

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 31 października 2019 r. (data nadania w placówce pocztowej), powódka S. J. wniosła o zasądzenie od strony pozwanej (...) Company z siedzibą w S. w (...) na jej rzecz kwoty 250 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 29 września 2018 r. do dnia zapłaty oraz kosztami postępowania, w tym kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że powódka była pasażerem obsługiwanego przez stronę pozwaną lotu o oznaczeniu kodowym (...) z dnia 23 maja 2018 roku z W. (...) do K. (KRS). Dotarła do portu docelowego z opóźnieniem 3 godzin i 20 minut. Odległość między lotniskami wynosiła 751 km. Wobec powstałego opóźnienia powódka wniosła reklamację dotyczącą lotu, której strona pozwana nie uwzględniła. Wskazano, że powódka nabyła w stosunku do strony pozwanej roszczenie o zapłatę 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 pasażerom w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91. W sprawie nie zaistniały okoliczności nadzwyczajne.

W odpowiedzi na pozew strona pozwana wniosła o odrzucenie pozwu, ewentualnie oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powódki na swoją rzecz zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

W pierwszej kolejności strona pozwana na podstawie art. 1099 k.p.c. oraz art. 1105 § 1 k.p.c. podniosła zarzut braku jurysdykcji tutejszego Sądu krajowego i z tego względu wniosła o odrzucenie pozwu w całości. Na wypadek nieuwzględnienia zarzutu braku jurysdykcji krajowej strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa, bowiem jej zdaniem upłynął roczny termin przedawnienia liczony od dnia wykonania przewozu. Ponadto wskazano, że odwołanie lotu nastąpiło wskutek restrykcji kontroli lotów, którym został poddany jeden z lotów poprzedzających w/w lot w rotacji z uwagi na złe warunki atmosferyczne nad niemiecką strefą powietrzną.

W piśmie przygotowawczym z dnia 5 stycznia 2020 r. pełnomocnik powódki podtrzymał dotychczasowe stanowisko oraz wniosł o odmowę odrzucenia pozwu. Pełnomocnik zarzucił abuzywność postanowień wzorca umownego, przewidujących jurysdykcję sądów irlandzkich. W odniesieniu do zarzutu przedawnienia pełnomocnik powódki wskazał, że zastosowanie w sprawie powinien mieć sześcioletni okres przedawnienia przewidziany w prawie irlandzkim. Wskazano, że lakoniczne wyjaśnienie dotyczące przyczyn opóźnienia lotu nie może być uznane za wystarczające. Zarzucono, że na dowód wystąpienia złych warunków atmosferycznych strona pozwana zaoferowała jedynie oświadczenie swojego pracownika.

W piśmie przygotowawczym z dnia 10 stycznia 2023 r. strona pozwana podtrzymała zarzut przedawnienia, podnosząc że wybór prawa irlandzkiego dotyczył jedynie interpretacji umowy, nie zaś wszelkich jej aspektów w tym terminu przedawnienia.

Postanowieniem z dnia 16 grudnia 2020 roku Sąd odmówił odrzucenia pozwu. Postanowienie to jest prawomocne.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

S. J. miała zaplanowany na dzień 23 maja 2018 roku z lot o numerze rejsu (...) z W. (...) do K. (KRS). Lot ten był realizowany przez przewoźnika (...) Company z siedzibą w S. w (...). Wylot samolotu zaplanowany był rozkładowo na godzinę 20:20 czasu lokalnego, a przylot na lotnisko docelowe – na 21:55 czasu lokalnego (19:55 czasu (...)). Samolot przybył do portu docelowego o godzinie 23:15 czasu (...), a więc z ponad trzygodzinnym opóźnieniem. Odległość pomiędzy lotniskami to 751 km.

(fakty bezsporne, a nadto: historia lotu, wydruk k. 13 – 17, karta pokładowa – k. 18, potwierdzenie opóźnienia lotu – k. 22, wydruk – k. 12)

Zgodnie z postanowieniami Ogólnych Warunków Przewozu R., w braku odmiennych postanowień wynikających z Konwencji lub obowiązującego prawa umowa przewozu zawarta z przewoźnikiem, niniejsze Ogólne Warunki Przewozu oraz Regulamin podlegają interpretacji zgodnie z przepisami prawa irlandzkiego i wszelkie spory wynikające lub związane z umową przewozu będą podlegały jurysdykcji irlandzkich sądów (art 2.4. Ogólnych Warunków Przewozu R.).

Wszelkie prawa do odszkodowania wygasają, jeżeli roszczenie nie zostanie zgłoszone w przeciągu dwóch lat od dnia przylotu do miejsca przeznaczenia lub dnia, w którym statek powietrzny miał planowo wylądować lub dnia, w którym przewóz zakończył się. Metoda obliczania terminu przedawnienia zostanie określona na podstawie przepisów prawa obowiązującego w jurysdykcji, w której toczy się sprawa. (art. 15.5).

(fakty bezsporne, a nadto: Ogólne Warunki Przewozu R. k. 85 - 102v).

S. J. złożyła reklamację w związku z opóźnionym lotem, na którą przewoźnik odpowiedział dnia 29 września 2018 roku, odmową jej uwzględnienia.

(fakty bezsporne).

Powyższy stan faktyczny był bezsporny, nie wymagał więc dalszego dowodzenia (art. 229 i 230 k.p.c.), wskazane w jego treści dowody zostały przywołane jedynie ze względów porządkujących.

Sąd nie uznał za wystarczający dla wykazania przyczyn usprawiedliwiających opóźnienie, przedłożonego przez stronę pozwaną dokumentu prywatnego w postaci oświadczenia analityka kontroli obsługi lotów strony pozwanej. Powódka w replice na odpowiedź na pozew wprost zakwestionowała walor dowodowy tego dokumentu, zaś w złożonej przez stronę pozwaną duplice brak było argumentów, dla wzmocnienia mocy dowodowej tegoż dokumentu, w szczególności wyjaśnienia roli autora dokumentu w strukturze strony pozwanej czy oparcia informacji zawartych w dokumencie w zewnętrznych źródłach. Niezależnie jednak od powyższej kwestii, nawet przyjęcie informacji zawartych w rzeczonym dokumencie za prawdziwe nie byłoby jeszcze wystarczające dla uznania, że doszło do nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (o czym szerzej dalej).

Pominięciu podlegały także dowody w postaci anglojęzycznych wiadomości e-mail ze zgłoszeniem reklamacji i odpowiedzi na reklamację, w sytuacji, w której pomimo zobowiązania pełnomocnika powódki do złożenia tłumaczenia tych dokumentów, tłumaczenia nie zostały przedłożone. Kwestia ta nie miała przy tym znaczenia dla rozstrzygnięcia, skoro strona pozwana nie kwestionowała by powódka nie dopełniła wymogu postępowania reklamacyjnego przed złożeniem pozwu. Nawet zaś, gdyby taki zarzut się pojawił, to prowadziłoby to jedynie do czasowej niemożności uwzględnienia powództwa (nie zaś odrzucenia pozwu), przy czym za złożenie reklamacji należałoby uznać doręczenie odpisu pozwu, a w konsekwencji czas postępowania reklamacyjnego należałoby uznać, że już się zakończył. Czas trwania postępowania reklamacyjnego (maksymalnie 30 dniowy) nie mógłby mieć także znaczenia dla kwestii zarzutu przedawnienia, skoro pozew złożono ponad 1 rok i 5 miesięcy po zakończeniu lotu. Jednocześnie strona pozwana nie kwestionowała sposobu naliczania żądania odsetkowego przez powódkę (tj. od daty twierdzonej odpowiedzi na reklamację – tj. 29 września 2018 roku).

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo podlegało uwzględnieniu w całości.

W niniejszej sprawie powódka domagała się odszkodowania w wysokości 250 euro z tytułu opóźnionego lotu. Zgłoszone roszczenie powódka opierała na przepisach rozporządzenia nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie nr 295/91 (dalej: „Rozporządzenie nr 261/04”).

Strony nie zgłosiły wniosku o sporządzenie uzasadnienia postanowienia w przedmiocie odmowy odrzucenia pozwu. Jedynie więc sygnalizacyjnie odnieść należy się w tym miejscu do argumentacji przemawiającej za istnieniem jurysdykcji tutejszego Sądu do rozpoznania przedmiotowej sprawy, podzielać argumentację co do abuzywności klauzuli jurysdykcyjnej, zaprezentowaną w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 18 listopada 2020 r. w sprawie o sygn. akt C-519/19.

Zawarta umowa przewozu – w zakresie, w jakim nie regulowały jej przepisy prawa unijnego – podlegała przepisom kodeksu cywilnego. Zgodnie z treścią art. 774 k.c. przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy.

Zarówno lotnisko wylotu, jak i lotnisko docelowe znajdowały się w państwach członkowskich Unii Europejskiej, wobec czego do rozpoznania przedmiotowej sprawy zastosowanie znalazło Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. 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. 2004.46.1).

W myśl art. 5 ust. 1 lit. c Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 (...).

Natomiast na podstawie art. 7 ust. 1 pkt a Rozporządzenia (WE) nr 261/2004, w przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 euro dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych o długości do 1 500 kilometrów. 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 ust. 4, podane odległości są mierzone metodą trasy po ortodromie.

Sąd zważył, że ww. artykuły Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania, pasażerów opóźnionych lotów należy 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 (tak Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C 432/07).

W art. 15 ust. 1 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wyraźnie zastrzeżono, że nie można ograniczyć ani uchylić się od odpowiedzialności w stosunku do pasażerów wynikającej z niniejszego rozporządzenia, szczególnie w drodze klauzuli wyłączającej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu.

Uprawnienia przewidziane w Rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 zostały doprecyzowane w art. 205c ust. 1 i 2 ustawy z dnia 03 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (j.t. Dz. U. 2018.1183), zgodnie z którym dochodzenie roszczeń majątkowych wynikających z przepisów m. in. Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 przysługuje pasażerowi po wyczerpaniu postępowania reklamacyjnego (ust. 1). Postępowanie reklamacyjne uważa się za wyczerpane w przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, organizator turystyki albo sprzedawca biletów rozpatrzył reklamację albo upłynął termin do jej rozpatrzenia. Reklamacja powinna być rozpatrzona w terminie 30 dni od dnia jej złożenia (ust. 2).

Zasadniczą kwestią warunkującą kształt rozstrzygnięcia w sprawie niniejszej było zbadanie skuteczności podniesionego zarzutu przedawnienia, a więc ustalenie czy w niniejszej sprawie należy zastosować prawo polskie czy irlandzkie, a w wypadku jego nieskuteczności zbadanie czy istniała uzasadniona przyczyna opóźnienia lotu.

Zgodnie z zapisem klauzuli zawartej w art. 2 ust 4 Ogólnych Warunków Przewozu R., „w braku odmiennych postanowień wynikających z Konwencji lub obowiązującego prawa umowa przewozu zawarta z przewoźnikiem, niniejsze Ogólne Warunki Przewozu oraz Regulamin podlegają interpretacji zgodnie z przepisami prawa irlandzkiego (...)”. Powołane postanowienie już w swej treści zawiera wskazanie, że ma ono zastosowanie tylko przy braku odmiennych uregulowań wynikających z obowiązującego prawa.

W ocenie Sądu błędne jest domniemanie powódki, iż zgodnie z art. 2 ust. 4 (...) strony zawarły umowę poddającą umowę przewozu prawu irlandzkiemu. Co więcej, jak twierdziła powódka, zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (R. I) mogła poddać sprawę prawu irlandzkiemu, ponieważ siedziba głównego organu zarządzającego przewoźnika znajduje się w Irlandii. Zakres zapisu znajdującego się w regulaminie przewoźnika obowiązującym w dacie lotu, nie daje takiej podstawy. Brak jest bowiem przesłanek do uznania, iż strony zawartej umowy przewozu uzgodniły i miały zamiar objąć właściwością prawa irlandzkiego kwestię przedawnienia. Zwrócić należy tu uwagę na wewnętrzną sprzeczność argumentacji powódki, gdzie z jednej strony twierdzi, że klauzula jurysdykcyjna zawarta w art. 2 ust. 4 Ogólnych Warunków Przewozu R. nie była z nią indywidualnie negocjowana i jako taka jest niedozwolona, z drugiej zaś strony właściwość prawa irlandzkiego co do wykładni umowy (zawarta w tym samym art. 2.4) miała być lub nie miała (wedle powódki) zgodna z intencją i wolą umawiających się stron.

W ocenie Sądu w okolicznościach faktycznych przedmiotowej sprawy bezwzględnie zastosowanie winien mieć art. 778 k.c., zgodnie z którym 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.

W uchwale z dnia 17 marca 2017 r., sygn. akt III CZP 111/16 Sąd Najwyższy stwierdził, iż roszczenie pasażera w przypadku odwołania lotu, jego opóźnienia lub odmowy przyjęcia pasażera na pokład przedawnia się z upływem terminu rocznego zastrzeżonego dla umowy przewozu według art. 778 k.c. Odpowiedzialność przewoźnika nie zależy od wykazania przez pasażera jego winy ani powstałej szkody, tym bardziej termin roczny znajduje uzasadnienie funkcjonalne. Wobec braku dodatkowych wymagań stawianych dla dochodzenia roszczeń przez uprawnionego należy uznać go za wystarczający dla ich potencjalnego zaspokojenia. Wiąże się to z celem jak najszybszego uzyskania odszkodowania w sprawach standardowych, nie wymagających zindywidualizowanej oceny, w przeciwieństwie do przypadków dochodzenia szkód wynikłych wskutek przewozu.

Niewątpliwie wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11 przesądził, że do przedawnienia roszczenia o odszkodowania opartego na przepisach 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 stosować się powinno przepisy danego państwa członkowskiego (por. także wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 5 marca 2021 sygn. akt V Ca 2225/20).

Dla konstrukcji przedawnienia podstawowe znacznie ma art. 118 k.c., przy czym wyraźnie zastrzeżone jest, że znajduje on zastosowanie we wszelkich tych sprawach, które nie są uregulowane przepisem szczególnym w sposób odmienny. Wedle art. 775 k.c. zastosowanie przepisów rozdziału XXV KC odnosi się do sytuacji, w których brak jest uregulowań szczególnych dla świadczeń przewozowych. Takim przypadkiem jest długość terminu przedawnienia, która nie jest regulowana żadnym innym aktem. W związku z tym wykładnia literalna przepisów potwierdza zastosowanie terminu rocznego z art. 778 k.c.

Dodatkowo wyjaśnić należy, że przewidziany w art. 15.5 OWU dwuletni termin przedawnienia roszczenia (jeśli go interpretować zgodnie z tytułem tego punktu, gdyż w jego treści mowa jest o „wygaśnięciu” roszczeń) jako sprzeczny z bezwzględnie obowiązującym przepisem art. 119 k.c. nie wiązał. W myśl tego ostatniego przepisu, termin przedawnienia nie mógł być bowiem przedłużony ani skrócony przez czynność prawną.

W ocenie Sądu, konsekwencją jednakże powyższego zapisu zamieszczonego w OWU było wprowadzenie konsumenta w błąd, co do przysługujących mu zgodnie z polskim prawodawstwem uprawnień. Mając zaś na uwadze, iż pozew został złożony przed upływem dwuletniego terminu wskazanego w OWU, przyjęc należało, że podniesienie zarzutu przedawnienia przez stronę pozwaną stanowi o nadużyciu prawa podmiotowego (art. 5 k.c.) i jako takie nie może korzystać z ochrony (por. podzielane przez Sąd w składzie niniejszym w całości stanowisko wyrażone w wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 25 listopada 2022 roku – V Ca 2799/21, dostępny w portalu orzeczeń SO w Warszawie).

Przechodząc do zarzutu strony pozwanej dotyczącego braku jej odpowiedzialności za nieterminowe wykonanie lotu, wobec niekorzystnej pogody, przywołać należy tu treść art. 5 ust 3 Rozporządzenia nr 261/04, w myśl którego obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

W ocenie Sądu, strona pozwana nie zdołała jednak udowodnić, że odwołania lotu nie można było uniknąć, a nadto by podjęła wszelkie racjonalne środki by lot się odbył.

Poza samym ogólnikowym wskazaniem, że opóźnienie wynikało z restrykcji kontroli lotów, którym został poddany jeden z poprzedzających w/w lot w rotacji z uwagi na złe warunki atmosferyczne nad niemiecką strefą powietrzną, nie przedstawiono żadnych dowodów, jakie działania przedsięwzięto, by problemowi temu zaradzić. Nie można bowiem przyjęc bezkrytycznie, że samo wystąpienie złych warunków atmosferycznych, uzasadnia dowolne opóźnienie planowanego lotu. Usprawiedliwione pozostaje bowiem opóźnienie przez czas trwania przeszkody, oraz przez niezbędny czas po ustaniu przeszkody, celem zrealizowania lotu, przy wykorzystaniu wszelkich racjonalnych środków. Innymi słowy strona pozwana powinna wykazać w jakim czasie kontrola lotów zakazała startów i lądowań na lotnisku, a następnie ile czasu upłynęło od wznowienia możliwości lotu, do czasu jego zrealizowania i że przy wykorzystaniu wszelkich racjonalnych środków, lot ten został niezwłocznie zrealizowany.

Co więcej, jako że te restrykcje miały dotknąć jeden z poprzednich lotów w rotacji, strona pozwana winna wykazać, że nie było możliwe zapewnienie maszyny zastępczej na lotnisku w W.. Tu jednak konkretów zabrakło. To na stronie pozwanej wszak spoczywa obowiązek dochowania należytej staranności w organizacji sieci przewozów lotniczych w sytuacji, w której (jak w niniejszej sprawie) jeden samolot musi obsłużyć szereg połączeń. Brak posiadania samolotu zapasowego nie może stanowić przesłanki wyłączającej odpowiedzialność (por. Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie - XXVII Wydział Cywilny Odwoławczy z dnia 31 lipca 2019 r. sygn. akt XXVII Ca 287/19 dostępny w portalu orzeczeń SO w Warszawie).

Mając na uwadze powyższe, żądanie podlegało uwzględnieniu w całości.

Od zasądzonej kwoty należności głównej Sąd zasądził również odsetki ustawowe za opóźnienie od dnia 29 września 2018 r. (tj. od daty odmownej odpowiedzi na reklamację) do dnia zapłaty. Podstawę rozstrzygnięcia w przedmiocie odsetek stanowił art. 481 § 1 i 2 k.c. Zgodnie z art. 455 k.c. jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania. Natomiast zgodnie z art. 205c ust. 2 zd. 2 ww. ustawy – Prawo lotnicze reklamacja powinna być rozpatrzona w terminie 30 dni od dnia jej złożenia. Niezasadnie uchylając się w ramach postępowania reklamacyjnego od zaspokojenia roszczenia, strona pozwana popadła w opóźnienie w spełnieniu świadczenia, uzasadniające rozpoczęcie biegu naliczania odsetek ustawowych za opóźnienie.

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik sporu, obciążając nimi w całości stronę pozwaną (art. 98 § 1 k.p.c.). Na wysokość poniesionych przez powódkę kosztów w wysokości 387 zł składała się opata od pozwu w kwocie 100 zł oraz wynagrodzenie ustanowione w sprawie pełnomocnika, będącego adwokatem w kwocie 270 zł, stosownie do § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w

sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2015 r. poz. 1800 ze zm.) i kwota 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Z uwagi na datę złożenia pozwu, art. 98 § 1¹ k.p.c. nie miał tu zastosowania.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

Z/(...)