizację lotu LO 461 przez to, że wydłużyło czas kołowania maszyny po płycie lotniska, który to czas przekraczał przeciętny czas kołowania w W. o około 25 minut.

Sąd nie miał także wątpliwości co do faktu, że to nie ma przewoźniku, lecz na władzach lotniska ciąży obowiązek zadbania o odpowiednie utrzymywanie infrastruktury lotniska, w tym odśnieżanie płyty lotniska, dróg dojazdowych i miejsc postojowych.

Sąd miał także na uwadze, że z dokumentów przedstawionych przez pozwanego wynika wprost, że warunki atmosferyczne spowodowały opóźnienie wielu rejsów 17 grudnia 2022 roku. Logiczną konsekwencją opóźnienia szeregu lotów jest to, że opóźnienie lotów zaplanowanych do realizacji wcześniej spowoduje zatamowanie portu lotniczego na jakiś czas, a tym samym wpłynie na powstanie opóźnienia lotów realizowanych w dalszej kolejności. Taka okoliczność miała miejsce niewątpliwie w tym przypadku. Niesłusznym byłoby oczekiwać, że niezwłocznie po zakończeniu opadów śniegu, praca lotniska zostanie natychmiast uruchomiona w zwykłym trybie, a maszyny przystąpią do wykonywania rejsów bez opóźnień. Mając na uwadze powyższe, Sąd uznał że okoliczność w postaci trudnych warunków panujących na płycie lotniska 17 grudnia 2022 roku w przedmiotowej sprawie stanowi okoliczność nadzwyczajną.

Nie może jednocześnie budzić wątpliwości, że w orzecznictwie unijnym dopuszcza się możliwość skutecznego powołania się przewoźnika na nadzwyczajną okoliczność, która miała miejsce na wcześniejszym odcinku danej rotacji jeżeli istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu (wyrok TS z 11.06.2020 r., C-74/19, L. przeciwko (...) SA., LEX nr 3012259.). Niewątpliwie tak było w sprawie niniejszej.

Należy tutaj wskazać, że system rotacyjnego wykonywania lotów jest powszechnie stosowanym i ekonomicznie uzasadnionym modelem działalności linii lotniczych na całym świecie. Nie sposób wymagać od przewoźników lotniczych, aby konstruowali siatkę połączeń z odstępami na tyle dużymi, by możliwe było wyeliminowanie wszelkich nieregularności lotów w poprzednich rotacjach. W ocenie Sądu, nie można pozwanemu zarzucić złej organizacji lotów. W okolicznościach sprawy w pełni zastosowanie znajduje bowiem pogląd wyrażony w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-74/19, w uzasadnieniu którego wskazano, że: „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, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na 'nadzwyczajną okoliczność', która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego”.

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych nakreślona w przepisach rozporządzenia 261/2004 jest surowa, ale nie absolutna. Ustawodawca unijny przewidział wysoki stopień ochrony konsumentów korzystających z usług lotniczych, ale z pewnością wartością nadrzędną i pryncypialną jest bezpieczeństwo pasażerów. Przedsiębiorca lotniczy z uwagi na profesjonalny charakter działalności słusznie jest obciążony wieloma obowiązkami, ryzykiem rynkowym, koniecznością przewidywania szeregu sytuacji związanych z działalnością przedsiębiorstwa. Nie ulega jednak wątpliwości, że nie można wymagać od niego podjęcia niejako „na zapas” kroków, dzięki którym możliwe byłoby uniknięcie opóźnień spowodowanych różnymi okolicznościami nadzwyczajnymi. W ocenie sądu nie istniały żadne narzędzia ani metody którymi przewoźnik mógłby skutecznie przeciwdziałać złym warunkom pogodowym utrudniającym pracę lotniska. Są to okoliczności w pełni niezależne od przewoźnika, których nie mógłby uniknąć jakimikolwiek działaniami. Ponadto walka ze skutkami niekorzystnych warunków pogodowych leży po stronie służb utrzymania lotniska, a nie przewoźników korzystających z portów lotniczych. Zatem uznać należy, że w okolicznościach niniejszej sprawy nie było żadnych racjonalnych środków leżących w gestii przewoźnika pozwalających uniknąć opóźnień.

Podsumowując, brak było też okoliczności, które pozwalałyby uznać, że związek przyczynowy pomiędzy opóźnionym startem lotu LO 461 oraz opóźnieniem lotu LO 462 został zerwany. Z uzasadnienia wyroku w sprawie C-315/15 oraz C-74/19 wynika jednoznacznie, że waloru nadzwyczajności nie traci w tym przypadku zdarzenie, które dotyczyło jednego z lotów poprzedzających. Problemy w ramach jednego z pierwszych zaplanowanych lotów mogą mieć bezpośredni wpływ na dalsze loty, zaś przyczyny problemów zaistniałych wcześniej, pośrednio stanowią również przyczyny niezgodnego z pierwotnym rozkładem późniejszego lotu w rotacji. Sąd ten związek zbadał, co zawarł powyżej. Odległość czasowa zdarzenia jak również liczba rotacji między zderzeniem nadzwyczajnym a rejsem, który doznał opóźnień, nie była znaczna, a w związku z tym nie można uznać, by opóźnienie lotu poprzednika prawnego powoda mieściło się w ramach normalnej działalności przewoźnika, za które ponosi on odpowiedzialność.

Z tych wszystkich względów sąd uznał, że pozwany zdołał wykazać, że opóźnienie lotu LO 462, w zakresie w jakim było spowodowane opóźnieniem lotu LO 461, było następstwem nadzwyczajnej okoliczności. Po odjęciu tego opóźnienia od globalnego opóźnienia lotu LO 462 opóźnienie to nie przekroczyło 3 godzin, a zatem powództwo podlegało oddaleniu.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w punkcie 1 wyroku.

O kosztach procesu Sąd orzekł w oparciu o zasadę odpowiedzialności za jego wynik, na podstawie art. 98 § 1, § 11 i § 3 k.p.c. i 99 k.p.c. Mając na uwadze fakt, że powód przegrał sprawę w całości, to strona powodowa zobowiązana jest do zwrotu na jego rzecz kosztów procesu. W niniejszym postępowaniu na koszty, jakie poniósł pozwany w łącznej kwocie 287 zł składają się: wynagrodzenie pełnomocnika procesowego będącego adwokatem w kwocie 270 zł, ustalone zgodnie z § 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa w kwocie 17 zł.

Na podstawie art. 98 § 1(1) k.p.c. od kwoty zasądzonej tytułem zwrotu kosztów procesu należą się odsetki, w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego, za czas od dnia uprawomocnienia się orzeczenia, którym je zasądzone, do dnia zapłaty. Wobec powyższego zasadnym było również zasądzenie odsetek ustawowych za opóźnienie od zasądzonych kosztów procesu.

Na podstawie powołanych przepisów Sąd orzekł jak w punkcie 2 wyroku.

Sędzia Małgorzata Rola

## ZARZĄDZENIE

Doręczyć odpis wyroku z uzasadnieniem pełnomocnikowi powoda adw. K. Ż..

Sędzia Małgorzata Rola